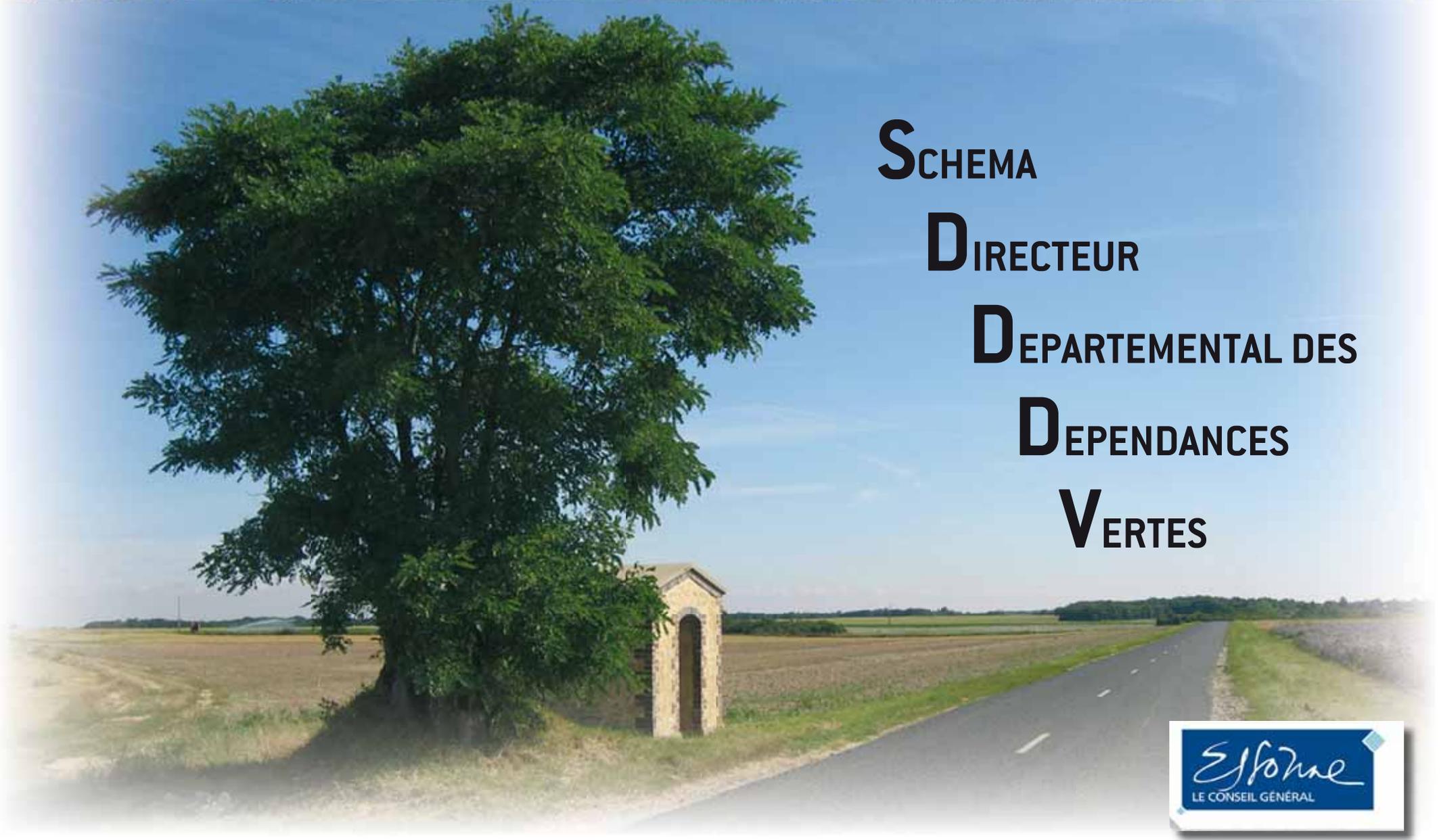




SHEMA
DIRECTEUR
DEPARTEMENTAL DES
DEPENDANCES
VERTES





CONCEVOIR ET GÉRER DURABLEMENT NOS DÉPENDANCES VERTES

Héritage de longues évolutions naturelles ou historiques, les paysages légués par nos ancêtres représentent un authentique patrimoine :

- social, car ils constituent aujourd'hui le cadre de vie d'une population soucieuse de s'épanouir dans un contexte sûr, harmonieux et équilibré ;
- économique, car leurs qualités renforcent l'attractivité locale pour l'habitat et l'implantation d'activités ;
- écologique, car ils sont le lieu des échanges faunistiques et floristiques indispensables au maintien de la biodiversité ;
- culturel, car ils sont la mémoire des sociétés qui nous ont été précédées et constituent une part essentielle de notre identité collective.

L'aménagement du territoire par l'homme bouleverse aujourd'hui ce patrimoine. Les villes progressent sur les campagnes, modifiant l'organisation spatiale et les rapports entre ces deux milieux. La conquête de l'espace disponible pour asseoir les infrastructures liées à l'activité humaine se fait au détriment du paysage, sans respect des spécificités de chaque lieu. Il en résulte une banalisation des territoires, qui perdent progressivement tout caractère identitaire. Dans les zones à fort développement économique, la progression du front urbain se traduit par une surconsommation du capital foncier, qui constitue pourtant une ressource non renouvelable.

Quel patrimoine voulons nous léguer aux générations futures ? Il est clair que le mode de développement actuel n'est pas durable et ne peut aboutir qu'à une forte dépréciation de notre cadre de vie : épuisement du capital foncier, perte d'identité des territoires, mitage des terres agricoles et des espaces naturels, dégradation de l'environnement. Dans ce contexte, comment revendiquer une attractivité du département pour l'habitat et l'implantation d'activités ?

Fort de ce constat, il est aujourd'hui urgent de réagir et de se donner les moyens d'agir pour des paysages choisis et non subis, dans le souci d'offrir à nos concitoyens un cadre de vie de qualité, aussi bien en terme de confort que de bien être (il ne faut pas négliger l'incidence psychologique du cadre de vie) et de transmettre à nos enfants un héritage de valeur.

C'est dans cette perspective que le **Département s'engage pour la mise en place d'une politique départementale d'aménagement et de gestion des dépendances vertes.**

Directement associés au fonctionnement routier (ex : accotement, rond-point, terre-plein central) ou accompagnant la voie (ex : talus, chemin latéral, piste cyclable), ces espaces font partie intégrante du paysage et assurent la liaison entre la route et l'environnement extérieur. En ce sens, ils constituent des lieux privilégiés à mettre en scène pour répondre aux enjeux sociaux, économiques, écologiques et culturels de l'aménagement du territoire.

Dans le cadre du développement durable, maîtrisé et solidaire du Département, le Conseil général de l'Essonne a la volonté d'y définir **une stratégie d'intervention cohérente tournée vers l'avenir, au travers du Schéma Directeur Départemental des Dépendances Vertes (S3DV) et du Guide de Gestion des Dépendances Vertes (G2DV).**

En adéquation avec le Schéma Directeur de la Voirie Départementale 2015 (SDVD) et le Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces, dans le respect des engagements de l'Agenda 21, l'objectif est de rationaliser le cycle de l'aménagement et de la gestion des dépendances vertes, depuis la création jusqu'au renouvellement, ce qui sous-tend une parfaite maîtrise des différentes techniques inhérentes à la conception, à la réalisation, à l'entretien et au contrôle de ces espaces.

C'est sur la base de ces principes que devront être réfléchis les nouveaux projets pour les priorités d'intervention identifiées sur l'ensemble du département.

Michel BERSON
Président du Conseil général

Sommaire

Avertissement	6	Le carnet des besoins d'aménagement	77
Une ambition territoriale	9	LES UNITÉS D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER	78
L'aménagement du territoire en Essonne	10	UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 1	80
LE CADRE INSTITUTIONNEL DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : LE SDRIF	10	UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 2	90
L'ESSONNE : UN DÉPARTEMENT AU CŒUR DES ENJEUX MÉTROPOLITAINS	12	UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 3	92
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : UNE VOLONTÉ POLITIQUE AFFIRMÉE	14	UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 4	94
La politique départementale des dépendances vertes : enjeux et objectifs	16	UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 5	96
UN ENGAGEMENT DU DÉPARTEMENT	16	UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 6	98
DES ACTEURS CONSULTÉS	16	UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 7	100
LES OUTILS MIS EN PLACE	17	UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 8	102
		UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 9	104
		THÉMATIQUES LOCALISÉES	112
Les dépendances vertes de l'Essonne	19	Les annexes	115
Etat des lieux	20	Références cartographiques	117
LES DÉPENDANCES VERTES	20	Glossaire	127
DES ESPACES QUI S'INTÈGRENT DANS UN CONTEXTE ROUTIER	21	Bibliographie	129
DES ESPACES QUI FORMENT UNE INTERFACE AVEC LE PAYSAGE ENVIRONNANT	23		
DES ESPACES STRUCTURELLEMENT DIVERSIFIÉS	28		
DES ESPACES D'ÉCHANGES FAUNISTIQUES ET FLORISTIQUES	32		
Les problématiques d'aménagement et de gestion des dépendances	34		
LA SÉCURITÉ DES USAGERS	34		
LA QUALITÉ DE VIE	37		
LES TECHNIQUES D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION	42		
L'ÉCOLOGIE DES PAYSAGES TRAVERSÉS	44		
La politique d'aménagement et de gestion des dépendances vertes	47		
Les principes	48		
LE CYCLE DE L'AMÉNAGEMENT ET DE LA GESTION DES DÉPENDANCES VERTES	48		
LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT ET DE LA GESTION DES DÉPENDANCES VERTES	49		
La stratégie	50		
UNE CONCEPTION RAISONNÉE	50		
UNE RÉALISATION MAÎTRISÉE	68		
UN ENTRETIEN DIFFÉRENCIÉ	69		
UN RENOUVELLEMENT PROGRAMMÉ	74		

Document réalisé en 2008

Les services départementaux

Hôtel du département
Boulevard de France
91012 Evry Cedex
Tél. : 01 60 91 91 91
Fax. : 01 60 79 23 76

Direction des Déplacements
Service Espaces Verts

Bureau d'études

Cabinet Pierre Grillet

Conception et réalisation

Cabinet Pierre Grillet

Photographies

Service Espaces Verts
Cabinet Pierre Grillet

Sources cartographiques

Conseil général de l'Essonne
Cabinet Pierre Grillet
IGN



AVERTISSEMENT

Le Schéma Directeur Départemental des Dépendances Vertes se base sur l'étude des routes départementales situées hors agglomération. Les routes nationales d'intérêt local (RNIL) feront l'objet d'une analyse complémentaire ultérieure.

Ce document se décline en quatre parties repérées chacune par une couleur différente et ayant pour objectif de répondre à quatre grandes questions :

Un schéma directeur, POURQUOI ?



VOLET VIOLET
Une ambition territoriale



Un schéma directeur, SUR QUOI ?



VOLET VERT
Les dépendances vertes de l'Essonne



Un schéma directeur, COMMENT ?



VOLET BLEU
La politique d'aménagement et de gestion



Un schéma directeur, OÙ ?

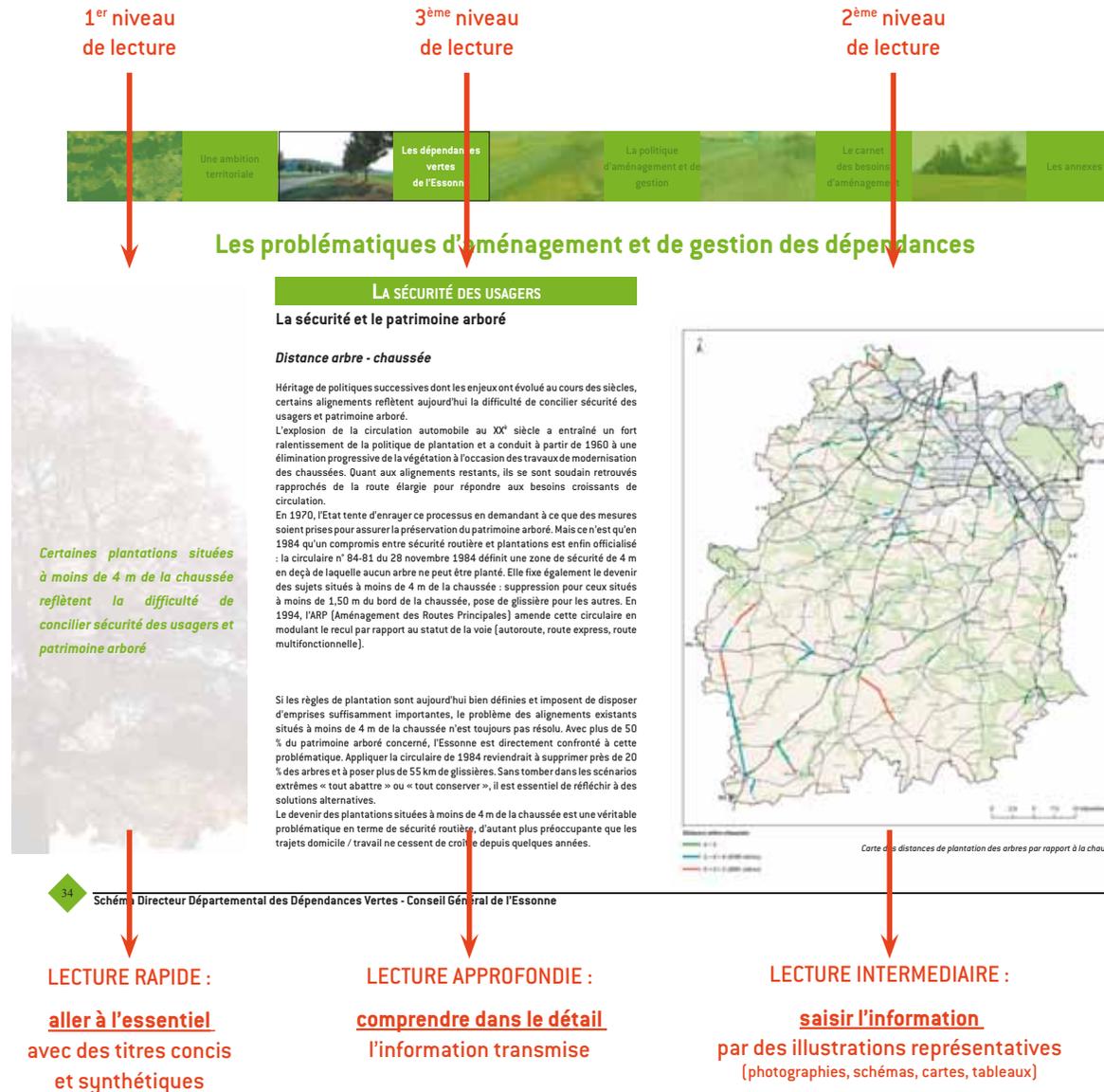


VOLET ORANGE
Le carnet des besoins d'aménagement





Afin de faciliter la lecture de ce document, trois approches sont proposées au lecteur, en fonction de la précision de l'information recherchée.





Une ambition territoriale

L'aménagement du territoire en Essonne

page 10

LE CADRE INSTITUTIONNEL DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : LE SDRIF

page 10

L'ESSONNE : UN DEPARTEMENT AU COEUR DES ENJEUX METROPOLITAINS

page 12

L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : UNE VOLONTE POLITIQUE AFFIRMEE

page 14

Le Schéma Directeur Départemental des Dépendances Vertes : enjeux et objectifs

page 16

UN ENGAGEMENT DU DEPARTEMENT

page 16

DES ACTEURS CONSULTES

page 16

LES OUTILS MIS EN PLACE

page 17



L'aménagement du territoire en Essonne

LE CADRE INSTITUTIONNEL DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : LE SDRIF

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) constitue l'un des documents majeurs à intégrer et à respecter dans toute réflexion d'aménagement du territoire.

Approuvé en 1994, le SDRIF est en cours de révision au vu des évolutions de l'aménagement du territoire depuis une dizaine d'années.

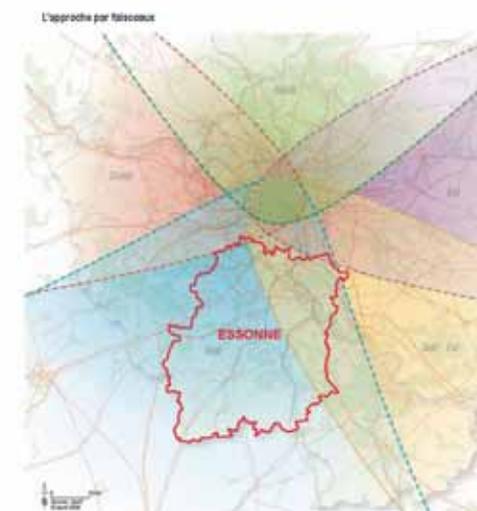
«L'Ile de France dispose d'un patrimoine et de moyens exceptionnels. Par sa population, son positionnement économique, ses pôles d'excellence en matière de formation, recherche, richesses écologiques et patrimoine naturel. Malgré ce potentiel, certaines évolutions tendent à fragiliser et entamer la qualité de vie en Ile de France [...] Au-delà du changement juridique et institutionnel, ce sont les évolutions sociales, économiques et environnementales conjuguées à une véritable volonté d'inscrire de nouvelles orientations dans une logique d'aménagement qui ont conduit à la révision du SDRIF de 1994. » (Vision Régionale - juin 2006)

Longtemps, l'agglomération francilienne a été appréhendée au travers de deux grilles de lecture simples, exprimant le partage des fonctions sociales, économiques et environnementales du territoire :

- la première grille de lecture consistait à distinguer en son sein des couronnes, et plus schématiquement encore, un centre, Paris, et une périphérie, la banlieue ;
- la seconde, complémentaire, soulignait le profond déséquilibre entre l'Ouest et l'Est.

Depuis quelques années, chacun peut constater que ce découpage ne reflète plus les réalités d'une région complexe en permanente évolution. Fort de ce constat, le SDRIF révisé envisage une nouvelle répartition des espaces franciliens : dans une logique de cadran, l'approche par faisceaux « permet de raisonner l'Ile de France en partant des réalités vécues et en privilégiant les proximités et les dynamiques reliant l'ensemble des territoires franciliens depuis le cœur de l'agglomération parisienne jusqu'aux territoires interrégionaux ».

Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (février 2007) :



« Le faisceau Sud, avec son exceptionnel potentiel en matière de recherche et de technosciences (vallée scientifique de la Bièvre, plateau de Saclay, Génopôle d'Évry) devient particulièrement stratégique au regard des impératifs d'un positionnement fort de l'Ile de France dans l'économie de la connaissance et de l'innovation, même s'il n'en a pas la vocation exclusive. »

« Le faisceau Sud Est [...] est engagé dans un processus de mutations qu'il faut accompagner »

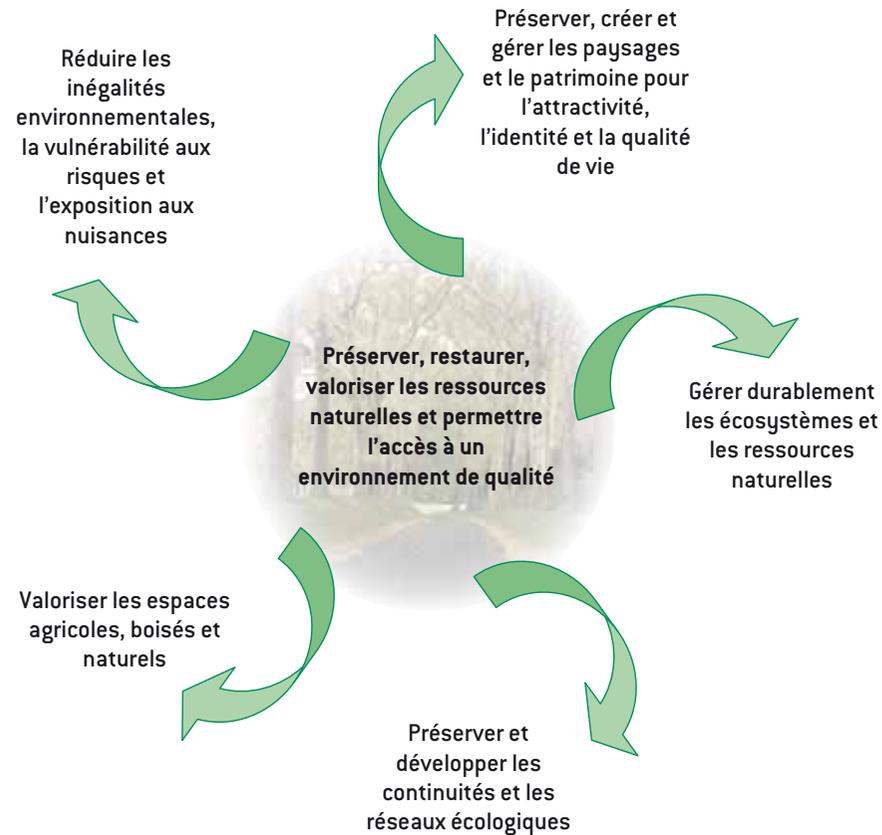
Le SDRIF de 1994 est en cours de révision pour prendre en compte les évolutions de l'aménagement du territoire

La révision du SDRIF envisage une nouvelle répartition des espaces franciliens avec une approche par faisceaux et non plus concentrique à partir de la capitale



Au vu des évolutions observées depuis quelques années, le SDRIF va fixer les objectifs pour le développement durable de l'Île de France et définira les orientations fondamentales pour l'aménagement du territoire :

- une forte relance de la construction de logements au service d'une réelle qualité urbaine,
- une nouvelle politique du système régional de transports,
- l'accès à l'emploi, aux services, à la formation, à la santé pour tous,
- la préservation d'un environnement de qualité, garant de la santé des populations comme de l'aménité des lieux de vie.



Le SDRIF va fixer les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire, en terme de logement, de transport, d'emploi, de services, de santé et d'environnement

L'ESSONNE : UN DÉPARTEMENT AU CŒUR DES ENJEUX MÉTROPOLITAINS

Une situation géographique privilégiée

Situé au Sud de Paris, l'Essonne est au cœur d'un réseau de connexions régionales, nationales et internationales, reposant sur :

- des axes routiers majeurs : autoroutes A6 et A10, Francilienne
- un réseau ferroviaire important : lignes classiques et à grande vitesse, RER B, C et D
- un aéroport à vocation européenne : Orly
- un fleuve, axe de communication et d'échanges : la Seine

Cette situation en fait un département résolument tourné vers l'avenir.

Un potentiel économique en plein développement

Bénéficiant d'une situation géographique privilégiée, l'Essonne dispose d'un potentiel économique important concentré essentiellement sur le Nord du territoire, avec une exceptionnelle concentration d'activités de recherche et d'innovations.

- avec les centres d'Orsay, du plateau de Saclay et d'Évry - Génopôle, le département constitue le deuxième campus de recherche publique et d'enseignement supérieur après Paris
- il accueille également de nombreux organismes de recherche à vocation régionale et nationale (ex : Cnrs, Cea, Inria, Inserm)
- il dispose, outre deux universités, d'écoles prestigieuses (ex : Ecole Polytechnique, Supélec, Int, Iota) et d'une offre de formation diversifiée
- enfin, de grandes entreprises de haute technologie y implantent désormais leurs sièges sociaux et/ou leurs unités de recherche (ex : Sanofi, Sagem, Alcatel, Motorola)

Ces atouts font de l'Essonne un territoire stratégique pour l'évolution des fonctions productives métropolitaines et la création d'activités et d'emplois nouveaux.

Le département de l'Essonne est situé au cœur d'un réseau de connexions régionales, nationales et internationales

Il dispose d'un potentiel économique en plein développement, avec une exceptionnelle concentration d'activités de recherche et d'innovations

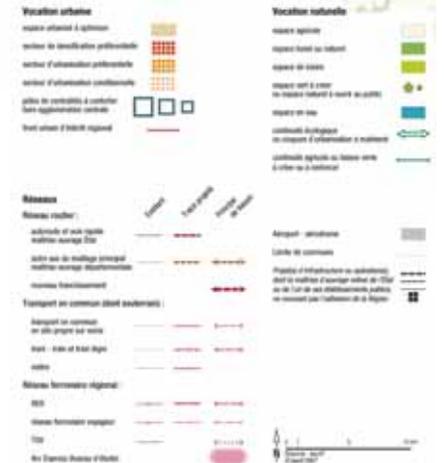


Ile-de-France

Schéma directeur de la région Ile-de-France
"Projet arrêté par délibération du Conseil régional le 15 février 2007"

Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Cette carte, exprimant le choix d'orientation géographique des orientations, doit faire l'objet d'une application concrète avec le respect des règles de zonage existantes.





Une ressource sociale en évolution

L'Essonne regroupe près de 10 % de la population francilienne pour un territoire qui représente 15 % de la surface de la Région Ile de France. Longtemps considéré comme une terre d'accueil massive des franciliens ne pouvant se loger dans la zone dense (Paris et Première Couronne), l'Essonne est aujourd'hui un lieu où cohabitent des populations ancrées et d'autres plus mobiles. A ce titre, il assure à la fois le rôle de desserrement vis-à-vis de la capitale, mais aussi de passage vers la province. Avec une densité moyenne de 629 habitants au km², le Département présente de fortes disparités en matière d'habitat :

- entre un Nord regroupant l'essentiel de l'activité économique, caractérisé par une urbanisation massive concentrée autour de noyaux de développement, voire continue sur l'ensemble du territoire
- et un Sud encore rural à potentiel économique plus limité, où la pression anthropique se cantonne à quelques pôles localisés.

Depuis quelques années, on assiste toutefois à une évolution de cette répartition : le Sud du département accueille une population de plus en plus nombreuse, attirée par un cadre de vie encore préservé ou contrainte sous l'effet de la pression foncière importante dans les zones à fort développement économique. Il en résulte un mitage* conséquent de l'habitat, risquant à moyen terme de transformer définitivement cet espace de qualité.

L'Essonne est une terre d'accueil qui présente de fortes disparités en matière d'habitat. Depuis quelques années, on assiste à un mitage des espaces périurbains au Sud du Département

Un contexte environnemental identitaire

En partie épargné par l'urbanisation massive généralisée (contrairement à certains autres départements de la région Ile de France), l'Essonne dispose d'un fort potentiel environnemental très attractif qui lui confère une identité bien spécifique. Partagé entre la Ceinture Verte au Nord et la Couronne Rurale au Sud, le Département bénéficie d'espaces naturels encore bien préservés.

En 1994, le SDRIF se positionne pour la valorisation du milieu rural et une irrigation de l'agglomération par des espaces naturels, avec des objectifs clairement définis :

- préserver et valoriser la Couronne Rurale
- épargner la Ceinture Verte

Hier territoire protégé de la seconde couronne de Paris, l'Essonne subit aujourd'hui une surconsommation de l'espace qui nuit à sa qualité de vie et à son image. Depuis une dizaine d'années, le département connaît une surconsommation de l'espace (126 % des objectifs fixés par le SDRIF de 1994), pour un accueil démographique qui reste modeste (53 % des prévisions du SDRIF). Ce processus d'étalement urbain a conduit à une fragilisation de la Ceinture Verte qui ne remplit plus pleinement sa fonction, à un mitage* des espaces périurbains qui sont soumis à de très fortes pressions foncières, et à une urbanisation en doigts de gants dans la Couronne Rurale.

L'Essonne dispose d'un fort potentiel environnemental qui lui confère une identité bien spécifique. Mais le processus d'étalement urbain menace ces espaces jusqu'ici préservés.



L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : UNE VOLONTÉ POLITIQUE AFFIRMÉE

Agenda 21

Adopté en 2003, l'Agenda 21 départemental constitue un cadre global de réflexion, de décisions et d'actions permettant de garantir un développement durable et maîtrisé.

Une ambition : agir ensemble pour une Essonne durable et solidaire

4 orientations

- développer une citoyenneté garante du développement durable
- mieux vivre ensemble dans une société plus sûre et solidaire
- promouvoir un développement raisonné pour être durable
- valoriser notre patrimoine commun pour les générations futures

21 objectifs dont :

- économiser l'espace et maîtriser l'extension urbaine
- partager la voirie
- préserver les espaces naturels et le patrimoine

120 engagements dont l'engagement n° 72 :

- « Mise en place d'un Schéma Directeur Départemental des Dépendances Vertes et d'une Charte d'Aménagement des Dépendances Vertes »

Essonne 2020

Dans le prolongement de l'Agenda 21, Essonne 2020 est une vision stratégique pour l'Essonne. Il s'agit de la contribution du département à la révision du SDRIF de 1994, qui définit les enjeux de l'aménagement et du développement du département pour les quinze prochaines années.

Une ambition : Maîtriser et renforcer les fonctions métropolitaines de l'Essonne pour les mettre au service du développement durable et solidaire de notre territoire et de la qualité de vie des Essonnais.

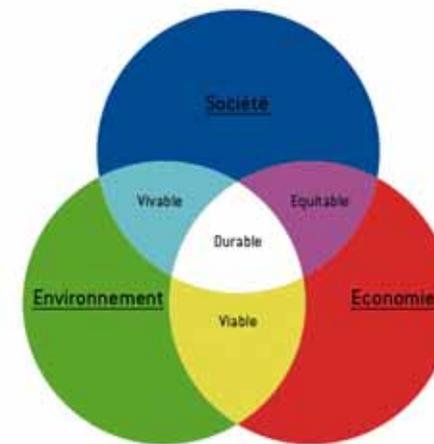
3 objectifs :

- inverser les phénomènes de ségrégation sociale et territoriale à l'échelle de l'Île de France, en rééquilibrant notamment l'offre de logement : « créer les conditions de la diversité et de l'ascension sociale »
- relever le défi de la compétition régionale, nationale, voire internationale, en valorisant davantage les atouts du département en matière d'innovation et de recherche : « faire le pari de l'intelligence »
- s'affirmer comme un « éco-département » pilote, par la mise en œuvre de pratiques de développement durable dans tous les domaines : « affirmer l'ensemble du territoire comme notre ressource »

En faisant le pari d'un développement équitable, viable et vivable, le Département mise ainsi sur le renforcement de l'attractivité économique, sociale et environnementale de l'Essonne, en créant les conditions de l'égalité et de l'équilibre entre tous les territoires essonnais

L'Agenda 21 constitue un cadre global de réflexion permettant de garantir un développement durable et maîtrisé, avec une ambition : agir ensemble pour une Essonne durable et solidaire

Essonne 2020 est une vision stratégique pour le département, avec une ambition : maîtriser et renforcer les fonctions métropolitaines de l'Essonne



La sphère du développement durable

« Le développement durable doit répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». [Rapport Brundtland, sommet de Rio 1992, définition du développement durable]

La politique départementale des dépendances vertes : enjeux et objectifs

La délibération n° 2003-05-0076 du 2 décembre 2003 fixe l'engagement du département pour la mise en place d'une politique départementale des dépendances vertes

Le Schéma Directeur des Dépendances Vertes a fait l'objet d'une consultation des différents acteurs de l'aménagement du territoire départemental

UN ENGAGEMENT DU DÉPARTEMENT

Depuis 1995, le Département mène une réflexion continue sur les dépendances vertes de l'Essonne au travers d'études thématiques, dans le souci de mieux connaître le patrimoine dont il a la charge et d'optimiser la gestion de ces espaces.

Dans la continuité des études déjà réalisées, le Département s'est engagé au travers de la délibération n° 2003-05-0076 du 2 décembre 2003 pour la mise en place d'une politique départementale des dépendances vertes, définie au travers du Schéma Directeur Départemental des Dépendances Vertes (S3DV) et du Guide de Gestion des Dépendances Vertes.

DES ACTEURS CONSULTÉS

Le Schéma Directeur des Dépendances Vertes a fait l'objet d'une large consultation auprès des différents acteurs de l'aménagement du territoire départemental.

L'élaboration de ce document a été suivie par un comité technique regroupant des représentants de différents services du Département. Chaque phase du projet a ainsi été validée à l'issue d'une réflexion commune. De plus, le document final a été validé par un comité de pilotage regroupant plusieurs conseillers généraux.

Des contacts ont également été établis avec d'autres organismes en vue de confronter et d'échanger des informations sur l'aménagement du territoire.

Enfin, des réunions ont été organisées avec les Maires et Présidents des EPCI du département concernés par les unités d'aménagement définies dans le chapitre 4 (cf. pages 78 - 79). L'objectif était d'échanger et de recueillir leur avis sur le Schéma Directeur des Dépendances Vertes.

Institutions, organismes et collectivités consultés :

- Conseil régional d'Ile-de-France
- Agence des Espaces Verts (AEV) de la Région Ile de France
- Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF)
- Direction Départementale de l'Équipement (DDE)
- Direction Régionale de l'Environnement d'Ile-de-France (DIREN)
- Conseil général de l'Eure-et-Loire
- Parc Naturel Régional (PNR) du Gâtinais français
- CAUE Essonne (Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement)
- Chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France
- Association Nature Essonne
- Association Essonne, Nature et Environnement
- Société française d'Orchydophilie
- Communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) du département de l'Essonne concernés par les unités d'aménagement.



LES OUTILS MIS EN PLACE

Le Schéma Directeur

Dans une démarche cohérente et progressive, ce document a pour objectifs de :

Connaître le patrimoine et les problématiques de l'aménagement et de la gestion des dépendances vertes

Les dépendances vertes s'intègrent dans un contexte routier et forment une interface avec le paysage environnant. Elles constituent des espaces structurellement diversifiés et sont le lieu d'échanges faunistiques et floristiques. De ces interactions réciproques découlent un certain nombre de problématiques en terme d'aménagement et de gestion.

Définir la politique d'aménagement et de gestion des dépendances vertes

Sur la base des problématiques identifiées, la politique d'aménagement et de gestion des dépendances vertes doit s'envisager au travers :

- de principes d'intervention : définir des objectifs ciblés pour répondre à des enjeux majeurs
- d'une stratégie d'intervention : concilier ces différents objectifs tout au long du cycle d'aménagement et de gestion de ces espaces

Identifier les besoins d'aménagement sur l'ensemble du Département

Les zones définies comme prioritaires en terme d'aménagement des dépendances vertes requièrent des traitements spécifiques permettant d'apporter une réponse aux problématiques identifiées. Elles sont soit regroupées au sein d'unités d'aménagement paysager, soit isolées et considérées au travers de thématiques (ex : traitement des points d'arrêt, des aires de stockage déficientes, orientations de gestion pour le patrimoine arboré).

La politique ainsi définie doit s'appliquer sur les zones prioritaires identifiées, mais plus largement encore pour tout nouveau projet d'aménagement prévu sur les dépendances vertes, quels que soient les intervenants : projet de voirie, projet communal, projet de circulations douces (ex : chemin Beauce Gâtinais, Voies Vertes)...

Le Guide de Gestion

Le Schéma Directeur s'accompagne d'un Guide Technique d'Aménagement et de Gestion des Dépendances Vertes, plus communément appelé Guide de Gestion. Cet ouvrage à vocation d'aide à la stratégie de création et d'entretien de ces espaces est destiné aux services techniques mais aussi aux communes, aux élus, aux associations. Ce document définit les principes techniques de la création et de l'entretien de ces espaces, au travers :

- de fiches qui présentent par type d'intervention les techniques à mettre en œuvre (ex : fauchage, taille, etc.)
- de fiches qui synthétisent par type de gestion toutes les opérations à réaliser (ex : gestion intensive / extensive)



Les dépendances vertes de l'Essonne



La politique d'aménagement et de gestion



Le carnet des besoins d'aménagement

La politique départementale est définie à travers deux outils :

le Schéma Directeur a pour objectifs de connaître le patrimoine, de définir la politique d'aménagement et de gestion des dépendances vertes et d'identifier les besoins.

le Guide Technique d'Aménagement et de Gestion, plus communément appelé Guide de Gestion, présente les principes techniques de la création et de l'entretien de ces espaces

Le Schéma Directeur et le Guide de Gestion ont été élaborés avec l'appui d'un Système d'Information Géographique, outil d'aide à la décision et à la gestion

Le Système d'Information Géographique (SIG) - métier « Dépendances vertes »

Le Schéma Directeur et le Guide de Gestion ont été élaborés avec l'appui d'un Système d'Information Géographique (SIG) - métier « Dépendances vertes » (logiciel Arcview 8.3).

Outil d'aide à la décision et à la gestion, ce SIG est une base de données directement utilisable pour réaliser des traitements statistiques et cartographiques dynamiques. Il est bien entendu destiné aux services techniques ayant en charge la gestion des dépendances vertes du département. Mais bien plus, c'est un véritable outil de communication et d'échanges transversaux entre tous les services départementaux (ex : voirie, environnement, etc.)

Ainsi, pour l'inventaire du patrimoine arboré, les arbres ont été recensés pied par pied au GPS et les données d'inventaire saisies directement sur ordinateur portable sur le terrain ont été regroupées au sein d'une base en correspondance directe avec les différentes couches du SIG (ex : essence, travaux, etc.).

De même, lors de l'identification des zones nécessitant un aménagement sur les dépendances vertes, les données ont été saisies sous le SIG directement sur ordinateur portable sur le terrain, ce qui a permis par la suite d'élaborer la cartographie de ces sections prioritaires.



Positionnement des arbres au GPS et saisie des données sur SIG



Les dépendances vertes de l'Essonne

Etat des lieux

page 20

LES DEPENDANCES VERTES

page 20

DES ESPACES QUI S'INTEGRENT DANS UN CONTEXTE ROUTIER

page 21

DES ESPACES QUI FORMENT UNE INTERFACE AVEC LE PAYSAGE ENVIRONNANT

page 23

DES ESPACES STRUCTURELLEMENT DIVERSIFIES

page 28

DES ESPACES D'ECHANGES FAUNISTIQUES ET FLORISTIQUES

page 32

Les problématiques d'aménagement et de gestion des dépendances

page 34

LA SECURITE DES USAGERS

page 34

LA QUALITE DE VIE

page 37

LES TECHNIQUES D'AMENAGEMENT ET DE GESTION

page 42

L'ECOLOGIE DES PAYSAGES TRAVERSES

page 44



Etat des lieux

LES DÉPENDANCES VERTES

Définition

« Les dépendances routières sont constituées par l'ensemble du domaine public routier à l'exception des chaussées et de la bande d'arrêt d'urgence. Elles sont qualifiées de vertes lorsqu'elles sont pourvues de végétation. » *(définition du SETRA)*

Le terme de dépendances vertes sensu stricto s'applique aux dépendances routières pourvues de végétation. Toutefois, par extension, on regroupe aussi sous cette appellation les dépendances partiellement ou totalement minéralisées, dans la mesure où ces dernières doivent être également gérées pour empêcher tout développement de la végétation.

Les dépendances vertes de l'Essonne

Dans le Département de l'Essonne, les dépendances vertes représentent actuellement un linéaire de 1200 km et 300 ha d'espaces annexes. Dans le cadre de la décentralisation, ce linéaire a été défini à 1450 km après rétrocession au Département de certaines routes nationales.

Communément associées aux accotements, les dépendances vertes ne se limitent pas seulement aux bords de chaussée. Elles englobent de plus larges espaces qui se caractérisent par une très grande diversité spatiale, fonctionnelle, structurelle et environnementale.

Le rôle des dépendances

Les dépendances ont un intérêt technique en terme de viabilité et fonctionnalité de la route :

- épaulement des chaussées
- évacuation des eaux de la plateforme grâce aux fossés ou aux noues
- stockage de la neige lors du déneigement
- support des panneaux d'information et de signalisation
- lieu de passage des réseaux aériens et souterrains
- accès aux propriétés riveraines

Elles jouent également un rôle important en terme de sécurité et de confort des usagers :

- zone de sécurité ou de récupération pour les arrêts en dehors de la chaussée et les sorties de route
- lisibilité* de la route et visibilité* des équipements routiers
- confort et agrément

Elles participent directement au cadre de vie et au paysage.

Elles ont enfin une fonction écologique majeure, en jouant notamment le rôle de corridor écologique.



Lieu de passage des réseaux aériens et souterrains
Evacuation des eaux de la plateforme grâce aux fossés



Support des panneaux d'information et de signalisation
Zone de sécurité ou de récupération pour les arrêts en dehors de la chaussée et les sorties de route



Diversité végétale

Les dépendances vertes de l'Essonne représentent un linéaire de 1450 km. Elles ont un intérêt technique, jouent un rôle important en terme de sécurité et de confort des usagers. Elles participent directement au cadre de vie et ont une fonction écologique majeure



DES ESPACES QUI S'INTÈGRENT DANS UN CONTEXTE ROUTIER

Dépendances principales

Les dépendances principales sont directement associées au fonctionnement de l'infrastructure routière ou résultent de l'aménagement des abords de la voirie.



*Les accotements
(associés aux fossés et noues de collecte)*



Les merlons, butte et talus



Les ronds-points



Les échangeurs / diffuseurs



Les îlots directionnels



Les terre pleins centraux

Les dépendances principales regroupent :

- les accotements (associés aux fossés et noues de collecte)*
- les merlons, butte et talus*
- les ronds-points*
- les échangeurs / diffuseurs*
- les îlots directionnels*
- les terre pleins centraux*

Dépendances secondaires

Les dépendances secondaires, en accompagnement de la voirie, constituent des espaces annexes au fonctionnement routier proprement dit.

Les dépendances secondaires regroupent :

. Les dépendances fonctionnelles :

- les espaces de manœuvre ou de stationnement (aires de repos, point d'arrêt, aire de stockage / aire de service)
- les bassins de stockage

. Les dépendances parallèles :

- les circulations alternatives (circulations douces, chemins latéraux de desserte agricole)
- les délaissés de voirie

les dépendances fonctionnelles



Les points d'arrêt



Les aires de stockage / aires de service



Les aires de repos



Les bassins de stockage

les dépendances parallèles



Les circulations douces



Les chemins latéraux de desserte agricole



Les délaissés de voirie



Le paysage proche : une succession de troncs d'arbres



Le paysage à distance : fenêtre sur l'espace environnant



Le grand paysage : perspective sur le territoire traversé

DES ESPACES QUI FORMENT UNE INTERFACE AVEC LE PAYSAGE ENVIRONNANT

Le paysage routier

La perception du paysage depuis la route est liée à la vitesse de défilement (très variable en fonction du type d'usager), au tracé et au profil de la voie, à la profondeur du champ visuel. Elle résulte de la juxtaposition d'éléments proches (ex : voie, accotement, véhicules) et d'autres plus lointains qui font partie de l'espace environnant (ex : bâti, alignement).

En ce sens, elle se traduit par une succession d'images sur les différents plans du paysage, du plus immédiat au plus éloigné :

- Le paysage proche est perçu comme une succession d'événements qui structurent et accompagnent le parcours de l'usager, qui soutiennent son attention et rythment son trajet.
- Le paysage à distance se traduit par les fenêtres successives ouvertes sur l'espace environnant.
- Le grand paysage correspond aux larges perspectives sur l'ensemble du territoire traversé.

Avec l'accroissement du trafic routier, l'augmentation des trajets domicile - travail et le développement des circulations alternatives, la route n'est plus seulement un vecteur de déplacement, mais bien un espace de vie et de loisirs.

Entre route et paysage, les dépendances vertes constituent à la fois un outil de découverte de l'espace environnant et une composante à part entière du paysage, participant à son identité.

A ce titre, ce sont des lieux stratégiques pour l'aménagement du territoire, en terme de mise en scène, de valorisation des territoires traversés, de lecture et de lisibilité* des paysages.

Entre route et paysage, les dépendances vertes constituent à la fois un outil de découverte de l'espace environnant et une composante à part entière du paysage, participant à son identité

Unités et entités paysagères

Les paysages de l'Essonne

Parler du paysage pour le Département est trop restrictif. Il faudrait plutôt évoquer les paysages de l'Essonne, tant la diversité et la richesse de ce territoire est grande.

Homogénéité structurale et diversité naturelle : les unités et les entités paysagères

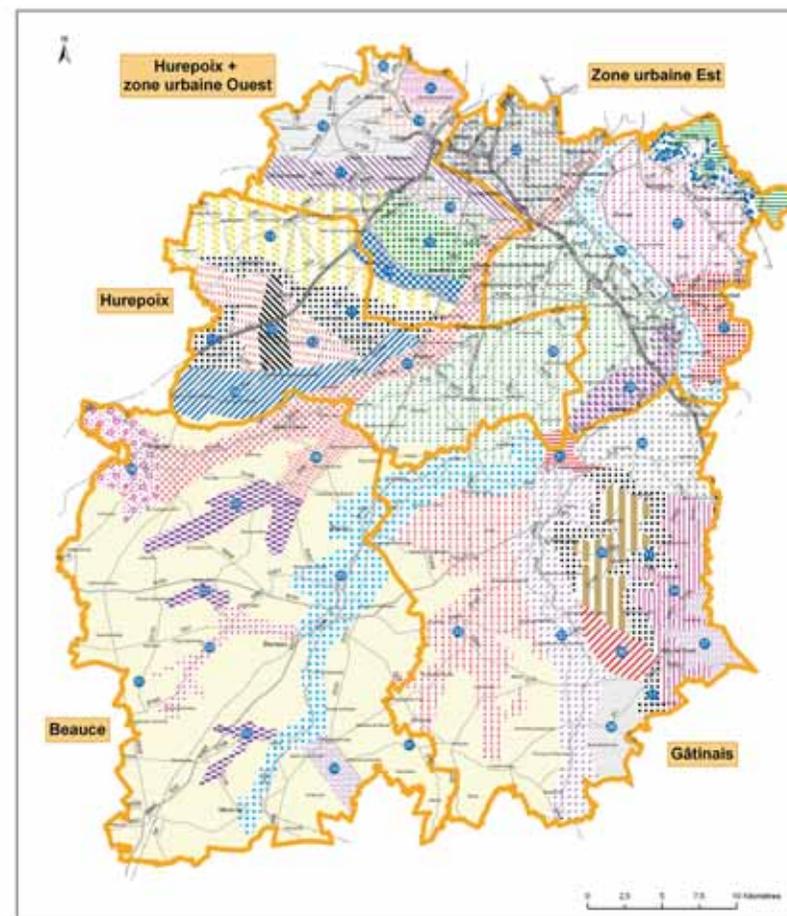
Sur la base de l'analyse réalisée en 1997 par le CAUE, le département de l'Essonne se divise en plusieurs unités paysagères : la Beauce, le Gâtinais, le Hurepoix et la zone urbaine. La limite de ces unités sera affinée et validée par le Schéma Départemental des Paysages.

Définis par une homogénéité d'aspect et d'ambiance, associée à une cohérence historique et culturelle, ces grands ensembles reflètent les spécificités du milieu naturel (ex : géologie, hydrologie, végétation) et l'occupation anthropique des sols (ex : terres agricoles, espace urbanisé).

Ces unités paysagères se répartissent ainsi sur l'ensemble du Département :

- au nord est, « la zone urbaine Est » est caractérisée par une urbanisation dense
- au centre, « le Hurepoix » forme l'interface entre urbain et rural
- entre ces deux ensembles, une zone mixte « Hurepoix - zone urbaine Ouest »
- la Beauce constitue la partie ouest de la Couronne Rurale
- à l'est, le Gâtinais complète l'arc sud

Au sein de ces unités structurellement homogènes se distinguent différentes entités traduisant des variabilités naturelles plus locales (ex : vallées), parfois communes à plusieurs unités.



Entités paysagères		
01 - Plateau de Beaugency	13 - Plateau de Lignères	26 - Vallée de la Seine
02 - Vallée de l'Orne - Beauce	14 - Plateau de Montesson	27 - Plateau de Tignes
03 - Vallée de la Chauxville - Beauce	15 - Plateau de Stigny	28 - Plateau de Buzigny
04 - Vallée de la Chapelle - Beauce	16 - Plateau de Stigny	29 - Vallée de l'Essonne aval
05 - Vallée de l'Essonne	17 - Vallée de l'Orne	30 - Plateau de Charency
06 - Vallée de la Joire	18 - Plateau de Sully	31 - Couronne Jean-Etienne
07 - Vallée de la Bièvre	19 - Vallée de la Bièvre	32 - Vallée de l'Essonne
08 - Vallée de l'Orne	20 - Plateau de Villacoublay	33 - Vallée de la Seine - Gâtinais
09 - Vallée de l'Orne	21 - Vallée de Verrières	34 - Vallée de l'Orne
10 - Vallée de la Bièvre	22 - Plateau d'Orly	35 - Plateau de Mandrielle-Villiers
11 - Vallée de la Bièvre	23 - Vallée de la Bièvre	36 - Vallée de l'Orne
12 - Vallée de la Bièvre	24 - Vallée de l'Orne	37 - Vallée de l'Orne
13 - Vallée de la Bièvre	25 - Vallée de la Bièvre	38 - Plateau de la Bièvre

Les paysages de l'Essonne sont riches et diversifiés. Ils peuvent être regroupés au sein d'unités paysagères : la Beauce, le Gâtinais, le Hurepoix et la zone urbaine



La zone urbaine Est



La zone urbaine Est



Les collines du Hurepoix



Les plateaux du Hurepoix

La zone urbaine Est

La zone urbaine Est regroupe des entités géographiques à l'origine bien différentes, progressivement uniformisées par la pression anthropique. Compte tenu de l'urbanisation massive, l'essentiel de la trame verte est liée aux aménagements paysagers réalisés le long des infrastructures et autour des villes (ex : talus, merlons...).

Quelques enclaves résistent malgré tout à la progression du front urbain :

- des forêts comme l'important massif de Sénart ou les coteaux pentus des vallées,
- des zones agricoles localisées sur les plateaux comme dans les plaines, offrant des coupures vertes et des espaces ouverts, mais menacées par l'urbanisation et le mitage* aux franges des agglomérations,
- des espaces naturels le long de la rive droite de la Seine, pour certains remarquables.

Les secteurs en agglomération étant généralement gérés par les communes, les possibilités d'intervention du Département s'avèrent limitées dans la zone urbaine.

Le Hurepoix et la zone urbaine Ouest

Le Hurepoix constitue une unité paysagère* très riche et diversifiée, divisée en trois sous ensembles présentant des caractéristiques communes :

Les collines du Hurepoix

L'érosion de la Rémarde, de l'Orge et du Briis a entaillé fortement le plateau beauceron, ouvrant de larges vallées et réduisant le plateau à un chapelet de buttes-témoin. Celles-ci forment des collines, qui sont à l'origine d'un paysage vallonné. Il en résulte une alternance d'ouvertures (champs) et de fermetures (collines boisées) sur le milieu environnant.

Cette partie du Hurepoix est marquée par un patrimoine naturel et historique intéressant, dont le château du Marais est le meilleur exemple.

Les plateaux du Hurepoix

Au Nord des collines, les paysages se caractérisent par de nombreux petits plateaux découpés par des vallées d'orientation Ouest/Est, qui peuvent former de larges plaines en aval.

Les plateaux présentent des paysages agricoles comparables à la Beauce, mais ils sont gagnés par une urbanisation récente qui réduit l'espace dévolu aux cultures.

Les vallées qui découpent ces plateaux ont des versants abrupts recouverts par la forêt. Elles sont fortement urbanisées et l'activité agricole (polyculture) dans les plaines de Saulx-les-Chartreux et de Marcoussis disparaît peu à peu.

Le plateau de Brétigny

Le plateau de Brétigny, délimité par les vallées de l'Orge, de la Juine, de l'Essonne et de la Seine et le rebord septentrional du plateau beauceron (entre l'Orge et la Juine), présente des paysages différents du reste du Hurepoix. Fortement urbanisé dans sa partie Nord, il voit ses paysages ruraux gagnés par la croissance périurbaine, le long des axes et aux franges des villes. Totalement plat, il ne possède pas comme le reste du Hurepoix un relief et un couvert boisé qui intègre et organise cette croissance. C'est pourquoi l'impact de cette urbanisation y est fort, notamment par un mitage* des constructions dans l'espace rural.

Les parties du plateau ayant gardé un caractère rural marqué présentent des paysages comparables aux plateaux du Gâtinais ou du Hurepoix avec des villages groupés, la présence importante de bosquets et des cultures de céréales en champs ouverts.



Le plateau de Brétigny

La Beauce

La Beauce est séparée du Hurepoix au Nord par la vallée de l'Orge, alors qu'à l'Est la transition entre le Gâtinais et la Beauce est plus discrète.

Elle est composée d'un important plateau céréalier à l'origine de paysages ouverts, découpé par quelques vallées plus ou moins boisées.



Le plateau beauceron

Le plateau beauceron

C'est un important plateau céréalier, cultivé en champs ouverts. La forêt y est absente, mis à part quelques bosquets situés sur les plus mauvaises terres. L'habitat est constitué de villages groupés autour de l'église et marqués par l'activité agricole. Fermes anciennes à cour fermée, silos et hangars constituent l'essentiel du bâti. On rencontre par ailleurs des fermes isolées et des hameaux agricoles. Les villages localisés au cœur du plateau sont discrets. En effet, le volume allongé et bas du bâti s'insère dans l'horizon.

Dans ces paysages horizontaux, les éléments verticaux (ex : silos, châteaux d'eau, lignes haute tension, alignement d'arbres) ont un impact très fort.

Les vallées

Le plateau est découpé par de nombreuses vallées, affluentes de la Juine ou de l'Orge.

Elles sont le plus souvent sèches en amont. Boisées, elles marquent fortement l'espace en formant des coulées vertes dans les champs de céréales. Les paysages y sont relativement fermés, néanmoins ils sont rythmés par de courtes ouvertures sur le ciel, sur un jardin, une maison.



Les vallées



Les plaines et plateaux



Les reliefs, les vallées, les forêts

Le Gâtinais

Le Gâtinais est limité au Nord par la vallée de la Seine, de l'Essonne et de la Juine (jusqu'à Etréchy), et à l'ouest par la Beauce. Il constitue une transition entre le plateau beauceron au Sud/Ouest et la plateforme de Brie, au Nord/Est. La forte érosion des rivières et les glaciations du Quaternaire ont formé ce relief découpé où affleurent les sables et les rochers de grès qui font la spécificité de cette unité, caractérisée par des paysages variés, où alternent les vallées, les plateaux et les massifs forestiers. Cette diversité se traduit également dans la perception du tracé de la route, avec une succession d'ouvertures et de fermetures sur le paysage environnant.

Les plaines et plateaux

Les plateaux sont cultivés en champs ouverts. L'horizon est clos par les lisières des boisements situés en bord de plateau. L'habitat y est rare, il se résume à des fermes isolées et quelques hameaux. En effet, le bâti dans le Gâtinais se concentre sur les rebords de plateaux et en flanc de vallée, là où les terres sont moins bonnes et l'eau plus abondante.

Les reliefs

Les zones de relief correspondent aux flancs de coteaux et aux vallées sèches. Les clairières alternent avec des zones boisées et des villages. L'urbanisation est importante dans les vallées, surtout au Nord du Gâtinais.

Les vallées

Il s'agit de grandes vallées bordées par des coteaux boisés, qui traversent le Gâtinais du Sud au Nord.

Les forêts

Les bois se localisent sur les coteaux et le long des rivières, alors que de grands massifs forestiers occupent de larges espaces, notamment autour de Milly-la-Forêt.

DES ESPACES STRUCTURELLEMENT DIVERSIFIÉS

Les dépendances sont soit maintenues sans végétation par un revêtement (type enrobé, enduit, stabilisé) ou par des actions régulières de désherbage, soit recouvertes par une végétation spontanée ou plantée, avec des formations végétales très variées.

Les dépendances minérales

Le caractère minéral (total ou partiel) de certaines dépendances peut résulter d'un parti pris d'aménagement, mais peut également répondre à des impératifs sécuritaires ou à des contraintes d'entretien.

Impératifs sécuritaires : pour les accotements, une bande dérasée revêtue ou stabilisée sur la zone de récupération permet d'éviter les phénomènes de glissance en cas de sortie de route.

Contraintes d'entretien : les surfaces minérales qui requièrent des entretiens moins fréquents sont spécifiques des dépendances dont l'accès est limité ou rendu dangereux par les conditions de circulation.

Les dépendances végétales

La végétation présente sur les dépendances vertes assure plusieurs fonctions :

- ↳ elle permet de réduire l'érosion des structures créées par le terrassement
- ↳ elle favorise l'intégration de l'infrastructure routière dans le paysage environnant et assure la liaison entre la route et le paysage environnant
- ↳ elle permet de réduire le réchauffement des sols et par conséquent l'assèchement des milieux
- ↳ elle participe à l'équilibre de la biodiversité

La nature des dépendances vertes est le résultat de la combinaison de différents critères :

- ↳ Origine : végétation spontanée ou plantée
- ↳ Structure : strate haute (*type arboré*), strate intermédiaire (*type arbustif*), strate basse (*végétaux non ligneux*)
- ↳ Composition : espèces mono spécifiques ou en mélange
- ↳ Mode de traitement : gestion extensive (ex : port libre) ou intensive (ex : taille en rideau)

Les dépendances vertes forment des espaces structurellement diversifiés qui résultent de la combinaison de différents critères : origine, structure, composition et mode de traitement de la végétation



Les dépendances minérales en béton désactivé



Les dépendances minérales stabilisées



Quelques exemples de structures végétales sur les dépendances vertes



Alignement mono-spécifique en rideau



Haie arbustive taillée



Arbre isolé en port libre



Haie brise vent



Bande boisée, essences mélangées



Groupes d'arbres en mélange



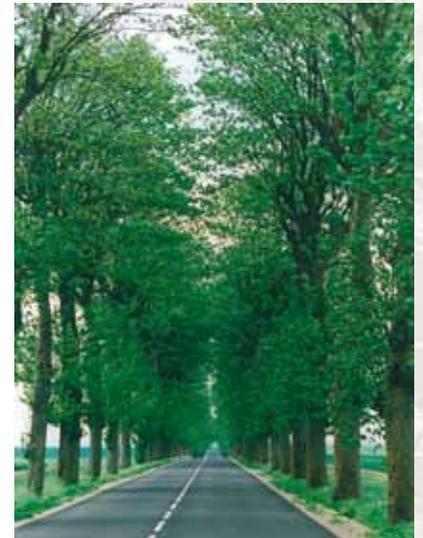
Haie champêtre non régulièrement recépée



Gazon



Couvre sol



Alignement mono spécifique



Arbre isolé, végétation spontanée



Boisement, essences mélangées



Arbustes en massif



Jachère fleurie

Le patrimoine arboré : une spécificité du paysage routier

Historique des plantations d'alignement

L'histoire des plantations d'alignement remonte au XVI^e siècle, à l'époque où Henri II ordonne « à tous seigneurs hauts justiciers et tous manants et habitants des villes, villages et paroisses, de planter et faire planter le long des voiries et des grands chemins publics si bonne et si grande quantité desdits ormes que avec le temps notre royaume s'en puisse avoir bien et si suffisamment peuplé ».

Cette volonté politique est régulièrement réaffirmée au cours des siècles, notamment par Henri IV, Louis XIV (avec son surintendant Colbert), Napoléon, jusqu'à Georges Pompidou qui en 1970 demande à ce que des mesures soient prises pour assurer la préservation des plantations d'alignement :

« La sauvegarde des arbres plantés au bord des routes est essentielle pour la beauté de notre pays, pour la protection de la nature, pour la sauvegarde d'un milieu humain [...] La vie moderne dans son cadre de béton, de bitume et de néon créera de plus en plus chez tous un besoin d'évasion, de nature et de beauté. La route doit redevenir pour l'automobiliste un itinéraire qu'on emprunte sans se hâter, en en profitant pour voir la France. »

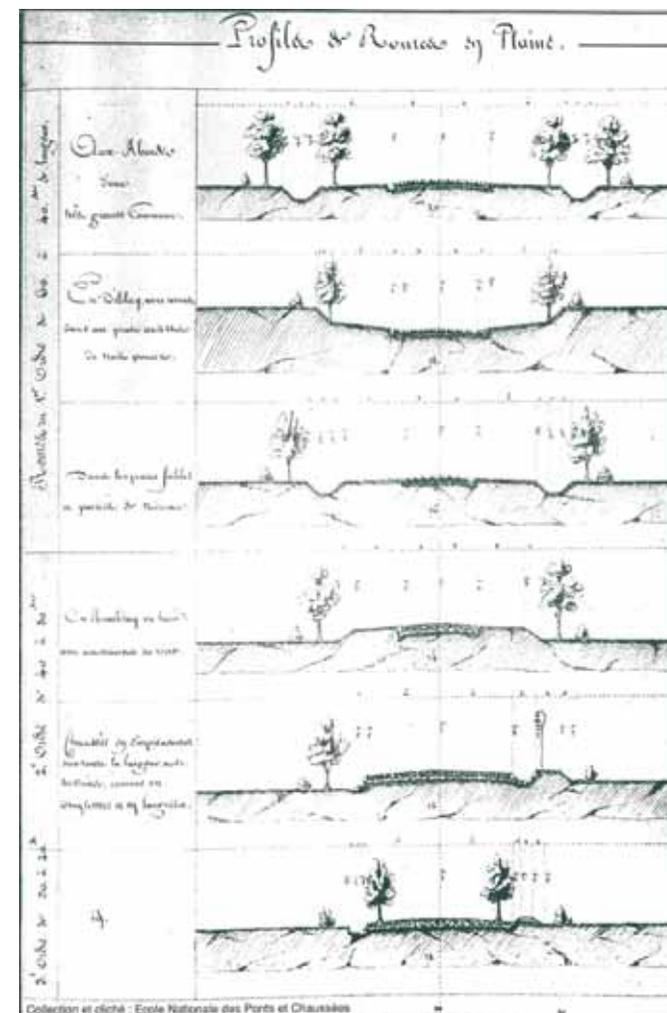
Pendant des siècles, les plantations d'alignement ont avant tout un rôle économique : le manque de bois d'œuvre pour les constructions (notamment navales) conduit les rois de France (de François I^{er} à Colbert, surintendant de Louis XIV) à encourager la plantation d'arbres au bord des routes.

A cela s'ajoute la volonté politique de marquer l'unification du territoire français par la plantation de l'ensemble du réseau royal, afin d'affirmer l'autorité et la puissance du roi. Cette ambition se traduit par le souci d'embellir le territoire et d'offrir un paysage routier de qualité.

Cet engagement continu conduit finalement Colbert à créer le corps des Ponts et Chaussées, afin de former des ingénieurs capables d'aménager et d'entretenir la voirie.

Si les plantations d'alignement n'ont aujourd'hui plus de vocation économique directe, elles n'en restent pas moins un élément technique essentiel du paysage routier, indispensable en terme de code de lecture et de maillage routier, d'animation du paysage et d'agrément des espaces traversés.

Plantations d'alignement, groupes d'arbres ou sujets isolés, tous marquent le territoire traversé à leur manière et sont une composante essentielle du paysage routier





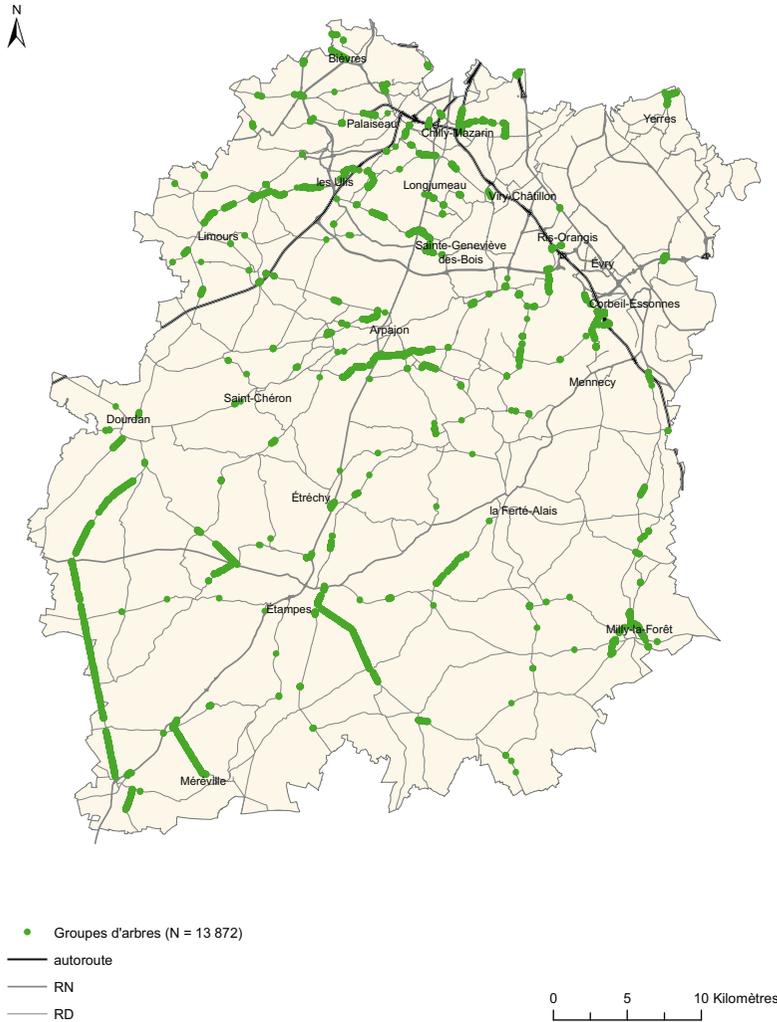
Répartition du patrimoine arboré implanté en accompagnement de voie
des routes départementales de l'Essonne
(carte au format A3 en annexe page 122)

Inventaire du patrimoine arboré de l'Essonne

Le patrimoine arboré de l'Essonne, c'est environ **14 000 arbres** avec un potentiel de 16 000 emplacements, répartis sur un linéaire de **130 km de voie arborée**, soit 10 % du réseau total des routes départementales

C'est aussi :

- ➔ un potentiel diffus sur l'ensemble du département, implanté essentiellement sur les accotements (75 %), et dans une moindre mesure sur les ronds-points et le long de pistes cyclables (7 %)
- ➔ un patrimoine peu diversifié, avec essentiellement des érables, des platanes, des peupliers, des robiniers, des frênes, ces essences représentant 65 % du patrimoine inventorié
- ➔ des arbres jeunes à jeunes adultes (45 % des sujets), qui témoignent de la politique de plantation sur le territoire mais qui présentent une dynamique de croissance stationnaire
- ➔ un mode de traitement prédominant en forme libre, naturelle ou en cépée, favorable à une gestion extensive
- ➔ un patrimoine relativement sain (97 % des individus), résultant d'un suivi sanitaire régulier
- ➔ des éléments remarquables (40 groupes d'arbres), qui contribuent à l'identité du territoire traversé



DES ESPACES D'ÉCHANGES FAUNISTIQUES ET FLORISTIQUES

L'écologie du paysage

Le paysage se compose d'un ensemble d'écosystèmes interactifs et forme une mosaïque hétérogène, complexe et vivante qui évolue au gré des changements naturels ou induits par le développement des activités humaines.

La structure spatiale du paysage conditionne le fonctionnement écologique des différents écosystèmes. Cette organisation dans l'espace repose sur trois éléments principaux :

- la matrice, correspondant à l'élément le plus étendu et le plus connecté, forme le fond du paysage
- les taches, îlots plus ou moins isolés au milieu de la matrice, constituent des éléments ponctuels résultant de perturbations (ex : incendies, tempêtes) ou d'actions humaines (ex : reboisement d'espèces allogènes)
- les corridors sont des linéaires qui permettent la circulation d'espèces entre ces différentes taches (ex : haies, rivières) ou jouent le rôle de filtres (ex : bords de route), voire de barrières écologiques (ex : voirie).

C'est cette répartition spatiale qui conditionne, en terme de circulation et d'échanges, le développement des espèces et leur survie au sein d'un réseau biologique, et plus largement la biodiversité des écosystèmes.

Des échanges interactifs

D'un côté : la route

La route génère sur son environnement immédiat de nombreux impacts, qui proviennent de la circulation automobile, mais aussi de l'infrastructure routière elle-même :

Les émissions sonores (ex : bruit des moteurs, vibration du sol)

Les émissions lumineuses (ex : phares des véhicules, éclairage des voies)

Les flux thermiques (ex : turbulences générées par le passage des véhicules, émissions de chaleur des moteurs, exposition au rayonnement solaire direct)

Les flux chimiques (ex : émissions gazeuses des moteurs, usure des véhicules, pollution par le revêtement, par l'exploitation comme le salage, par l'entretien avec les produits phytosanitaires).



1 - LA MATRICE :
le fond du paysage

l'élément le plus étendu et le plus connecté, en l'occurrence les champs pour cette illustration

2 - LES TACHES :
éléments ponctuels

TACHE DE PERTURBATION
(liée à des événements accidentels ou à des actions humaines)

TACHE RELICTE
(reste d'une ancienne matrice, réservoir d'espèces)

TACHE DE RÉGÉNÉRATION
(ancienne culture abandonnée, se reboisant spontanément)

3 - LES CORRIDORS :
éléments linéaires

3a - ROUTE
(barrière écologique)

3b - BANDE HERBEUSE + FOSSE
(voie de circulation pour de petits animaux)

3c - RÉSEAU DE HAIES-CORRIDORS
(ensemble interconnecté d'éléments allongés mettant des taches en relation)

3d - LA RIVIERE
(voie de communication pour certaines espèces et certains flux, barrière pour d'autres)

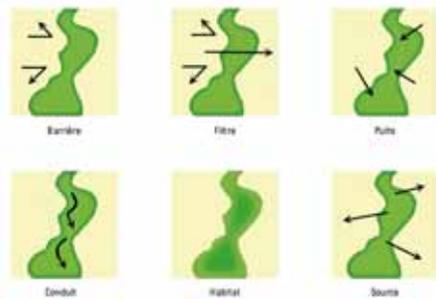
La structure spatiale du paysage conditionne le fonctionnement écologique des écosystèmes

Les dépendances vertes forment des espaces tampons interactifs au sein desquels se déploient de multiples échanges faunistiques et floristiques



De l'autre côté : un environnement souvent fragilisé

L'équilibre du paysage environnant repose sur la répartition spatiale de la matrice, des taches et des corridors, qui conditionne le fonctionnement écologique des écosystèmes. Mais l'aménagement du territoire par l'homme vient en parallèle détruire, renforcer ou créer de nouveaux éléments au sein de cette trame et en perturbe le fonctionnement. La progression du front urbain, la multiplication des infrastructures de communication et l'intensification de l'agriculture sont autant de facteurs qui contribuent au déséquilibre des écosystèmes naturels.



Fonctions d'un corridor

Entre les deux : un espace tampon interactif

Les dépendances vertes constituent par la présence d'un couvert végétal un milieu vivant au sein de l'emprise routière. Sur cet espace se déploient de multiples interactions écologiques entre la route et l'environnement immédiat.

Interactions à l'échelle de la route

Les dépendances vertes situées en bordure de voirie forment un espace tampon entre la route et l'environnement immédiat, en absorbant une partie des perturbations engendrées par l'infrastructure et la circulation automobile. En ce sens, elles assurent une fonction de régulation vis-à-vis du milieu extérieur (maîtrise des pollutions).

Interactions à l'échelle du territoire

De part leur position intermédiaire, les dépendances vertes forment des continuums écologiques qui assurent deux rôles majeurs :

- un rôle de refuge, en offrant des habitats de substitution potentiels pour des espèces végétales et animales souvent repoussées par la progression des fronts urbains, par l'intensification de l'agriculture, par le développement des infrastructures, et qui ne peuvent se cantonner aux espaces réglementairement protégés (réserves, parcs)
- un rôle de liaison, en permettant le déplacement et les échanges entre les différentes populations à travers des corridors écologiques* routiers

Les ronds-points, les échangeurs / diffuseurs, les îlots directionnels et les terre-pleins centraux constituent des espaces isolés assez peu hospitaliers pour la faune et la flore. Au contraire, les accotements, les fossés et les talus présentent un potentiel environnemental beaucoup plus riche par leur situation en continuité avec les milieux environnants.

Les problématiques d'aménagement et de gestion des dépendances

LA SÉCURITÉ DES USAGERS

La sécurité et le patrimoine arboré

Distance arbre - chaussée

Héritage de politiques successives dont les enjeux ont évolué au cours des siècles, certains alignements reflètent aujourd'hui la difficulté de concilier sécurité des usagers et patrimoine arboré.

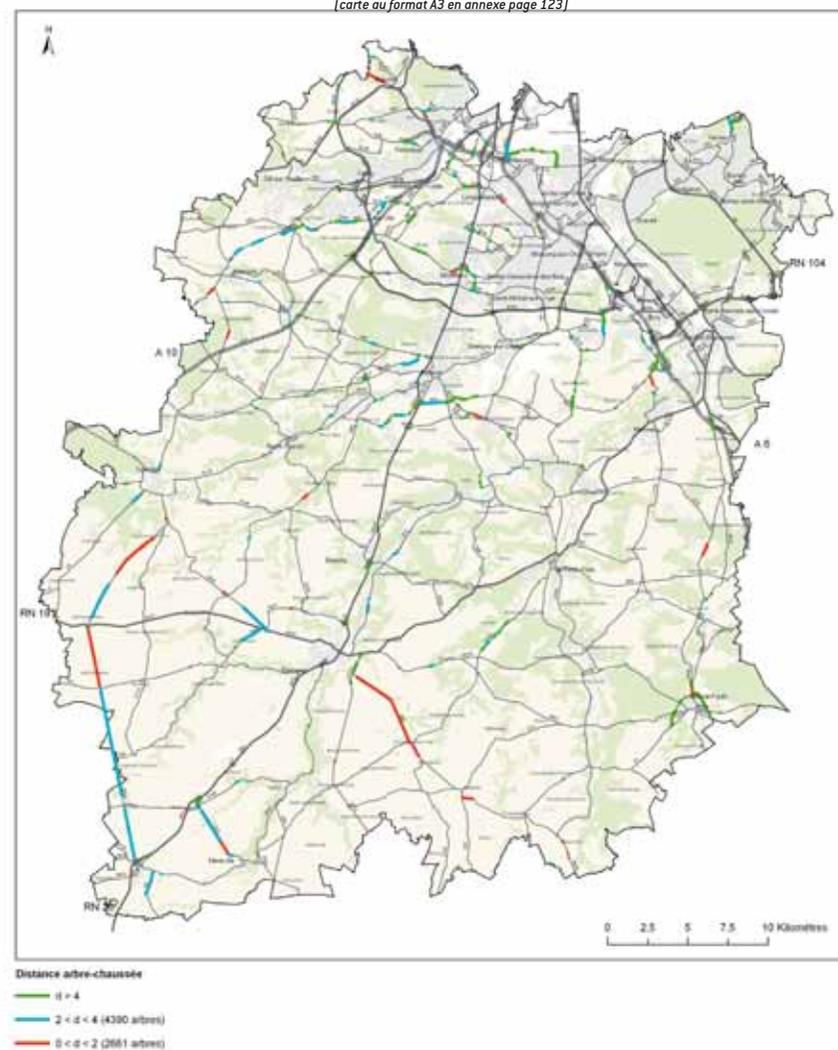
L'explosion de la circulation automobile au XX^e siècle a entraîné un fort ralentissement de la politique de plantation et a conduit à partir de 1960 à une élimination progressive de la végétation à l'occasion des travaux de modernisation des chaussées. Quant aux alignements restants, ils se sont soudain retrouvés rapprochés de la route élargie pour répondre aux besoins croissants de circulation.

En 1970, l'Etat tente d'enrayer ce processus en demandant à ce que des mesures soient prises pour assurer la préservation du patrimoine arboré. Mais ce n'est qu'en 1984 qu'un compromis entre sécurité routière et plantations est enfin officialisé : la circulaire n° 84-81 du 28 novembre 1984 définit une zone de sécurité de 4 m en deçà de laquelle aucun arbre ne peut être planté. Elle fixe également le devenir des sujets situés à moins de 4 m de la chaussée : suppression pour ceux situés à moins de 1,50 m du bord de la chaussée, pose de glissière pour les autres. En 1994, l'ARP (Aménagement des Routes Principales) amende cette circulaire en modulant le recul par rapport au statut de la voie (autoroute, route express, route multifonctionnelle).

Si les règles de plantation sont aujourd'hui bien définies et imposent de disposer d'emprises suffisamment importantes, le problème des alignements existants situés à moins de 4 m de la chaussée n'est toujours pas résolu. Avec plus de 50 % du patrimoine arboré concerné, l'Essonne est directement confronté à cette problématique. Appliquer la circulaire de 1984 reviendrait à supprimer près de 20 % des arbres et à poser plus de 55 km de glissières.

Le devenir des plantations situées à moins de 4 m de la chaussée est une véritable problématique en terme de sécurité routière, d'autant plus préoccupante que les trajets domicile / travail ne cessent de croître depuis quelques années.

Carte des distances de plantation des arbres par rapport à la chaussée
(carte au format A3 en annexe page 123)



Certaines plantations situées à moins de 4 m de la chaussée reflètent la difficulté de concilier sécurité des usagers et patrimoine arboré



Lacune d'entretien
(dégagement du panneaux de signalisation)

Gestion du patrimoine végétal

La présence de végétaux au bord des routes impose un certain nombre d'interventions pour garantir la sécurité des usagers.

Entretien du patrimoine végétal

L'entretien du patrimoine végétal est essentiel pour garantir le fonctionnement de l'infrastructure. Ainsi le curage des fossés constitue une opération indispensable à la bonne évacuation des eaux.

De même l'entretien s'avère nécessaire pour assurer une bonne lisibilité* de la route, notamment en terme d'angles de visibilité* ou de dégagement des panneaux de signalisation routière.

Enfin il doit être réalisé pour permettre la circulation des véhicules (ex : gabarit routier).

Etat du patrimoine arboré

L'arbre peut en lui-même constituer un danger pour les usagers, dès lors qu'il se trouve affaibli par d'importantes altérations mécaniques, sanitaires ou physiologiques. Les risques de chute de charpentières, voire de l'arbre dans sa totalité, ne doivent pas être négligés. En ce sens, le suivi du patrimoine arboré est essentiel.

La présence de végétaux au bord des routes impose un certain nombre d'interventions pour garantir la sécurité des usagers



Lacune d'entretien (mise au gabarit routier)



Chute d'arbre

La lisibilité du maillage routier

La lisibilité* de la route est assurée par l'ensemble des éléments qui permettent aux automobilistes d'appréhender le tracé de la route du plus proche au plus lointain. Or, il peut arriver dans certain cas que cette lecture s'avère difficile. L'automobiliste n'a alors plus aucun moyen d'anticiper sa conduite.



Absence de marqueur signalant les intersections et permettant à l'automobiliste d'anticiper sa conduite



Point d'arrêt dangereux (après un virage)

Le partage de la route

Longtemps réservée à l'automobiliste, la route est aujourd'hui un vecteur de déplacements pour d'autres types d'usagers, aux motivations et aux exigences diverses : cyclistes, piétons, rollers pour les circulations douces, agriculteurs pour les chemins latéraux.

Avec le développement des circulations alternatives organisé à l'échelle du Département au travers des itinéraires du Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces, le partage de la route constitue bien une des problématiques de la sécurité routière.



Le partage de la route



Lecture de l'intersection difficile

La sécurité des usagers s'appréhende aussi en terme de lisibilité du maillage routier et de partage de la route



LA QUALITÉ DE VIE

Le cadre de vie et l'attractivité du département

Situé au cœur des enjeux métropolitains, l'Essonne dispose de nombreux atouts économiques et sociaux. Encore en partie préservé de l'urbanisation massive généralisée, contrairement à d'autres départements de la région Ile de France, il offre un très large éventail de services et de biens recherchés par la société de consommation. La concentration de l'offre de travail, la présence d'infrastructures majeures (Francilienne, RN 20, A6, A10, aéroport d'Orly, réseau ferroviaire, etc.) en font un territoire stratégique pour l'évolution des fonctions productives métropolitaines et la création d'activités et d'emplois nouveaux. Fort de ce constat, le Département a l'ambition d'affirmer davantage son identité économique en faisant le pari de l'intelligence, au travers de pôles de développement spécifiques (ex : plateau de Saclay, pôles de compétitivité de Nozay et d'Evry).

Dans le même temps, l'image d'Essonne verte est revendiquée par une population de plus en plus exigeante en terme de qualité de vie. Sous l'effet de la pression foncière ou à la recherche de paysages préservés de l'urbanisation massive, de nombreux Essonnais s'installent « à la campagne ». Ces néo-ruraux acceptent ainsi d'augmenter leur trajet domicile - travail, mais entendent disposer de droits comparables aux autres habitants de la région, notamment en terme de services et d'infrastructures. Le défi de l'avenir est donc de pouvoir trouver le juste équilibre entre le renforcement de ces atouts économiques et sociaux et la préservation d'un cadre de vie de qualité et attractif.

Le cadre de vie, c'est d'abord le paysage environnant

Etat du paysage

Au sein de chaque unité paysagère* (Beauce, Gâtinais, Hurepoix, zone urbaine), trois états de paysages se distinguent sur l'ensemble du département :

Les paysages équilibrés sont caractérisés par :

- un équilibre spatial, quantitatif et qualitatif entre les éléments qui les composent,
- une identification à un territoire, à une culture, à une histoire,
- aucun signe majeur d'évolution, en dehors de quelques mutations* ponctuelles.

Ces paysages équilibrés dominent dans le Sud du Département (Beauce et Gâtinais) et sont également très présents à l'ouest de l'Hurepoix (collines du Hurepoix). Par contre, ils sont quasiment absents de la zone urbaine (Est et Ouest), compte tenu de l'urbanisation dense.

*Les paysages en mutation** présentent des signes visibles d'évolution perçus :

- dans l'occupation du sol (ex : lotissement construit à la périphérie d'un village),
- dans l'identification au territoire (ex : juxtaposition de styles architecturaux),
- dans la structure du paysage.

Ces paysages en mutation* se rencontrent dans les zones d'interface entre urbain et rural : dans le Nord du Département, il s'agit de secteurs de transition qui sont progressivement gagnés par l'urbanisation (ex : Ouest du plateau de Saclay, plateau de Brétigny). Dans le Sud, ces paysages en mutation* se situent plutôt à la périphérie de villes (ex : Milly-la-Forêt, Angerville).



Les paysages équilibrés



*Les paysages en mutation**



Les paysages banalisés

L'Essonne est un territoire stratégique pour l'évolution des fonctions productives métropolitaines et la création d'activités et d'emplois nouveaux. Le défi de l'avenir est de trouver le juste équilibre entre le renforcement de ces atouts et la préservation d'un cadre de vie de qualité et attractif

Les paysages banalisés caractérisent des espaces qui ont perdu toute résonance par rapport au territoire : bien qu'organisés, ils ne peuvent être identifiés au territoire traversé.

Ces paysages banalisés se retrouvent principalement dans la zone urbaine (Est et Ouest), voire dans le Hurepoix, au niveau de nœuds de concentration d'activités économiques (ex : Lisses, abords de la RN 20)

Problématiques paysagères

L'état du paysage et les caractéristiques propres de chaque territoire révèlent un certain nombre de problématiques paysagères, résultant principalement de l'impact de l'activité anthropique.

Les problématiques spécifiques de l'espace rural sont généralement ponctuelles et s'inscrivent dans un paysage globalement équilibré.

Impact des constructions

A l'entrée des villages comme en rase campagne, cette problématique est liée à l'impact des éléments architecturaux au volume important (ex : château d'eau, antenne relais hertzien, silo, hangar) dans des paysages horizontaux de plaines ou de plateaux céréaliers, qui offrent de larges ouvertures sur l'espace environnant. Ces constructions sont indispensables au développement de l'économie locale et font même partie intégrante du paysage dans le cas des bâtiments agricoles.

Toutefois, leur intégration peut s'avérer parfois difficile, compte tenu :

- du volume occupé (éléments visibles de très loin),
- des matériaux utilisés, pas toujours en harmonie avec le site,
- d'un manque d'entretien, notamment des abords.

Impact des infrastructures

Dans un paysage rural, l'impact des infrastructures liées au développement du réseau routier peut s'avérer très marqué, compte tenu du caractère artificiel qu'elles induisent dans un milieu naturel (ex : modelé de terrain, végétation horticole).

Monotonie

Cette problématique est caractéristique des paysages de plateaux, notamment de la Beauce, où les champs s'étalent à perte de vue et où aucun élément ne vient interpeller le regard du conducteur pour rythmer le parcours.

Chaque territoire révèle un certain nombre de problématiques paysagères qui résultent principalement de l'activité anthropique



Source: CAUE études préparatoires 1997
Cabinet Pierre GRILLET, étude paysagère des routes départementales de l'Essonne (hors agglomération) 2001
En cours d'actualisation par le DAD

Dans le cadre du Schéma Directeur Départemental des Dépendances Vertes, une première analyse a été menée à partir des routes départementales (hors agglomération), ce qui a permis de qualifier l'état du paysage le long de ces axes routiers. Les secteurs en agglomération n'ont pas été renseignés, ce qui explique la faible quantité de données pour la zone urbaine. Les résultats de cette étude devront être croisés avec ceux du Schéma Départemental des Paysages (approche globale sur l'ensemble du département).



Impact des infrastructures



Entrée de ville



Sortie de ville



Croissance pavillonnaire

Les problématiques spécifiques aux franges périurbaines sont beaucoup plus marquées et s'inscrivent dans un paysage en mutation*, voire banalisé. Elles résultent d'une mauvaise insertion des constructions liées à l'activité humaine : habitat individuel, équipements d'infrastructures, zones d'activités.

Ces problématiques se traduisent par un mitage* de l'habitat, un étalement de l'espace bâti sur le rural, une architecture banalisée, une juxtaposition de constructions sans cohérence fonctionnelle ou architecturale.

Particulièrement fréquentes dans les zones où la progression du front urbain se fait au détriment des espaces naturels, notamment dans le Hurepoix, ces problématiques sont aussi présentes dans la Beauce et le Gâtinais, en périphérie des villes et des villages. Depuis quelques années, la tendance est même à l'augmentation au Sud du département, compte tenu du mitage* progressif de l'habitat.

Tous ces points mettent en exergue des enjeux plus vastes en matière d'aménagement du territoire avec des secteurs plus sensibles : les entrées de ville et de village, les lotissements pavillonnaires, les zones d'activités.

Entrées de ville / de village

Quel que soit le milieu (urbain ou rural), les entrées / sorties d'agglomération peuvent constituer des zones de fragilité paysagère, caractérisées par :

- une désorganisation structurale : mitage* de l'espace, manque de lisibilité*, juxtaposition d'éléments sans cohérence architecturale ;
- une banalisation* du territoire : perte d'identité, disparition des repères marquant la spécificité du paysage.

Il s'agit pourtant de lieux stratégiques, qui assurent la transition ville / campagne ou qui font la liaison entre deux agglomérations.

Croissance pavillonnaire

Les zones d'urbanisation récente sous forme de pavillons transforment les paysages et créent des espaces à la recherche d'un nouvel équilibre.

Ces mutations* rapides posent le problème de l'intégration de ces constructions à l'architecture standardisée et uniforme, des risques de banalisation* du paysage, qui perd une partie de son identité (urbanisme commun à une grande partie du territoire français).

Cette problématique est d'autant plus préoccupante que depuis quelques années, la pression « ruraine » s'accroît : on assiste à un mitage* de l'habitat en milieu rural, avec le développement de zones pavillonnaires jusqu'ici préservées de l'urbanisation.

En terme de services offerts aux usagers, les dépendances doivent être fonctionnelles et accueillantes

Zones d'activités

Les zones d'activités qui se sont développées en périphérie des villes et le long des infrastructures sont souvent mal intégrées dans le paysage et contribuent à la banalisation* de celui-ci, du fait d'une architecture hétérogène (volume, couleur, matériaux) et standardisée, d'un manque de lisibilité* dans l'organisation du territoire, de l'abondance de panneaux publicitaires.

Cette problématique est spécifique de la zone urbaine, qui concentre une part importante de l'activité économique. Mais elle est également présente dans les autres unités paysagères (Hurepoix, Beauce et Gâtinais) et s'avère tout aussi préoccupante : dans les secteurs à caractère rural, l'impact de ces zones d'activités est très marqué, du fait du contraste fort avec le paysage environnant.

Constituantes à part entière du paysage, les dépendances vertes peuvent permettre d'apporter une réponse aux problématiques existantes, pour enrayer le processus de banalisation* généralisée du territoire. Si la priorité est entièrement donnée au développement des infrastructures urbaines, le risque est à moyen terme d'aboutir à un espace de vie peu attractif.

Le cadre de vie, c'est aussi les services offerts aux usagers

Le cadre de vie se définit également par l'ensemble des services proposés aux usagers de la route.

En terme de déplacements, les dépendances doivent être fonctionnelles (ex : points d'arrêt, aires de stockage).

En terme de loisirs, elles doivent être accueillantes (ex : aires de repos, pistes cyclables).

L'inventaire du patrimoine arboré réalisé en 2006 a mis en évidence des manques manifestes en terme d'aménagement de certaines dépendances :

- le linéaire de pistes cyclables arborées est estimé à 5 km, soit seulement 5 % du total des circulations douces
- moins de 1 % du patrimoine inventorié est implanté sur des aires de repos

La cartographie des sections nécessitant un aménagement paysager soulève également le problème des zones d'arrêt « sauvages » très fréquentes sur l'ensemble du département. Générées par les stationnements « minute » successifs de véhicules, ces espaces se caractérisent par un orniérage plus ou moins important en fonction de la fréquentation, et servent souvent de dépôt d'ordures. Certains d'entre eux sont même dangereux d'un point de vue de la sécurité routière, puisqu'ils sont situés à la sortie d'un virage. D'autres enfin se localisent à proximité de ronds-points, ce qui témoigne d'une déficience de signalisation routière.



Zone d'activités



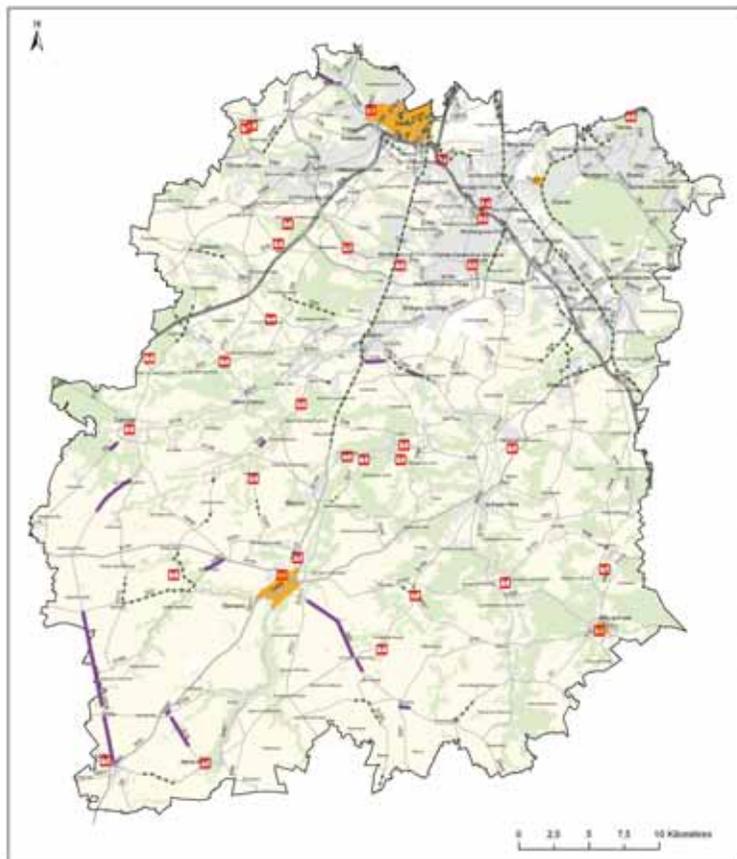
Aire de repos



Zone d'arrêt



Carte du patrimoine remarquable



--- Alignements historiques (source : cartes de Cassini)
 --- Alignements remarquables (source : Inventaire du patrimoine arboré 2005)
 Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP)
 Château

L'identité locale du département

L'Essonne dispose d'un potentiel identitaire fort, qui repose sur :

- des paysages ruraux encore préservés, notamment dans le Sud du département,
- un patrimoine arboré spécifique du paysage routier, avec ponctuellement des alignements esthétiquement remarquables (de par les dimensions, le caractère pittoresque, la rareté botanique, l'âge, l'impact paysager),
- un héritage touristique localement intéressant, tant du point de vue architectural que paysager

La « découverte de l'Essonne » est l'une des onze fonctions définies pour le réseau routier départemental dans le SDVD 2015 :

« L'armature routière permet de découvrir l'Essonne : elle invite à découvrir le patrimoine, les richesses naturelles, l'identité du département ». Il faut « porter l'attention des automobilistes sur le tissu traversé en vue de préserver celui-ci mais aussi de le mettre en valeur. »

Toutefois, on ne peut ignorer aujourd'hui les risques qui pèsent sur cette identité :

- Perte d'identité : la progression du front urbain perturbe l'équilibre initial et crée des paysages banalisés qui ne peuvent être identifiés au territoire traversé.
- Fragilisation : le mitage* progressif des unités arborées vieillissantes risque à terme d'aboutir à la disparition du patrimoine arboré.
- Indifférence : en l'absence de mise en valeur, une partie du patrimoine touristique passe inaperçu

La problématique de l'identité locale du département s'envisage donc à deux niveaux : les identités existantes à préserver d'une part, les identités perdues à restaurer d'autre part.



Alignement détruit



Alignement remarquable

L'Essonne dispose d'un potentiel identitaire fort, qu'il faut préserver, voire restaurer

LES TECHNIQUES D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION

La conception d'un aménagement

La conception détermine non seulement l'avenir du projet, mais aussi son coût d'entretien ultérieur. L'absence de prise en compte des contraintes (ex : présence de réseaux), une mauvaise connaissance du site (ex : type de sol), le non respect du paysage environnant (ex : choix inadapté des végétaux) mènent obligatoirement à l'échec à court ou moyen terme : fragilisation, dépérissement voire mort du végétal.

La réalisation d'un aménagement

Si réfléchi soit la conception, des erreurs dans la réalisation de l'aménagement peuvent conduire également à l'échec du projet à court terme (ex : fosses de plantation trop petites pour permettre le développement d'un arbre en milieu périurbain).

L'entretien du patrimoine

L'entretien conditionne la durée de l'aménagement sur le long terme. Un manque de suivi, des interventions de mauvaise qualité réduisent d'autant l'avenir de cet aménagement.

L'entretien du patrimoine se justifie bien entendu par des objectifs sécuritaires, mais pas seulement : il doit être appréhendé en terme de cohérence de l'aménagement, de physiologie du végétal et de l'esthétique.

Ex : suppression et remplacement des végétaux morts dans une haie, tailles de formation régulières

Dans le cas des arbres, cet avenir est également conditionné par les répercussions directes de certaines pratiques liées à l'entretien des infrastructures ou du reste des espaces verts (ex : salage, traitements phytosanitaires, fauchage).

L'entretien du patrimoine végétal impose des dépenses conséquentes, accentuées ces dernières années par la décentralisation vers les collectivités territoriales. Ainsi, en Essonne, en plus des 1 200 km de routes départementales actuelles, 250 km environ de routes nationales viennent compléter ce patrimoine.

Le renouvellement du patrimoine

Au fur et à mesure du vieillissement de l'aménagement, les coûts d'entretien sont en constante augmentation. Il est donc indispensable d'envisager son renouvellement le moment opportun.



Fauchage



Haie destructurée (nombreux vides)

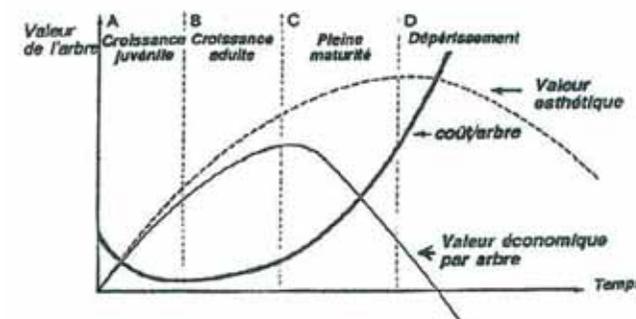


Diagramme de variation du coût de gestion selon l'âge de l'alignement

Une mauvaise maîtrise des techniques d'aménagement et de gestion en terme de conception, de réalisation ou d'entretien réduit fortement l'avenir du patrimoine végétal



Problème de tuteurage



Contraintes de réseaux



La mauvaise qualité du plant à la plantation impose aujourd'hui des interventions fréquentes complexes (ex : arbre en attente de taille de formation). Ne rien faire risque à terme de générer des sujets dangereux (ex : rupture de charpentièrre au niveau d'une fourche)

L'entretien conditionne la durée de l'aménagement sur le long terme. Un manque de suivi, des interventions de mauvaise qualité réduisent d'autant l'avenir de l'aménagement.

Toutes ces problématiques ont été mises en évidence par l'inventaire du patrimoine arboré réalisé en 2006 :

Si 45 % des arbres sont considérés comme jeunes à jeunes adultes, il n'en demeure pas moins que majoritairement leur dynamique de croissance reste stationnaire, situation paradoxale pour un patrimoine qui doit constituer le potentiel d'avenir. Cette situation est la résultante d'un manque de technicités lors des travaux d'aménagement :

- avant la plantation : pollution des sols ou compactage, origine des végétaux inadaptée (par rapport aux sols, au climat, aux conditions de culture)
- pendant la plantation : déficiences dans l'approvisionnement en végétaux (mauvaise qualité des plants achetés en pépinière : échaudures, problèmes sanitaires), mauvaise préparation des plants, conditions défavorables de stockage en attente de plantation, délais trop importants entre la livraison des plants et la plantation
- un manque de technicités des travaux d'entretien
- des lacunes dans le suivi après plantation (entretien du pied d'arbre, taille des rejets, révision du tuteurage, taille de formation)
- des agressions multiples et récurrentes causées notamment par des chocs d'entretien des espaces verts (ex : fauchage) ou un tuteurage déficient

Mais l'inventaire a également démontré que 10 % de ce patrimoine est mature. Plus sensible aux agressions extérieures (ex : pathogènes), il présente souvent plus de risques en terme de sécurité et nécessite des interventions sanitaires plus fréquentes. Son renouvellement doit s'envisager à court terme.



L'ÉCOLOGIE DES PAYSAGES TRAVERSÉS

La richesse environnementale du département

Un patrimoine environnemental de qualité et reconnu

Avec un Sud du département resté relativement rural, l'Essonne dispose d'un potentiel environnemental de qualité. Ce dernier ne se cantonne pas à cet espace préservé, puisqu'au cœur même de la trame urbaine subsistent également des enclaves naturelles dont l'intérêt écologique est manifeste (ex : forêt de Sénart, vallée de l'Yvette). Ce patrimoine est aujourd'hui reconnu, que ce soit à travers le Parc Naturel Régional du Gâtinais (PNR), les zones écologiques protégées (ex : Natura 2000, ZNIEFF), les sites classés ou inscrits. Conscient de ce potentiel, le Département va encore plus loin dans la sauvegarde de ces espaces : acquisitions publiques, conventions avec des communes ou des propriétaires privés permettent de préserver de nouvelles zones d'intérêt écologique.

Les dépendances vertes, des milieux sensibles

De part leur position intermédiaire entre la route et l'environnement immédiat, les dépendances vertes forment des continuums écologiques qui assurent le rôle de refuge ou de liaison pour des espèces végétales et animales coincées entre urbanisation et agriculture intensive. Elles constituent du même coup des milieux sensibles, voire profondément perturbés, soumis à de multiples sources de déséquilibres. Les pratiques d'entretien des dépendances vertes peuvent être à l'origine de ces bouleversements écologiques. Ainsi, des fauchages trop fréquents conduisent à une eutrophisation* des sols, c'est-à-dire à un enrichissement organique à l'origine du développement d'espèces banales, agressives, à croissance rapide (Ray-grass et autres graminées), voire d'une colonisation de végétaux nitrophiles (ex : orties, chardons).

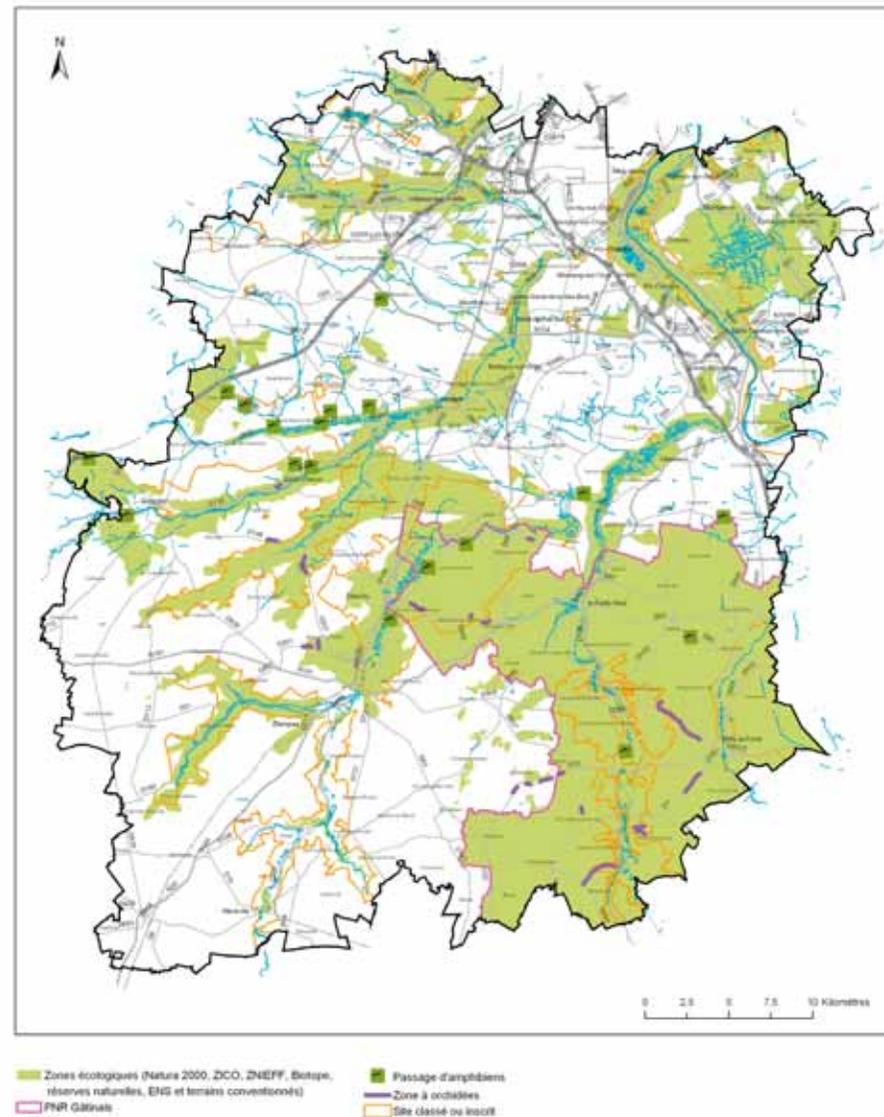
Ils provoquent également la disparition de certains habitats (ex : oiseaux, insectes, etc.)

La diversité végétale des sols pauvres

Un sol riche en substances nutritives favorise le développement d'une palette végétale peu diversifiée, dominée par quelques espèces banales et agressives (type ray-grass et autres graminées), voire par des espèces nitrophiles colonisatrices et envahissantes (ex : orties, chardons). Au contraire, un sol pauvre contribue à la diversité des milieux. Sa faible teneur en éléments fertilisants élimine les espèces les plus gourmandes, au profit d'une flore diversifiée, souvent très colorée (plantes à fleurs). Cette dernière présente de surcroît une croissance plus réduite et plus lente, et requiert par conséquent un entretien limité, donc une gestion moins coûteuse. Indicateurs écologiques de ce type de milieux, les orchidées sauvages sont caractéristiques des bords de route de l'Essonne, notamment dans le Sud du département.

L'Essonne dispose d'un potentiel environnemental de qualité, qu'il faut absolument préserver

Richesse environnementale du département
(carte au format A3 en annexe page 120)





Des espèces animales et végétales en danger

Conséquence directe de la progression de l'urbanisation, du développement des infrastructures routières et de l'extension des pollutions, certaines espèces animales et végétales sont en forte régression. C'est le cas de certains amphibiens, autrefois bien représentés dans le département, mais qui subissent aujourd'hui de plein fouet ces bouleversements écologiques (comblement des mares, forte mortalité lors des migrations nuptiales avec les traversées de voies).

Face aux risques d'appauvrissement de ces espaces, qu'ils soient remarquables (ex : présence d'orchidées) ou non, il est urgent de réagir : que ce soit par rapport à l'entretien des dépendances vertes ou pour la création de nouveaux aménagements, il est important d'intervenir dans le respect de l'environnement.



La biodiversité

Les routes constituent souvent des obstacles infranchissables ou mortels pour une grande partie des espèces animales ou végétales. Il en résulte un morcellement du réseau biologique et un isolement de certaines populations pouvant entraîner leur disparition, en l'absence du brassage génétique nécessaire à leur survie. Et pourtant, la route, au travers des dépendances vertes, peut constituer un vecteur de déplacement et d'échanges et restaurer des continuum écologiques grâce à de véritables corridors biologiques.

Au-delà du respect de l'environnement, il est essentiel, dans la perspective du développement durable, de favoriser la biodiversité : que ce soit par rapport à l'entretien des dépendances vertes ou pour la création de nouveaux aménagements, il est important de faire en sorte que réseau biologique et réseau routier puissent interagir et créer un maillage écologiquement fonctionnel.

Les dépendances vertes constituent des vecteurs de déplacement et d'échanges pour la faune et la flore. Ces continuums écologiques doivent être restaurés pour former de véritables corridors biologiques



La politique d'aménagement et de gestion des dépendances vertes

Les principes

page 48

LE CYCLE DE L'AMENAGEMENT ET DE LA GESTION DES DEPENDANCES VERTES

page 48

LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT ET DE LA GESTION DES DEPENDANCES VERTES

page 49

La stratégie

page 50

UNE CONCEPTION RAISONNEE

page 50

UNE REALISATION MAITRISEE

page 68

UN ENTRETIEN DIFFERENCIE

page 69

UN RENOUVELLEMENT PROGRAMME

page 74



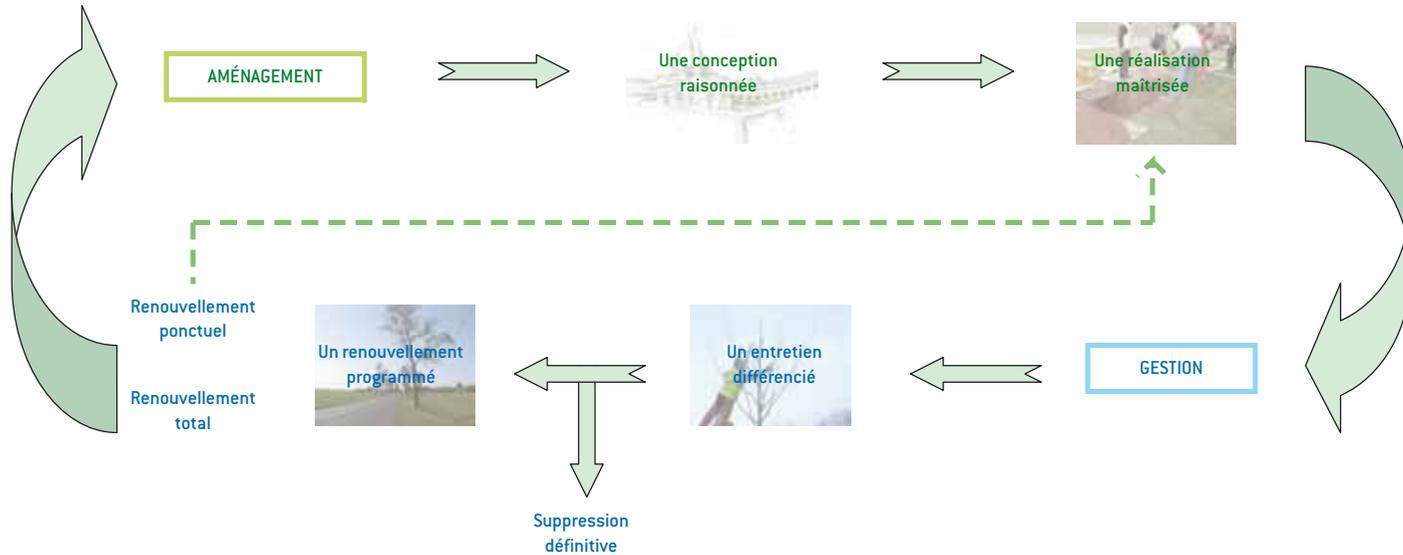
Les principes

La mise en place d'une politique départementale des dépendances vertes est née de la volonté de rationaliser la conception, la réalisation, l'entretien et le renouvellement de ces espaces, tout en intégrant les principes de l'Agenda 21 pour une gestion écologique des abords de la voirie départementale.

LE CYCLE DE L'AMÉNAGEMENT ET DE LA GESTION DES DÉPENDANCES VERTES

La mise en place d'une politique départementale des dépendances vertes ne peut se concevoir que par la parfaite maîtrise du cycle de l'aménagement et de la gestion des dépendances vertes, permettant d'optimiser la période de révolution de chaque projet (allongement de la durée du cycle, réduction des fréquences de renouvellement).

La parfaite maîtrise du cycle de l'aménagement et de la gestion des dépendances vertes est une condition indispensable à la mise en place d'une politique départementale d'aménagement et de gestion de ces espaces.





LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT ET DE LA GESTION DES DÉPENDANCES VERTES

1

LA POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES DÉPENDANCES VERTES
DOIT ÊTRE APPRÉHENDÉE EN TERME DE ...

Sécurité des usagers

Qualité de vie

Techniques d'aménagement et de gestion

Ecologie des paysages traversés

2

ELLE DOIT RÉPONDRE À DES ENJEUX MAJEURS ...

Renforcement de la sécurité des différents usagers

Amélioration du cadre de vie et soutien de l'attractivité
du département

Renforcement de l'identité locale

Optimisation des techniques d'aménagement et de
gestion

Respect de l'écologie des paysages traversés

Contribution à la biodiversité

3

ELLE SE TRADUIT PAR DES OBJECTIFS CIBLÉS ...

Objectif n° 1 : Concilier sécurité et patrimoine végétal
Objectif n° 2 : Favoriser la lisibilité du maillage routier
Objectif n° 3 : Contribuer au partage de la route en toute sécurité

Objectif n° 4 : Concilier développement urbain et cadre de vie
Objectif n° 5 : Accompagner le développement des infrastructures
liées à l'activité humaine
Objectif n° 6 : Renforcer la fonctionnalité et le caractère d'agrément
des dépendances vertes

Objectif n° 7 : Préserver et mettre en valeur les spécificités du
patrimoine et du paysage
Objectif n° 8 : Concevoir des aménagements dans le respect des sites
et de l'identité des territoires traversés

Objectif n° 9 : Assurer la pérennité des nouveaux aménagements
Objectif n° 10 : Rationaliser l'entretien des aménagements existants

Objectif n° 11 : Mettre en place une gestion différenciée des espaces
conciliant respect de l'environnement et entretien des dépendances

Objectif n° 12 : Développer un réseau écologiquement fonctionnel

La stratégie

La stratégie d'intervention sur les dépendances vertes consiste à concilier ces différents objectifs tout au long du cycle d'aménagement et de gestion de ces espaces.

UNE CONCEPTION RAISONNÉE

Objectif n° 1 : Concilier sécurité et patrimoine végétal

Respecter les règles de sécurité : une priorité

Tout nouveau projet d'aménagement impose de disposer d'emprises suffisantes pour garantir la sécurité des usagers et le développement des végétaux, tout en intégrant les contraintes de voisinage. Sur la base du profil type défini par le SDVD 2015, l'emprise « dépendances vertes » doit permettre de concilier ces trois critères.

Respecter les contraintes de sécurité des usagers

En terme de sécurité, il est recommandé de prévoir pour les nouveaux aménagements une zone de sécurité avec des exigences particulières en matière de localisation des obstacles latéraux. Ainsi, dans la zone de récupération, qui peut varier de 0,75 m à 2,5 m, aucun obstacle d'un diamètre supérieur à 10 cm n'est toléré, ce qui, en terme de végétal, n'autorise que les plantations arbustives, voire arborées régulièrement recépées.

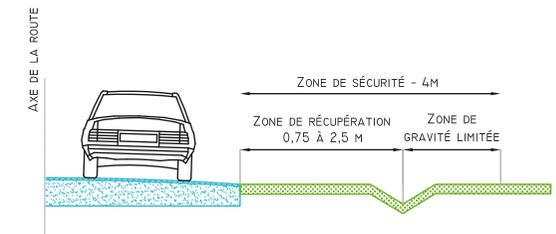
Considérer les différentes structures végétales et intégrer le développement à terme du végétal

Tout projet d'aménagement doit considérer l'espace occupé à terme par le végétal (emprise au sol, volume et hauteur), variable en fonction des différentes structures possibles :

- ➔ Arbre isolé, alignement : 1 m (développement maximal à terme du tronc)
- ➔ Groupe d'arbres, boisement, bande boisée : 6 m (comprend le développement à terme du végétal et la distance entre les lignes pour les bandes boisées)
- ➔ Haie brise vent, haie champêtre non régulièrement recépée : 2 m (déterminé par la structure du végétal)
- ➔ Haie ornementale libre, haie champêtre régulièrement recépée : 2 m (déterminé par la structure du végétal)
- ➔ Haie taillée : 1 m (volume du végétal réduit)



Profil type défini par le SDVD 2015



Zone de sécurité comprenant la zone de récupération (évitement des collisions, récupération en cas de sortie de route) et la zone de gravité limitée

Un aménagement doit respecter les règles de sécurité : aucun obstacle supérieur à 10 cm de diamètre dans la zone de récupération pouvant varier de 0,75 à 2,5 m

Il doit aussi intégrer le développement à terme du végétal : de 1 à 6 m en fonction de la structure végétale choisie



Racines sectionnées lors de la réalisation du fossé

Respecter les contraintes de voisinage

Distance propriétés riveraines (article 671 du Code Civil)

D'après l'article 671 du Code Civil, la distance de plantation par rapport aux propriétés riveraines doit être de 2 m pour les végétaux dont la hauteur dépasse 2 m et de 0,5 m pour les autres.

Système d'assainissement

Pour garantir le développement optimal de l'arbre, il est essentiel de respecter un périmètre de protection pour éviter l'altération des racines : aucun fossé à moins de 1 m de la plantation. Par ailleurs, pour faciliter l'entretien des dépendances, le fossé sera placé de préférence avant l'arbre (du côté de la chaussée, sauf en cas de présence d'un chemin latéral permettant l'accès des engins d'entretien).

Séparation avec les autres usages de la route

Pour faciliter la circulation des engins agricoles, il convient de prévoir un minimum de 2 m entre l'arbre et le chemin latéral.
Pour les circulations douces, cette distance est de 1 m pour les arbres et les haies arborées, de 0,5 m pour les haies arbustives.



Chemin latéral



Piste cyclable

Un aménagement doit respecter les contraintes de voisinage :

distance aux propriétés voisines : 0,5 à 2 m

système d'assainissement : aucun fossé à moins d'un mètre de la plantation

séparation avec les autres usages de la route :

2 m pour un chemin latéral

0,5 à 1 m pour les pistes cyclables

**Définition de l'emprise « Dépendances vertes »
(minimum absolu hors agglomération)**



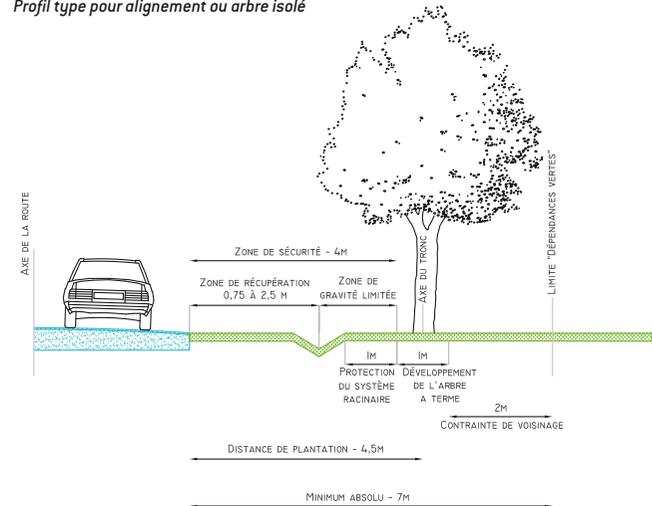
BILAN

Pour les structures arborées : plantations à 4,5 m de la chaussée, emprise minimale « dépendances vertes » variant entre 7 et 12 m suivant la structure végétale choisie.

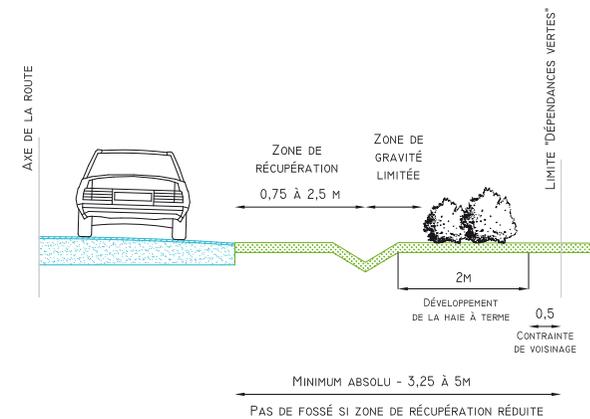
Pour les structures arbustives : plantation à partir de 1,25 m de la chaussée, emprise minimale « dépendances vertes » variant entre 2,25 et 5 m suivant la structure végétale choisie.

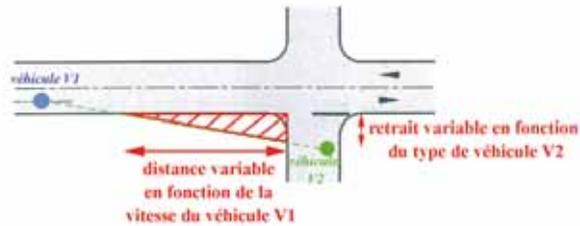
Le respect de ces distances ne peut s'envisager qu'au travers d'une politique d'acquisition d'emprises : les structures végétales doivent en effet être choisies en fonction des besoins d'aménagement et non de la place disponible.

Profil type pour alignement ou arbre isolé

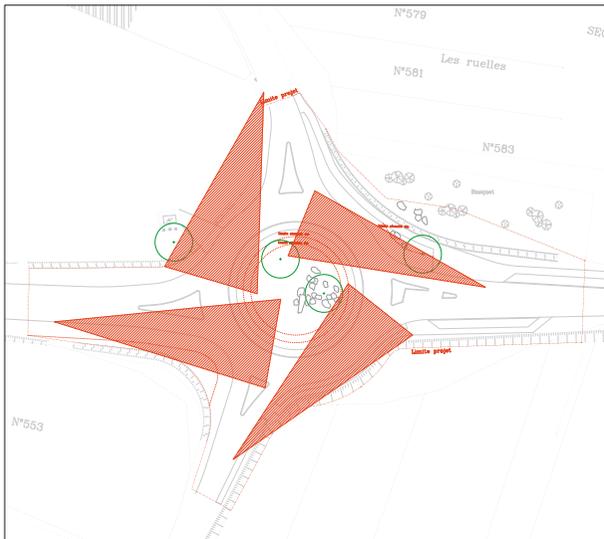


Profil type pour haie en port libre





Dégagement de visibilité*



Exemple de cone de visibilité* au niveau d'un rond point

Autres dépendances

Giratoires

Sur la base des règles précédemment définies, les plantations de structures arborées sont autorisées sur des giratoires dont le diamètre de la galette centrale est supérieur à 9 m, sous réserve de respecter les cônes de visibilité*. Quant aux plantations arbustives, elles sont autorisées quelle que soit la dimension du giratoire (règles de visibilité à respecter également).

Terre plein central sans bordure haute

Selon les mêmes principes, les plantations de structures arborées sont autorisées sur des terre-pleins centraux de largeur supérieure à 9 m, voire 6 m en présence de glissières.

Quant aux plantations arbustives, elles sont autorisées sur des terre-pleins centraux de largeur supérieure à 3 m (prise en compte des contraintes de sécurité de la route et du personnel d'entretien).

Aménagements spécifiques périurbains

Les aménagements seront adaptés au cas par cas, en collaboration avec le service Voirie (en fonction de la vitesse autorisée).

Cônes de visibilité

Le positionnement des différentes structures végétales doit respecter les règles de visibilité, notamment au niveau des carrefours ou des giratoires.

Ces règles sont régies par les recommandations de l'ARP (Aménagement des Routes Principales) : les distances de visibilité dépendent de la vitesse et du temps de réaction de l'automobiliste.

Dans le cas des autres dépendances, les règles de sécurité s'appliquent également et intègrent la notion de visibilité

Objectif n° 2 : Favoriser la lisibilité du maillage routier

L'aménagement des dépendances vertes doit permettre d'améliorer la lecture de la route tout en respectant les règles de visibilité* au niveau des carrefours. Le renforcement de la lisibilité* de la route, le marquage des principaux événements ont pour objectif de permettre aux conducteurs d'anticiper leur conduite.

Aider à la lecture des carrefours

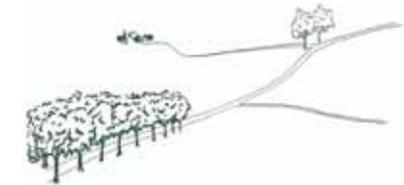
Un carrefour peut être signalé par des arbres isolés de grande taille dans un paysage ouvert, par un alignement transversal, ou par l'interruption localisée d'un alignement.

La lecture des carrefours en T peut être améliorée par l'implantation de masse végétale en blocage de la vision. De même, la plantation d'arbustes dans la pointe d'une bifurcation peut aussi constituer un bon marqueur pour séparer nettement deux directions (en respectant les règles de visibilité).

Ces principes peuvent également s'appliquer dans le cas des intersections avec des circulations douces. Il convient de réfléchir à des codes végétaux spécifiques pour marquer ces croisements et les rendre plus visibles.

Aider à la lecture du tracé

La lecture du tracé peut s'avérer problématique dans le cas de paysages ouverts et plats, donnant directement sur les champs. Les limites de la voie sont plus difficiles à appréhender, notamment de nuit, avec l'éblouissement causé par les phares des véhicules. Le végétal peut être un guide de lecture de la route, permettant à l'automobiliste de distinguer avec plus de facilité le tracé de la voie : marquage des limites de la voie en site dégagé par un alignement, accompagnement de l'extérieur des courbes par une haie arbustive ou bocagère régulièrement recépée (respect des règles de sécurité : pas d'obstacle supérieur à 10 cm de diamètre).

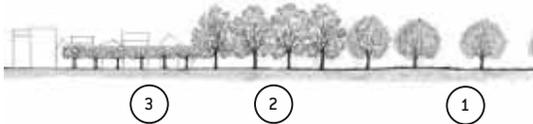


Aide à la lecture des carrefours ou des croisements avec des circulations douces



Aide à la lecture du tracé

Un aménagement pour répondre à un besoin : améliorer la sécurité routière en terme de lisibilité du maillage routier, en aidant à la lecture des carrefours, du tracé de la voie ou en signalant les entrées d'agglomération



Jouer avec le port, les modes de traitement et les rythmes de plantation permet de marquer le passage de l'espace rural à l'espace périurbain puis urbain.

La route dans l'espace rural (1) est bordée d'un alignement d'arbres de deuxième grandeur, laissés en port libre et espacés de 20 m pour permettre un développement en boule de leur couronne. A l'approche de l'agglomération (2), les distances de plantation sont réduites pour encourager au ralentissement et les arbres de première grandeur sont laissés en port libre, afin de créer un effet de seuil et mettre en valeur l'entrée en agglomération. La pénétration dans la ville (3) est marquée par un alignement d'arbres formés en rideau. Le caractère urbain est affirmé avec ce mode de traitement.



Cet alignement marque fortement l'entrée de village : il incite à ralentir et met en valeur par un effet de porte. Par ailleurs, la densité de plantation et le volume important des houppiers renforce cet effet.

Signaler les entrées d'agglomération

En entrée d'agglomération, il faut inciter l'automobiliste à ralentir et à adopter une conduite plus « urbaine ». Des aménagements paysagers spécifiques permettent de marquer la transition entre l'environnement routier et l'environnement urbain :

- ↳ un effet de paroi, de rétrécissement important grâce à un double alignement
- ↳ un effet de Porte avec un alignement d'arbres de première grandeur laissés en port libre
- ↳ un changement du rythme de plantation (distance inter arbres réduite)
- ↳ un mode de gestion différent dès que les premières habitations sont franchies (ex : taille en rideau)
- ↳ des espèces plus horticoles
- ↳ une grandeur adaptée à l'échelle urbaine

Agir sur le microclimat

Le végétal peut également avoir une incidence sur le microclimat : effet de brise-vent, diminution des risques de verglas, limitation de formation de congères lors des épisodes neigeux.

Objectif n° 3 : Contribuer au partage de la route en toute sécurité

Séparer les espaces de circulation, guider les différents usagers de la route

Un aménagement paysager peut permettre de séparer efficacement les espaces de circulation réservés aux différents usagers. Il peut en outre empêcher l'automobiliste de considérer la piste cyclable comme une bande de stationnement et obliger le cycliste à suivre un cheminement sécurisé, notamment au niveau des carrefours. Enfin, il limite l'éblouissement de nuit. L'aménagement doit intégrer les règles de visibilité* et utiliser des essences à racines profondes pour éviter la détérioration du revêtement cyclable.



Illustration par simulation de la séparation des espaces de circulation

Un aménagement pour répondre à un besoin : améliorer la sécurité routière en terme de partage de la route, en séparant les espaces de circulation

Objectif n° 4 : Concilier développement urbain et cadre de vie

Structurer l'espace périurbain

Les plantations en zone périurbaine permettent de bien identifier l'espace urbain et de le démarquer de l'espace agricole, de mailler les espaces. Elles participent à l'organisation du maillage et facilitent l'orientation dans l'agglomération, par la hiérarchisation des voies, le marquage du passage d'un quartier à un autre. De même, elles mettent en valeur l'agglomération contournée ou traversée, notamment si l'on veille à préserver des vues et à valoriser certains éléments du paysage environnant.

Structurer l'espace périurbain, c'est :

- ↳ créer des ceintures vertes autour des agglomérations
- ↳ mailler un quartier, compartimenter une zone d'activités pour la séparer d'un espace agricole
- ↳ travailler sur les déviations et les rocades, qui marquent les limites de la ville
- ↳ mettre en place une typologie d'aménagement des entrées de ville
- ↳ marquer la progression de l'espace rural à l'espace périurbain puis urbain.

Mettre en valeur les espaces naturels et ruraux résiduels en « Zone Urbaine »

En « Zone Urbaine », à l'inverse du reste du Département où l'espace rural est ponctué de zones urbanisées, la ville entoure des morceaux d'espaces naturels et ruraux. Au lieu de marquer les entrées de ville et de village, on peut imaginer de mettre en valeur les « entrées en campagne », seuil d'accès à un autre paysage.

Mettre en valeur les espaces naturels et ruraux résiduels en « Zone Urbaine », c'est :

- ↳ marquer les « entrées en campagne »
- ↳ inciter à la découverte de ces espaces
- ↳ aménager des aires de repos et des circulations douces
- ↳ améliorer les franges urbaines
- ↳ mailler les espaces naturels entre eux

Améliorer le cadre de vie dans les zones d'habitat au bord des routes

La route ne doit pas être considérée par ses riverains comme une source de nuisances et de risques. Les aménagements paysagers doivent contribuer à mieux compartimenter l'espace entre la voirie et l'habitat. Ils permettent aussi d'améliorer le paysage routier aux abords de ces quartiers par un enrichissement de la trame végétale.

Améliorer le cadre de vie dans les zones d'habitat au bord des routes, c'est :

- ↳ aménager des merlons et des talus paysagers anti-bruit
- ↳ isoler les habitations de la route par des haies et des bosquets pour plus de sécurité
- ↳ atténuer l'homogénéité architecturale des secteurs pavillonnaires en jouant sur la diversité des formes et des essences
- ↳ aménager des mails pour les circulations douces



La plantation a ici pour objectif de marquer une séparation et une transition entre la ville et l'espace rural. Le double caractère naturel et jardiné d'un alignement permet cet effet. Par ailleurs, les frondaisons homogénéisent la frange urbaine et mettent en valeur la zone d'activités.



Les deux agglomérations sont reliées par une route qui traverse un espace rural résiduel. Celui-ci est mis en valeur par les plantations : arbres remarquables en entrée de ville, voie doublée par une piste cyclable (1) aménagée avec haies et alignement bilatéral et quelques bosquets pour rythmer et renforcer la trame verte. Une aire de repos (2) permet la découverte de ces paysages. La coupure verte au sein de l'espace urbain est ainsi confortée et valorisée.

Un aménagement pour répondre à un besoin : concilier développement urbain et cadre de vie en structurant l'espace périurbain, en mettant en valeur les espaces naturels et ruraux résiduels, en améliorant le cadre de vie dans les zones d'habitat au bord des routes



Objectif n° 5 : Accompagner le développement des infrastructures liées à l'activité humaine



L'intégration de la zone d'activités dans le paysage environnant est bien une volonté de la part des entreprises, comme en témoignent ces deux photographies prises à quelques mètres d'intervalle sur la RD 17.



Le choix des couleurs peut s'avérer primordial pour l'intégration des bâtiments agricoles dans le paysage environnant. Ainsi, le Parc Naturel Régional du Gâtinais (PNR) préconise de privilégier des teintes foncées (gris mat, brun brique, gris vert).

Mettre en valeur les zones d'activités

Les zones d'activités sont souvent marquées par une urbanisation désorganisée, une surenchère visuelle pour attirer le regard (architecture volumineuse, couleurs agressives, publicités) et un manque d'entretien des abords. Les mentalités doivent évoluer : l'effet vitrine recherché ne doit pas être vu au travers des bâtiments eux mêmes, mais plus dans l'aménagement paysager du site.

Mettre en valeur les zones d'activités, c'est :

- ↳ apporter une plus-value paysagère à ces zones à la recherche de l'effet vitrine
- ↳ jouer sur les structures végétales pour orienter la vue et pour atténuer l'impact de certaines constructions
- ↳ redonner une identité au territoire

Atténuer l'impact des constructions mal intégrées

Certaines constructions sont mal intégrées dans le paysage environnant, du fait de leur architecture (volume, matériau), de leur localisation ou de leur manque d'entretien. Un aménagement paysager peut permettre d'atténuer leur impact.

Atténuer l'impact des constructions mal intégrées, c'est :

- ↳ créer des contrepoints végétaux, qui vont attirer le regard
- ↳ soigner les abords et les premiers plans

Réfléchir en amont à l'intégration des bâtiments commerciaux, industriels ou agricoles

Que ce soit pour les zones d'activités ou pour les constructions mal intégrées, les mesures proposées restent relatives : un aménagement paysager n'a qu'un effet partiel, en aucun cas il ne peut permettre de dissimuler un élément mal intégré. Il est donc important de réfléchir en amont à l'intégration de ces constructions commerciales, industrielles ou agricoles. En l'état actuel de la réglementation existante, cette réflexion ne peut se faire que par des mesures incitatives auprès des promoteurs immobiliers, des entreprises ou des propriétaires privés.

Anticiper la progression de l'urbanisation

Il est impératif, pour conserver la maîtrise de l'aménagement du territoire, de préparer et d'accompagner l'extension urbaine, en anticipant la progression de l'urbanisation.

Anticiper la progression de l'urbanisation, c'est :

- ↳ appliquer la réglementation existante au travers de la réalisation de documents d'urbanisme : Schémas de Cohérence et d'Organisation Territoriale (SCOT), Plan Local d'Urbanisme (PLU)
- ↳ maîtriser le foncier par une politique d'acquisition d'emprises au niveau des fronts de développement urbain (réserve foncière permettant de choisir les structures végétales répondant au mieux aux enjeux d'aménagement)
- ↳ développer les techniques de préverdissement* en limite des fronts urbains, suivant le principe « planter aujourd'hui pour bâtir demain »

Un aménagement pour répondre à un besoin : accompagner le développement des infrastructures en mettant en valeur les zones d'activités, en atténuant l'impact des constructions mal intégrées

Objectif n° 6 : Renforcer la fonctionnalité et le caractère d'agrément des dépendances vertes

L'aménagement des dépendances vertes doit avant tout garantir la fonctionnalité des lieux.

Ainsi, les aires de repos, les zones d'arrêt et les points secours doivent être équipés du mobilier nécessaire à l'accueil des usagers. Le ramassage des ordures doit être régulièrement effectué afin de conserver le site propre et accueillant.

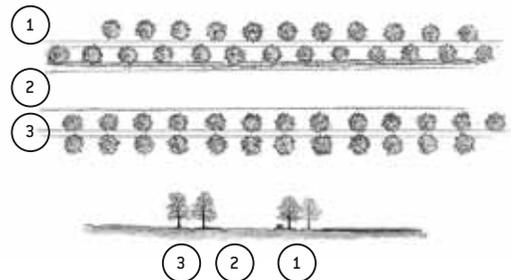
Pour les zones d'arrêt « sauvages », une réflexion globale doit être menée à l'échelle du département. Certaines s'avèrent dangereuses (ex : situées en sortie de virage) et doivent être supprimées. D'autres résultent d'une mauvaise lecture de la route (ex : à proximité d'un rond-point), c'est donc la signalisation routière qui doit être revue. Mais pour l'essentiel, il s'agit d'améliorer leur intégration dans le paysage environnant : traitement du sol pour résorber les phénomènes d'orniérage et surtout renforcement de la campagne de sensibilisation du public pour limiter les dépôts d'ordures.

Les aires de stockage doivent quant à elles répondre aux exigences des agriculteurs en terme de sécurité (séparation de la route par une barrière en bois) et d'espace (stockage des betteraves et manœuvre des camions).

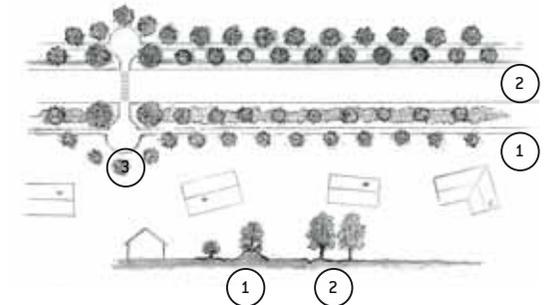
Mais bien plus que la fonctionnalité, l'aménagement paysager doit permettre de renforcer le caractère d'agrément des dépendances vertes et d'en faire des espaces de vie à part entière, utilisés non seulement par les automobilistes, mais aussi par d'autres types d'usagers (cyclistes, rollers, piétons). Dans cette optique, l'emprise « dépendances vertes » peut être envisagée au delà du minimum imposé par les contraintes sécuritaires. L'objectif est alors de créer un véritable espace de vie, un parc linéaire, dans lequel se juxtaposent différentes structures végétales qui accompagnent le promeneur. Ce type d'aménagement se justifie pleinement dans le cadre d'une liaison entre deux agglomérations.



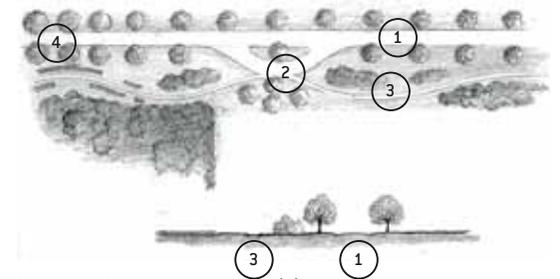
Panneau de sensibilisation



Cet aménagement peut être réalisé en frange urbaine, en entrée de ville ou en liaison entre deux zones d'habitat : plantation d'un double alignement de part et d'autre de la voie (2), aménagement d'une piste cyclable (3) et d'un cheminement piétonnier (1), accompagné d'une haie le séparant de la route.



L'aménagement réalisé ici est en relation avec le quartier pavillonnaire qui borde la route. Un merlon (1) protège les habitants des nuisances de la route. Il est planté d'arbres et d'arbustes. Un cheminement piéton et cycliste longe le merlon, bordé par un alignement d'arbres d'ornement de troisième grandeur. De l'autre côté de la voie (2), une piste cyclable est aménagée sous un alignement en quinconce. Elle permet la découverte des paysages environnants. Elle est reliée au quartier pavillonnaire par un passage sécurisé (3), qui donne lieu à l'aménagement de deux placettes, interdites aux voitures. Celles-ci pourront être fleuries et équipées de mobilier urbain (banc, corbeille, etc.).



La route est bordée d'un alignement (1) ouvert sur le paysage environnant. Un des accotements donne lieu à l'aménagement d'une circulation douce (3) et d'une aire de repos (2). La largeur d'emprise permet de jouer sur les formes végétales. Ainsi, le paysage est enrichi, le parcours rythmé. Le chemin gagne en autonomie par rapport à la route et constitue une vraie promenade dans la campagne. La ville est annoncée par une distance de plantation réduite pour l'alignement et par une haie taillée qui vient border le chemin (4). Cet aménagement est envisageable en frange urbaine et en liaison de deux agglomérations, notamment dans le cadre de la mise en valeur des espaces naturels et ruraux résiduels dans le Nord du Département.

Un aménagement pour répondre à un besoin : renforcer la fonctionnalité et le caractère d'agrément des dépendances



Objectif n° 7 : Préserver et mettre en valeur les spécificités du patrimoine et du paysage

La route ne doit pas être seulement un moyen de déplacement et de flux. Elle est aussi un vecteur de promenade, de découverte du patrimoine naturel, historique et paysager de l'Essonne. Elle a aussi pour rôle d'affirmer un paysage.

Renforcer la trame verte existante

La trame verte existante constitue une identité locale qu'il faut développer au travers de nouveaux aménagements paysagers.

Renforcer la trame verte existante, c'est :

- ↳ utiliser et conforter les structures existantes dans les aménagements paysagers
- ↳ soigner les lisières
- ↳ créer une continuité dans le paysage entre un village et la forêt proche

Créer des rythmes

L'objectif est de mettre en valeur le territoire traversé et de rendre le déplacement plus attractif pour l'automobiliste. La multiplication des fragments de paysage rythme le parcours et évite la monotonie.

Créer des rythmes, c'est :

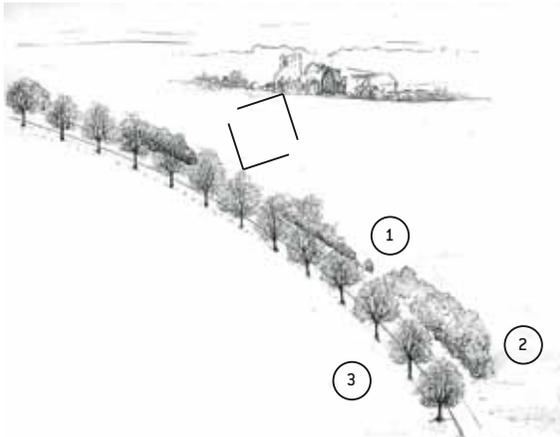
- ↳ utiliser les structures paysagères existantes et les répéter
- ↳ fragmenter, séquencer la perception par des cloisonnements, des ouvertures, des encadrements
- ↳ jouer sur les différentes structures paysagères : taille, volume, couleur
- ↳ il faut toutefois veiller à conserver des segments suffisamment longs que l'automobiliste a le temps de voir

Créer des percées visuelles

La route doit permettre de découvrir le paysage environnant, par le biais de « fenêtres » ouvertes sur les éléments remarquables du patrimoine naturel ou architectural.

Créer des percées visuelles, c'est :

- ↳ mettre en valeur un panorama ou un élément du patrimoine en les faisant ressortir
- ↳ dans les zones de transition entre la ville et la campagne, créer des vues pour donner une image : un panorama sur le paysage urbain, une percée visuelle sur un espace agricole
- ↳ utiliser le végétal comme un encadrement qui met en valeur un paysage
- ↳ créer des événements végétaux qui vont attirer le regard



La perception du paysage depuis la route est rythmée par l'alternance de structures paysagères différentes (haie - 1, bande boisée - 2 - et alignement unilatéral - 3). La vue s'ouvre sur des éléments remarquables du patrimoine, qui sont ainsi mis en valeur, encadrés par le végétal. Leur perception en est facilitée.

Depuis l'espace environnant (ex : monument), l'alignement permet également d'affirmer le paysage

Un aménagement pour répondre à un besoin : préserver et mettre en valeur les spécificités du patrimoine et du paysage en renforçant la trame verte existante, en créant des rythmes et des percées visuelles

Marquer les seuils et les accès

L'identité locale du département doit être renforcée au niveau des seuils et des accès, notamment pour les entrées / sorties d'agglomération qui constituent souvent des zones en mutation*.

Marquer les seuils et les accès, c'est :

- ↳ mettre en valeur les entrées de ville et de village
- ↳ signaler une intersection, l'entrée d'un chemin
- ↳ mettre en valeur les « entrées en campagne »

Un aménagement pour répondre à un besoin : préserver et mettre en valeur les spécificités du patrimoine et du paysage en marquant les seuils et les accès, en mettant en place des marqueurs identitaires

Mettre en place des marqueurs identitaires

Pour affirmer davantage encore l'identité de l'Essonne, il convient de réfléchir à la mise en place d'une symbolique représentative du département.

Celle-ci peut se traduire dans l'espace, en marquant les principales portes d'entrée dans le département par un aménagement spécifique (ex : arbre isolé, alignement, bosquet à proximité du panneau d'entrée du département).

Elle peut également se manifester au travers d'éléments représentatifs du territoire traversé. Ainsi, les aires de stockage caractérisent l'Essonne rurale. A ce titre, elles pourraient constituer des marqueurs identitaires et être mises en valeur par des aménagements paysagers spécifiques (ex : jachère fleurie, panneau de signalisation spécifique).

Une réflexion analogue peut être menée sur les circulations douces (ex : marqueurs végétaux pour identifier les croisements).



L'alternance de haies et de bandes boisées de différentes formes et essences permet de rythmer le parcours par un jeu d'ouvertures et de fermetures sur la zone d'habitat. Par ailleurs, ceci enrichit le paysage qui peut se trouver banalisé par des constructions homogènes et standardisées.



La trame verte est ici renforcée par l'alignement bilatéral (1) qui relie le village à la forêt et par les bosquets (3). L'entrée dans le village est marquée d'un côté par l'alignement qui crée une transition et de l'autre par deux arbres (2), qui marquent un seuil. Par ailleurs, l'alternance de bosquets et d'alignement rythme le parcours et enrichit le paysage.



Objectif n° 8 : Concevoir des aménagements dans le respect des sites et de l'identité des territoires traversés

L'étude d'aménagement paysager doit permettre de proposer des scénarios d'aménagement adaptés qui répondent aux enjeux identifiés tout en intégrant les caractéristiques du site et les contraintes inhérentes. Le processus de conception d'un aménagement paysager est régi par la loi MOP.



Schéma de principe de la loi MOP

Etat des lieux

Cette première phase doit permettre d'identifier les besoins et les enjeux de l'aménagement.

Intégrer les paramètres d'aménagement

- Documents de planification globale : Schéma Directeur Régional d'Ile de France (SDRIF), Schéma de Cohérence et d'Organisation du Territoire (SCOT), Plan Local d'Urbanisme (PLU), Chartes du Parc Naturel Régional (PNR), mesures de protections écologiques (etc.)
- Contraintes et servitudes diverses : bâti, réseaux aériens et souterrains (etc.)
- Documents réglementaires : ZPPAUP, ZNIEFF, sites classés (etc.)

Caractériser le contexte du projet

- Connaissance du territoire : historique, contexte économique et démographique, occupation du sol (etc.)
- Analyse paysagère du territoire : caractéristiques du paysage, état, problématiques, enjeux
- Analyse du contexte routier : type de déplacements, densité du trafic, vitesse de circulation (etc.)

Parti pris d'aménagement

Au vu de l'état des lieux, le parti pris d'aménagement doit permettre d'apporter une réponse aux problématiques identifiées tout en garantissant la sécurité et l'esthétique de l'aménagement réalisé.

Un aménagement adapté au site : l'étude paysagère doit permettre, à partir de l'état des lieux, de définir un parti pris d'aménagement

Choix des végétaux

Le choix des espèces est déterminant pour assurer la réussite à terme du projet d'aménagement. Ces dernières doivent être adaptées aux conditions climatiques et édaphiques du site, mais doivent également être choisies en fonction de l'espace disponible, dans le respect du territoire traversé.

Choix des espèces en fonction du climat

Les conditions climatiques (précipitations et températures principalement) conditionnent la croissance des végétaux mais peuvent également constituer un facteur limitant voire fatal si ces derniers ne sont pas adaptés à la région (ex : les végétaux ne supportant pas le gel sont à proscrire sur le département de l'Essonne).

La France est découpée en neuf zones climatiques principales. Le département de l'Essonne appartient à la zone 4 « Climat semi-océanique : hiver très frais, été chaud à frais », avec des précipitations annuelles moyennes allant de 500 à 650 mm et une température annuelle moyenne de 11° C.

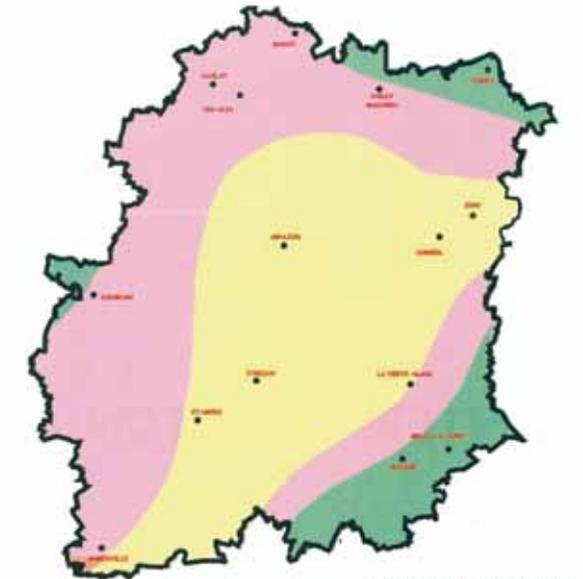
La trame végétale des nouveaux aménagements doit donc être constituée préférentiellement d'espèces indigènes ou ayant fait les preuves d'une bonne adaptation aux conditions de la région. Un effort particulier doit être fait en terme de diversité végétale, notamment pour les plantations d'arbres, afin d'élargir la palette des essences présentes dans le département (essentiellement érables, platanes, peupliers, robiniers et frênes représentant 65 % du patrimoine inventorié).

Pour aller un peu plus loin...

Les conditions climatiques ne se limitent pas aux précipitations et aux températures. D'autres facteurs doivent être pris en compte pour affiner le choix des végétaux :

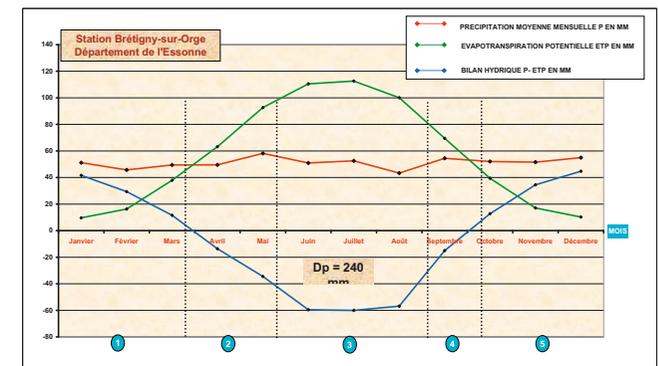
- L'évapotranspiration : c'est la quantité d'eau perdue par le végétal, en fonction de la température et des radiations solaires.
- Le bilan hydrique : c'est la différence entre les précipitations et l'évapotranspiration, c'est-à-dire la quantité d'eau effectivement disponible.
- La réserve utile en eau : c'est la quantité d'eau disponible dans le sol au niveau des racines, utilisable par les plantes. Elle varie en fonction de la texture, de la profondeur et de la charge en cailloux du sol.

Ainsi, le bilan hydrique saisonnier établi pour l'Essonne à partir des données de la station météorologique de Brétigny sur Orge fait apparaître un déficit hydrique entre les mois d'avril et de septembre. Cette période critique peut être accentuée sur les zones de plateaux où les sols sont les plus lessivés (réserve en eau faible) et très exposés au vent (évapotranspiration accrue). Il convient donc d'éviter les espèces les plus sensibles à la sécheresse dans ce contexte.



Carton pluviométrique

PRÉCIPITATIONS ANNUELLES MOYENNES EN mm (1931-1961)



Bilan hydrique saisonnier en Essonne

Le choix des végétaux est déterminant pour assurer à terme la réussite du projet. Ainsi, les espèces doivent être adaptées aux conditions climatiques du site



Arbres massacrés (mauvaise intégration des contraintes de réseaux)

Choix des espèces en fonction du sol

Le développement optimal des végétaux implique une bonne adaptation au sol et donc une parfaite connaissance des caractéristiques physiques et chimiques de ces derniers. Dans cette optique, le Département s'est doté à travers du Système d'Information Géographique - métier « Dépendances vertes » de la base de données de l'INRA (Institut National de Recherche Agronomique) sur les sols de l'Essonne. Cet outil doit permettre aux concepteurs d'identifier en tout point du territoire le(s) type(s) de sol(s) rencontré(s) et les essences correspondantes les mieux adaptées.

Ces données doivent être considérées comme indicatives, notamment pour les zones urbanisées, dans lesquelles les sols ont souvent été profondément remaniés. Elles devront être validées par des sondages à la tarière, l'ouverture de fosses sur le terrain et / ou par une analyse plus fine par un laboratoire spécialisé.

Lorsque le sol en place ne permet pas de garantir le développement optimal des végétaux (ex : matériaux de remblais), il doit être procédé à un apport de terre végétale. Par contre, en zone agricole, le sol agraire riche doit être préférentiellement exploité.

Choix des espèces en fonction de l'espace disponible

En terme de conception, mais aussi d'entretien ultérieur, il est important de choisir des espèces dont les dimensions sont compatibles avec l'espace disponible, aussi bien aérien que souterrain.

L'espace aérien disponible peut être limité par la présence de bâti ou de réseaux. La norme NF C 11-201 de décembre 1996 impose de maintenir une distance minimale entre les éléments de réseaux aériens et les extrémités de la végétation, variable en fonction de la nature du réseau.

L'espace souterrain est conditionné par la présence de réseaux enterrés. La norme NF P98-332 établie en février 2005 définit les règles de voisinage entre les réseaux et les végétaux, dans le cas de l'implantation d'un réseau lorsque les arbres existent et de la plantation d'arbres lorsque les réseaux existent.

Le volume des végétaux à l'âge adulte est un critère à prendre en considération pour éviter de générer de multiples contraintes d'entretien, aussi bien techniques (taillages fréquentes), sanitaires (fragilisation des arbres) que financières (coût d'intervention élevé). A ce titre, les aménagements de taille en rideau sont à limiter et doivent être réservés aux entrées d'agglomération. Dans tous les autres cas, le développement à terme du végétal devra être compatible avec l'espace aérien disponible.

Le volume des végétaux à l'âge adulte est également conditionné par le type de port, c'est-à-dire leur forme naturelle.

Classification des végétaux en fonction de leur développement à terme

Classification	Développement à terme du végétal (hauteur)
Arbres de première grandeur	> 20 m
Arbres de deuxième grandeur	10 à 20 m
Arbres de troisième grandeur	5 à 10 m
Arbustes buissonnants hauts	3 à 7 m
Arbustes buissonnants bas	1 à 3 m

Les espèces doivent aussi être choisies en fonction du sol et de l'espace disponible

Choix des espèces en fonction du territoire traversé

La diversité des formes végétales permet de disposer d'une large gamme de possibilités d'aménagement. Toutefois, pour que les projets réalisés soient en adéquation avec l'identité du territoire traversé et s'insèrent dans la trame verte existante, il est essentiel de respecter les spécificités des formes végétales de chacune des unités paysagères.

Ces propositions seront complétées par le Schéma Départemental du Paysage.

Le végétal dans les paysages de Beauce

L'arbre est rare en Beauce et sa présence est très localisée ; elle est le plus souvent liée à la vie agricole. Jadis, les arbres avaient un rôle de repère : ils signalaient un carrefour, la borne d'un champ, un calvaire (etc.). Aujourd'hui, malgré sa rareté, l'arbre constitue dans ces paysages infinis un élément majeur de lecture du paysage.

On trouve quelques boisements sur les mauvaises terres et sur les coteaux pentus, avec pour essences principales le chêne pédonculé, le charme, le merisier, le fusain d'Europe, le noisetier, le sureau noir, le prunellier, le cornouiller sanguin, l'orme.

Les entrées de bourg marquées par des arbres sont peu fréquentes. Dans les villages, on trouve sur l'espace public des platanes, marronniers, tilleuls, peupliers, robiniers et érables, sur les places, souvent en rideau ou sur les mails. En limite du village, ce sont le plus souvent des tilleuls, des marronniers ou des platanes. Autour d'une mare, on trouve des saules, des bouleaux ou des peupliers.

Les arbres de grand développement sont les plus courants en Beauce. Les haies champêtres ont disparu avec le remembrement.

La plantation ne doit pas être systématique en Beauce, car cela ne correspond pas aux typologies d'aménagements paysagers rencontrés dans cette région. Son usage sur voirie doit être limité à un rôle de marqueur : marqueur culturel autour d'une mare, pour borner un territoire ; marqueur sacrés autour d'un calvaire, d'un monument au mort ; marqueur de convivialité, d'accueil en entrée de village, sur une aire de repos ; marqueur routier pour inscrire une voie dans le paysage, signaler le réseau structurant.

La monotonie des paysages beaucerons peut être atténuée par un travail de plantation discontinue ou alternée. Les haies et bandes boisées permettent de créer des rythmes, tout en évoquant les vallées sèches par des plantations dans les parties en creux de la voie. Ceci renforce les variations entre des portions de voies plus fermées et d'autres ouvertes sur le paysage beauceron. Les bandes boisées peuvent être préférées aux grands brise-vent, peu représentatifs de ce territoire.



Arbre isolé - RD21 - Chalo St Mars



Alignement - RD 838 - Pussay

Le végétal en Beauce

Etat des lieux

Paysage ouvert de plateau découpé par un réseau de vallées sèches souvent boisées

Principes d'aménagement

Utiliser le végétal comme marqueur ponctuel, pour maillage du réseau routier ou pour rompre la monotonie du paysage

Structures végétales à privilégier

Sur les plateaux : arbres isolés, alignements, groupe d'arbres

Dans les vallées : boisements, bandes boisées

En zone périurbaine : haies ornementales

Le choix des espèces doit se faire en fonction du territoire traversé : Beauce, Gâtinais, Hurepoix, zone urbaine, chaque unité paysagère se caractérise par des formes végétales spécifiques



Alignement - RD 63 - Etampes



Groupe d'arbres - RD 837 - Bouville

Le végétal dans les paysages du Gâtinais

Le Gâtinais se caractérise par des paysages diversifiés avec une alternance de zones boisées, mixtes (gâtines) ou marquées par des grands alignements (plateaux céréaliers).

Les zones boisées présentent des paysages forestiers très divers, en fonction du sol et du sous-sol. Dans la vallée de l'Essonne, ce sont des paysages de marais, où s'est développée la populiculture. La vallée de l'Ecole, plus large, est marquée dans le paysage par sa ripisylve.

Les forêts sur sols sableux, agrémentés de rochers de grès, sont composées en majorité de pin sylvestre, bouleau, chêne sessile. En sous-bois, on trouve du sorbier et du néflier. Sur les versants et les rebords de plateaux, on rencontre le chêne pédonculé, l'érable champêtre, le charme, le chêne pubescent, avec en sous-bois le coudrier, l'alisier, la viorne, le cornouiller, le troène. Cette diversité des paysages forestiers est un élément important qui caractérise le Gâtinais.

Cette alternance zones boisées / gâtines, plateaux céréaliers constitue des paysages cohérents dans leur composition et rythmés dans leur perception, qui méritent d'être préservés. Ainsi les zones ouvertes doivent le rester, alors que les zones plus ou moins fermées comme les paysages de gâtines risquent de se fermer si elles sont plantées et donc de perdre ce rythme et cette richesse qui les caractérisent.

Les haies trouvent naturellement leur place dans les vallées. Elles peuvent aussi permettre de mieux marquer les transitions entre ville et campagne en insérant les nouveaux quartiers dans la trame verte importante dans les vallées. Par contre, elles doivent être évitées sur les plateaux, afin de préserver ces horizons infinis et l'alternance de paysages ouverts et de paysages fermés. Il est préférable de privilégier dans ce cas les grands alignements.

Le végétal dans le Gâtinais

Etat des lieux

Paysage diversifié, avec alternance de reliefs (vallées / plateaux) et de végétation (cultures / gâtines / alignements / massifs forestiers)

Principes d'aménagement

Enrichir ponctuellement en utilisant la palette végétale indigène et en respectant l'organisation générale du paysage environnant

Structures végétales à privilégier

Sur les plateaux : arbres isolés, alignements, groupe d'arbres

Dans les vallées : boisements, haies champêtres, haies brise vent, bandes boisées

En zone périurbaine : haies ornementales

Le végétal dans les paysages du Hurepoix / zone urbaine Ouest

Le Hurepoix présente une richesse des paysages qui est due en grande partie à la diversité du relief et des formes végétales. L'arbre y est présent sous de nombreux visages : forêts, bosquets, haies, alignements. Ces éléments s'associent pour créer une trame verte qui organise le paysage, intègre l'urbanisation, marque le relief.

La forêt est présente dans des zones de plateaux, dans les vallées et sur des zones plus pentues (coteaux, versants). Sur les plateaux, les bosquets rythment l'horizon et arrêtent le regard.

La tradition agricole est dans les plaines et les vallées tournée vers la polyculture d'où des formes végétales plus diverses : des vergers, de l'élevage (avec des haies, des prés clôturés) et du maraîchage (haies). Leur présence est réduite par l'urbanisation et la modernisation de l'agriculture.

L'impact des alignements est d'autant plus fort sur des zones de plateaux, où ils sont visibles de loin. Ils se mêlent aux bosquets et haies résiduels ou liés à des aménagements routiers (talus, rond-point, îlots directionnels) pour former une trame verte, intégrant l'urbanisation et les infrastructures dans le paysage.

Cette palette végétale très large a été enrichie d'essences ornementales avec les nombreux châteaux et riches propriétés, qui marquent le paysage par leurs allées majestueuses (Le Marais) ou les frondaisons des arbres de leur parc (Courson).

L'objectif dans le Hurepoix est de maintenir cette palette végétale et formelle diversifiée, qui fait partie de l'identité de ce territoire.



Groupe d'arbres - RD 838 - Les Molières



Groupe d'arbres - RD 82 - Souzy la Briche

Le végétal dans le Hurepoix

Etat des lieux

Paysages diversifiés, avec alternance de reliefs (collines / vallées / plateaux) de végétation à caractère rural et / ou ornemental (forêts, bosquets / haies / vergers / alignements)

Principes d'aménagement

Maintenir la diversité végétale dans le respect du paysage environnant

Structures végétales à privilégier

Sur les plateaux : arbres isolés, alignements, groupe d'arbres

Dans les vallées : boisements, haies brise vent, haies champêtres, bandes boisées

En zone périurbaine : haies ornementales



Alignement - RD 117 - Longjumeau



Groupe d'arbres - RD 31 - Bondoufle

Le végétal en zone urbaine

Etat des lieux

Urbanisation dense où subsistent encore quelques enclaves de végétation « naturelle » mais l'essentiel de la trame verte est lié aux aménagements paysagers réalisés le long des infrastructures et autour des villes (ex : talus, merlons, TPC)

Principes d'aménagement

Anticiper l'aménagement des espaces résiduels pour garantir une présence végétale forte et éviter la banalisation* du territoire

Structures végétales à privilégier

Arbres isolés, alignements, groupe d'arbres, haies ornementales

Le végétal dans les paysages de la zone urbaine Est

La configuration est relativement similaire à l'Hurepoix, avec une présence urbaine plus marquée et donc une disparition des formes paysagères à caractère rural : haie champêtre, bosquet, verger.

De grands ensembles forestiers subsistent (la forêt de Sénart par exemple), ainsi que des boisements sur les versants des rivières (Seine, Orge, Yvette, Bièvre) et sur les coteaux.

Sur les plateaux et dans les plaines, les bosquets disparaissent et la trame verte se voit enrichie par des aménagements paysagers, le long des infrastructures et autour des villes.

Les lieux annexes à la route sont nombreux : talus, merlons, îlots directionnels, terre-pleins centraux, qui permettent de nombreuses formes d'aménagement : bosquets, haie, arbres isolés, bouquet d'arbres (etc.).

Dans les espaces potentiellement urbanisables, il faut anticiper la progression du front urbain et réserver dès à présent les emprises suffisantes à l'aménagement des dépendances vertes, afin de pouvoir maintenir à moyen terme une présence végétale forte et de pallier à la réduction des espaces ruraux. Dans ce contexte, le principe de préverdissement* a également toute sa place.

Dans les rares espaces préservés, il faut veiller à conserver un certain caractère rural. A ce titre, la haie et les groupes d'arbres sont un élément fort pour la mise en place des « entrées en campagne ». La préservation et la mise en valeur des espaces ruraux et naturels résiduels peut s'appuyer sur cette structure paysagère pour renforcer le caractère rural et naturel en privilégiant les essences locales et pour accompagner les circulations douces.



UNE RÉALISATION MAÎTRISÉE

Objectif n° 9 : Assurer la pérennité des nouveaux aménagements

Des lacunes dans la réalisation d'un aménagement compromettent doublement le projet, en terme d'aménagement initial, mais aussi de gestion ultérieure.

Maîtriser les techniques de réalisation

Plantation et végétalisation impliquent de bien maîtriser les techniques mises en œuvre pour assurer l'avenir de l'aménagement. C'est dans cette optique qu'a été élaboré, dans la continuité du Schéma Directeur, le Guide de Gestion des Dépendances Vertes, qui, outre l'entretien de ces espaces, précise également les diverses techniques de réalisation des travaux à mettre en oeuvre avant, pendant et après la plantation.

A ce titre, au regard des lacunes identifiées au cours de l'inventaire du patrimoine arboré de 2006, une attention toute particulière doit être portée :

- au choix des plants en pépinière
- à la qualité des sols en place ou de la terre végétale apportée

Exiger des prestations de qualité

L'élaboration de documents techniques contractuels conformément au code des Marchés Publics permet de définir vis-à-vis des entreprises chargées des travaux des exigences en terme de provenance des matériaux et des végétaux, de qualité des prestations, de suivi et de garantie.

Disposer de moyens de contrôle

Formuler des exigences ne suffit pas, il faut pouvoir s'assurer de leur application par les entreprises. A ce titre, le suivi et le contrôle des travaux par le commanditaire est indispensable. Cela implique de disposer en interne d'un personnel compétent suffisamment important.



Fosse de plantation



Cuvette

La pérennité d'un aménagement ne peut s'envisager que par la maîtrise des techniques de plantation et par des prestations de qualité



UN ENTRETIEN DIFFÉRENCIÉ

Objectif n° 10 : Rationaliser l'entretien des aménagements existants



Taille de formation

Garantir la qualité des interventions

Au même titre que la réalisation des nouveaux aménagements, la rationalisation de l'entretien des dépendances vertes impose une parfaite maîtrise des techniques, des prestations de qualité et des moyens de contrôle performants. Dans cette optique, le Guide de Gestion des Dépendances Vertes définit les principes techniques d'entretien.

Au vu des problématiques identifiées au cours de l'inventaire du patrimoine arboré de 2006, une attention toute particulière doit être portée au suivi des jeunes plantations (ex : entretien du pied d'arbre, taille des rejets, révision du tuteurage, taille de formation). De même, lors de campagnes de fauchage, les agents de terrain doivent veiller à la préservation des arbres.



Niveau de gestion extensif
Gestion en forme libre



Niveau de gestion soignée
Gestion en forme architecturée rideau

Adapter les interventions pratiquées

La systématisation des pratiques d'entretien quel que soit le type de dépendance verte ou la nature du territoire traversé ne permet pas de soutenir une gestion optimale de ce patrimoine, respectueuse de l'environnement.

La mise en place d'une gestion différenciée des espaces conciliant respect de l'environnement et entretien des dépendances consiste à adapter les interventions pratiquées à chaque espace concerné. Il ne s'agit pas de réduire le niveau de gestion exigé pour adapter les moyens existants à l'évolution du patrimoine à gérer, mais bien au contraire de réfléchir judicieusement à la répartition des moyens mobilisés selon la priorité des contraintes et des enjeux identifiés. L'objectif est de trouver pour chaque site l'équilibre adéquat entre un niveau de gestion assez soigné et un niveau de gestion plus extensif. L'intensité de gestion définit la nature et la programmation des actions associées.

C'est dans ce sens que sont décrites dans le Guide de Gestion des Dépendances Vertes les différentes interventions d'entretien sur ces espaces.



Niveau de gestion extensif
Intervention de fauchage adapté



Niveau de gestion soignée
Intervention de tonte régulière

Curseur de gestion

Définition :
↳ de la nature des interventions
↳ de la fréquence de passage.

Le principe de l'entretien différencié, c'est d'adapter les interventions pratiquées à chaque espace concerné, en conciliant respect de l'environnement et entretien des dépendances

Établir un plan de gestion du patrimoine végétal

La définition de pratiques de gestion pour un entretien optimal et raisonné des dépendances vertes se traduit par l'élaboration d'un plan de gestion du patrimoine végétal.

Connaissance de l'existant

Une bonne gestion repose sur la connaissance du patrimoine dans sa globalité. En ce sens, l'inventaire détaillé de la totalité des dépendances (arbres, arbustes, haies, boisements, pelouses et prairies) est un préalable indispensable à l'élaboration du plan de gestion. Il implique également la parfaite connaissance des emprises foncières du département.

L'utilisation du Système d'Information Géographique (SIG) s'avère particulièrement appropriée pour établir une cartographie complète du patrimoine des dépendances vertes, car il fournit des données chiffrées en terme de linéaires ou de surfaces de dépendances, qui constituent des informations précieuses pour quantifier les interventions de gestion.

Classification des espaces à traiter, programmation des interventions

Sur la base de l'inventaire réalisé, les espaces à traiter doivent être classés en fonction du niveau de gestion requis selon les principes précédemment définis (gestion extensive / soignée). Un programme général d'entretien doit ensuite être établi pour chaque classe ainsi identifiée (fréquences de fauchage, des tailles, etc.). Une cartographie de ces espaces permet de visualiser les différents niveaux d'intervention.

La programmation des interventions est indispensable pour rationaliser l'entretien des dépendances vertes. Les fréquences d'intervention varient notablement selon le type de végétation concerné : la programmation des interventions sur la végétation herbacée suit une périodicité annuelle saisonnière. Par contre, les fréquences d'entretien des opérations sur la végétation ligneuse sont très variables et évoluent dans l'espace et dans le temps. Enfin, il ne faut pas oublier les actions non programmables, qui peuvent intervenir à tout moment pour la gestion d'aléas, telle que la mise en sécurité d'un arbre suite à un accident ou à une tempête.

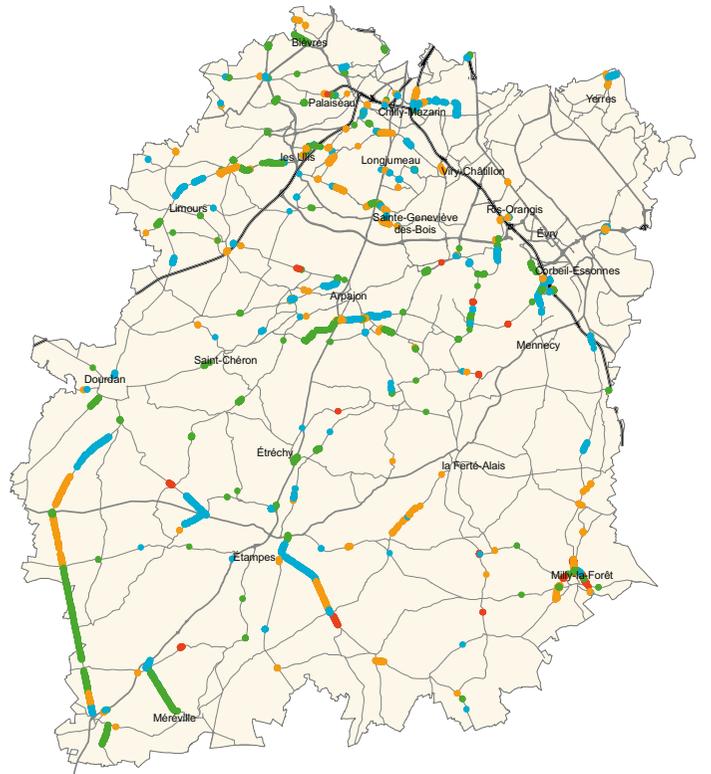
Plan de gestion

Au vu de la classification établie, le plan de gestion est destiné à planifier dans le temps et dans l'espace l'ensemble des interventions de gestion menées sur les dépendances vertes. Ce document s'appuie conjointement sur une connaissance précise du patrimoine et sur une programmation déterminée des interventions, pour projeter l'ensemble des opérations d'entretien en fonction des spécificités de chaque espace. Il constitue ainsi un outil indispensable pour accompagner l'application concrète des pratiques de gestion raisonnée sur le terrain.

La rationalisation de l'entretien des dépendances se traduit par la mise en place d'un plan de gestion du patrimoine végétal



Programmation des travaux par année d'intervention



- Immédiat (478 arbres soit 3% du patrimoine total)
- 2007 (4461 arbres soit 32% du patrimoine total)
- 2008-2010 (4891 arbres soit 35% du patrimoine total)
- 2011 (4042 arbres soit 29% du patrimoine total)

— autoroute

— RN

— RD

0 5 10 Kilomètres

* Le % du patrimoine total est établi à partir du nombre total d'arbres en excluant les vides et les souches soit 13872 arbres

Plan de gestion du patrimoine arboré

L'inventaire réalisé en 2006 a permis d'élaborer un plan de gestion du patrimoine arboré, au travers de trois documents de référence :

↳ La synthèse des données d'inventaire

Ce document dresse un bilan de l'inventaire à l'échelle du département, en l'analysant sous quatre angles : le patrimoine végétal, le paysage, la sécurité et l'environnement. A l'issue de ce diagnostic est proposé un plan de gestion et de renouvellement du patrimoine arboré, en terme d'objectifs et d'actions.

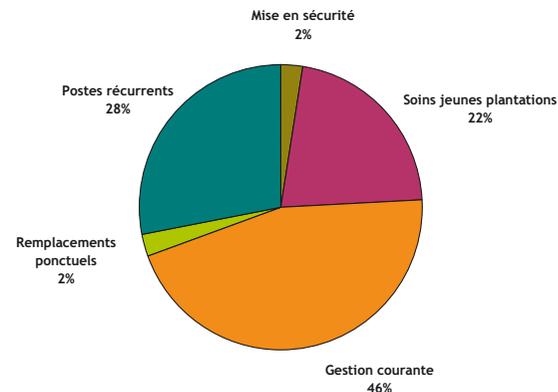
↳ Le fascicule technique

Ce document présente par route départementale les données d'inventaire à l'échelle de chaque groupe d'arbres, illustré par la carte de localisation et la photographie d'identification correspondante.

↳ La programmation technique et budgétaire

Conçu pour accompagner les interventions opérationnelles de terrain ainsi que les décisions stratégiques d'aménagement à l'échelle départementale, ce document répond à trois grands objectifs :

- programmer la mise en sécurité immédiate du patrimoine arboré en gestion
- programmer techniquement et financièrement les travaux à réaliser pour assurer une gestion cohérente
- anticiper et provisionner les moyens humains, matériels et financiers à mettre en oeuvre



Ventilation du nombre d'intervention par poste :

soins jeunes plantations : taille de formation, révision du tuteurage

poste récurrents : taille des formes architecturées, taille des rejets, contrôle des plaies de chirurgie

Application de la démarche raisonnée : le plan de gestion du patrimoine arboré. L'inventaire réalisé en 2006 a permis de mieux connaître le patrimoine à gérer et a abouti à une programmation technique et budgétaire

Objectif n° 11 : Mettre en place une gestion différenciée des espaces conciliant respect de l'environnement et entretien des dépendances

Gestion différenciée des espaces

A l'échelle du département, trois types de milieux ont été identifiés : sensible, soigné, courant. Des modalités d'entretien ont été définies pour chacun de ces milieux dans le Guide de Gestion des Dépendances Vertes.

Milieux sensibles

Ce sont les dépendances constituant des corridors écologiques* routiers (dont notamment les stations à orchidées). Sur ce type de milieu, une gestion adaptée doit être menée, afin de concilier la sécurité des usagers et la préservation de l'environnement.

Milieux soignés

Il s'agit des dépendances implantées :

- en entrée / sortie d'agglomération, en zone d'habitat ou d'activités
- localement hors agglomération sur des sites nécessitant une bonne visibilité* (ex : intersection, rond-point)

Sur ce type de milieu, une gestion horticole est requise.

Milieux courants

Ils sont relatifs aux dépendances restantes implantées hors agglomération et sont gérés un mode extensif garantissant la sécurité des usagers.

Désherbage raisonné

Le département de l'Essonne tend vers un désherbage raisonné sur ses dépendances vertes. Par le recours privilégié à des techniques de désherbage manuel ou mécanique, les quantités de produits phytosanitaires utilisées et les surfaces traitées chimiquement restent relativement faibles.

Une veille sur l'utilisation de produits phytosanitaires dans l'entretien des dépendances vertes est en outre effectuée. Cette politique s'appuie sur la réunion de deux actions complémentaires :

- au niveau du site, une fiche de saisie permet de reporter pour chaque intervention les produits, doses et volumes appliqués sur les différentes zones traitées ;
- à l'échelle du territoire, un suivi des taux de pollution dans les eaux du réseau hydrographique superficiel permet d'établir un parallèle entre l'évolution des pollutions observées et les dés herbants phytosanitaires appliqués.

Il s'agit donc d'évaluer la migration des polluants et de raisonner leur usage. L'objectif est à terme d'établir un plan de désherbage, en préférant sur les zones sensibles ainsi identifiées des techniques alternatives aux traitements chimiques.

La gestion différenciée des espaces se traduit par l'identification de trois types de milieux :

les milieux sensibles requièrent une gestion adaptée conciliant sécurité des usagers et préservation de l'environnement

sur les milieux soignés, une gestion horticole est appliquée

les milieux courants sont gérés en mode extensif garantissant la sécurité des usagers



Milieu sensible : gestion adaptée



Milieu soigné : gestion horticole



Milieu courant : gestion extensive



Gestion différenciée : répartition par types de milieux
(carte au format A3 en annexe page 121)



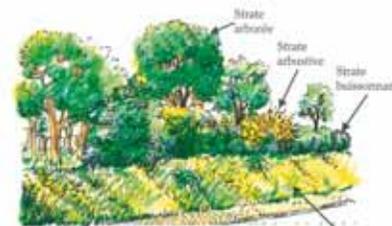
Objectif n° 12 : Développer un réseau écologiquement fonctionnel

Corridors écologiques routiers

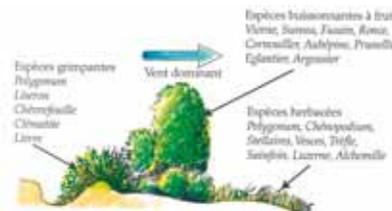
Le recoupement du réseau naturel de corridors écologiques* avec celui des infrastructures routières définit un ensemble de dépendances vertes incluses au sein de corridors écologiques* routiers. Sur ces zones sera développé un fauchage adapté en milieu sensible dont les modalités sont précisées dans le guide de gestion.

Préservation des continuum écologiques

La préservation des continuum écologiques peut être favorisée par le maintien de structures végétales étagées (strate arborée, arbustive et buissonnante), favorables aux échanges faunistiques et floristiques. Dans les zones à intérêt écologique, elle peut être encouragée par le développement de conventions avec les communes ou même avec des privés, voire par l'achat d'emprises supplémentaires.



Structures végétales étagées favorables aux échanges faunistiques et floristiques



Le développement d'un réseau écologique fonctionnel repose sur les corridors écologiques routiers et sur la préservation des continuum écologiques

UN RENOUVELLEMENT PROGRAMMÉ

Les dépendances vertes constituent un milieu vivant au sein de l'emprise routière, dont le couvert végétal suit des cycles naturels de développement et de déclin. Si une bonne gestion de l'aménagement contribue à sa pérennisation, il faut pourtant envisager son renouvellement le moment venu, autant pour des raisons techniques que financières (multiplication des interventions, augmentation du coût d'entretien).

Orientations de gestion pour le patrimoine arboré

A l'issue de l'inventaire réalisé en 2006, des orientations de gestion ont été définies pour chaque groupe d'arbres :

Maintien : conservation du patrimoine en l'état

La structure arborée est maintenue en l'état sans aucune intervention de replantation
53 % du patrimoine arboré soit 7405 arbres

Rénovation : renouvellement ponctuel du patrimoine

Compte tenu du bon potentiel de maintien de l'unité, les renouvellements ponctuels des emplacements vides, des souches et des arbres préconisés en abattage se justifient (dans les limites de l'unité relevée lors de l'inventaire).
29 % du patrimoine arboré soit 3983 arbres

Réhabilitation : renouvellement complet du patrimoine

Au vu de la dégradation de l'unité ou du potentiel de maintien faible des arbres en place, il est préconisé de procéder au renouvellement total de l'unité à court terme.
15 % du patrimoine arboré soit 2116 arbres

Suppression : élimination définitive du patrimoine

L'abattage complet de l'unité sans replantation est motivée par divers facteurs dont notamment l'environnement proche de l'arbre (ex : contraintes fortes du type réseaux, sujets situés dans un fossé gênant l'écoulement des eaux, unité dépérissante à faible impact paysager, etc.).
3 % du patrimoine arboré soit 368 arbres



Maintien : conservation du patrimoine en l'état



Rénovation* : renouvellement ponctuel du patrimoine



Réhabilitation* : renouvellement complet du patrimoine

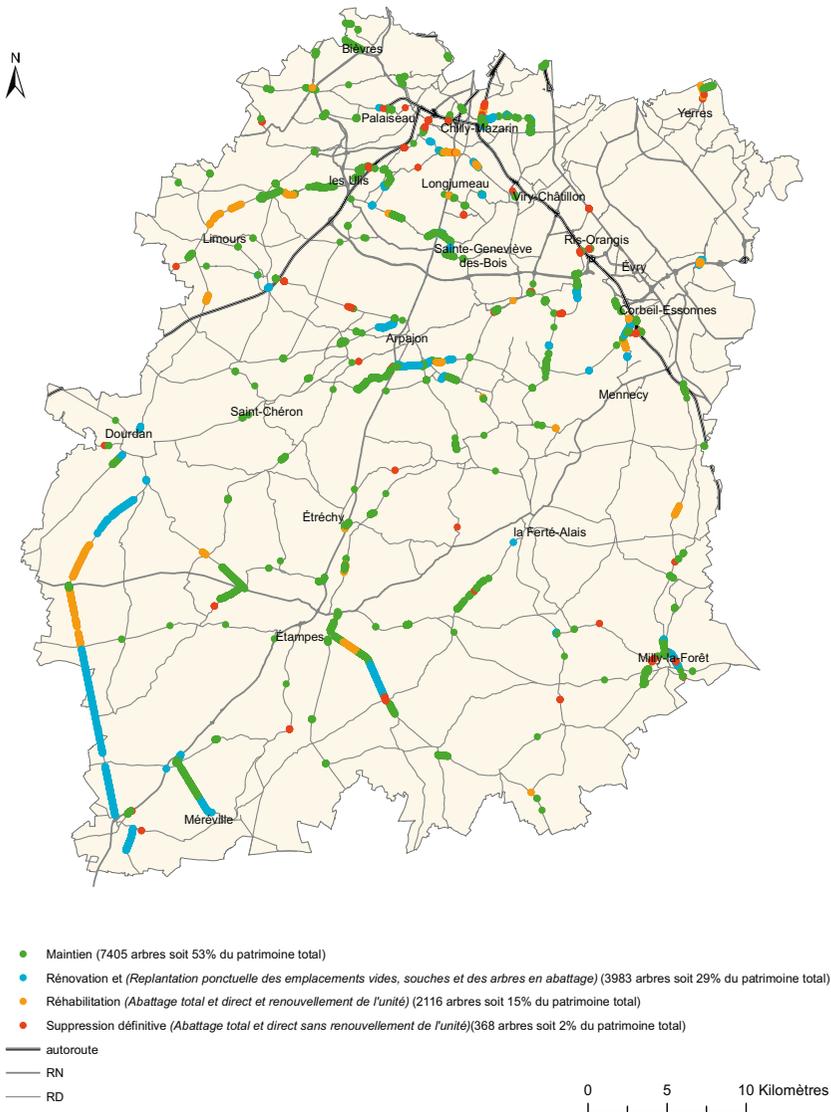


Suppression : élimination définitive du patrimoine

A l'issue de l'inventaire de 2006, un programme de renouvellement a été établi pour le patrimoine arboré. Il définit les orientations de gestion de chaque groupe d'arbres



Répartition des groupes d'arbres selon les orientations de gestion
(carte au format A3 en annexe page 124)



* Le % du patrimoine total est établi à partir du nombre total d'arbres en excluant les vides et les souches soit 13872 arbres

Conséquences

Acquisition d'emprises

Pour les groupes préconisés en renouvellement complet, la replantation doit se faire suivant le profil type établi pour les arbres, à savoir un minimum de 7m d'emprise. Ceci implique des acquisitions d'emprises, estimées en moyenne à 50 000 m² (5 ha).

Plantations dont la distance arbre - chaussée est inférieure à 4 mètres

Parmi le patrimoine maintenu ou en renouvellement ponctuel, 51 % des arbres sont à une distance arbre / chaussée inférieure à 4 m, dont 40 % inférieure à 2 m et 60 % à une distance comprise entre 2 et 4 m.

Par ailleurs, 75 % des arbres en rénovation* (renouvellements ponctuels) doivent être réalisés sur des groupes ne respectant pas la distance de sécurité de 4 m, mais pourtant à fort potentiel de maintien. L'absence de renouvellements ponctuels induirait une dépréciation progressive de la qualité paysagère de ces alignements déjà fortement mités.

Ce programme de renouvellement a mis en évidence l'importance des acquisitions d'emprises pour replanter en respectant les normes de sécurité. Il implique également de réfléchir au devenir des groupes d'arbres qui ont un potentiel d'avenir mais qui sont situés à moins de 4 m de la chaussée

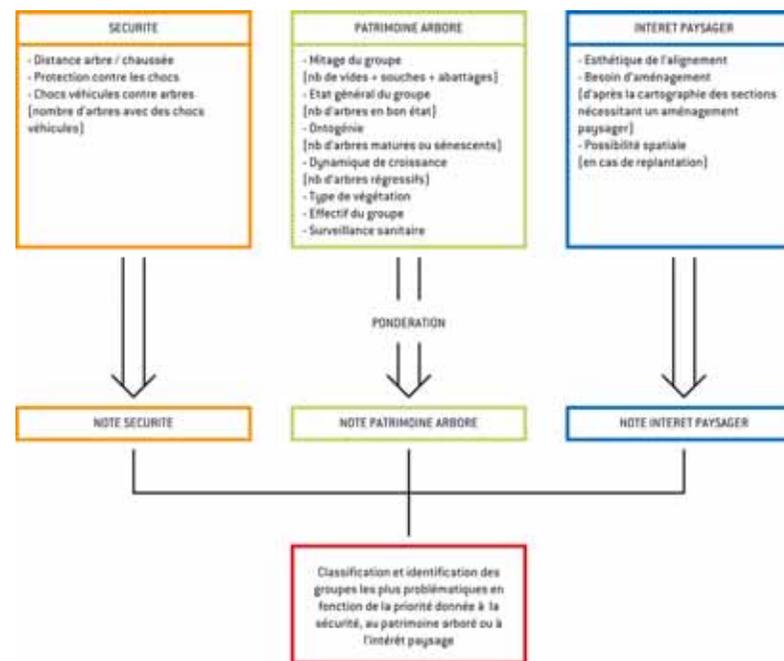
Analyse multicritères

Sans tomber dans les scénarios extrêmes « tout abattre » ou « tout conserver », il est essentiel pour les plantations dont la distance arbre - chaussée est inférieure à 4 mètres de réfléchir à des solutions alternatives. Dans cette optique, une analyse multicritères a été réalisée pour établir un premier classement des groupes les plus problématiques, au regard de la sécurité, du potentiel arboré et de l'intérêt paysager. A chaque groupe a ainsi été attribuée une note affectée d'un coefficient de pondération sur les thèmes étudiés : sécurité, patrimoine arboré, intérêt paysager (cf. schéma ci-contre).

Toutefois, il est apparu que les critères sélectionnés pour cette analyse n'étaient pas suffisamment exhaustifs. Le devenir de chaque groupe devra donc être étudié plus finement au cas par cas, avec un comité formé des différents acteurs concernés (ex : élus, Service Espaces Verts, Voirie, Délégation du développement durable, CAUE, communes, etc.)

Une analyse au cas par cas avec les différents acteurs concernés doit permettre de statuer sur le devenir des groupes d'arbres qui ont un potentiel d'avenir mais qui sont situés à moins de 4 m de la chaussée

Schéma de principe de l'analyse multi-critères pour les plantations dont la distance arbre - chaussée est inférieure à 4 mètres





Le carnet des besoins d'aménagement

Les unités d'aménagement paysager

UNITE D'AMENAGEMENT PAYSAGER N° 1

page 78

UNITE D'AMENAGEMENT PAYSAGER N° 2

page 80

UNITE D'AMENAGEMENT PAYSAGER N° 3

page 90

UNITE D'AMENAGEMENT PAYSAGER N° 4

page 92

UNITE D'AMENAGEMENT PAYSAGER N° 5

page 94

UNITE D'AMENAGEMENT PAYSAGER N° 6

page 96

UNITE D'AMENAGEMENT PAYSAGER N° 7

page 98

UNITE D'AMENAGEMENT PAYSAGER N° 8

page 100

UNITE D'AMENAGEMENT PAYSAGER N° 9

page 102

page 104

Thématiques localisées

page 112



Les besoins d'aménagement ont été identifiés à travers deux grands ensembles :

- Les unités d'aménagement paysager regroupent des itinéraires qui présentent la même logique d'aménagement (ex : accompagnement de l'expansion des infrastructures routières).
- Les thématiques localisées traitent des problématiques ponctuelles qui n'ont pas été intégrées dans ces itinéraires (ex : traitement des points d'arrêt déficients).

La politique définie précédemment doit s'appliquer sur ces zones prioritaires identifiées (unités d'aménagement paysagers et thématiques localisées), mais plus largement encore pour tout nouveau projet d'aménagement prévu sur les dépendances vertes, quels que soient les intervenants : projet de voirie, projet communal, projet de circulations douces (ex : chemin Beauce Gâtinais, Voies Vertes).

LES UNITÉS D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER

Le croisement des études réalisées par le département (sécurité, agronomie, paysage, inventaire du patrimoine arboré, besoins d'aménagement des dépendances vertes) et des itinéraires définis dans le SDVD 2015 et dans le SDDCD a permis d'identifier des unités cohérentes d'aménagement paysager :

Accompagnement de l'expansion des infrastructures routières

Les projets SDVD de passage en 2x2 voies constituent une opportunité pour développer sur les dépendances vertes une trame végétale de grande amplitude dans un environnement fragilisé par la progression du front urbain.

=> unités d'aménagement paysager n° 1, 2 et 3

Traitement des transitions urbain / rural

Dans les zones d'interface urbain / rural, caractérisées par la juxtaposition de paysages en mutation* et d'espaces naturels encore préservés, il faut anticiper l'aménagement des dépendances vertes avant d'aboutir à la banalisation* généralisée du territoire.

=> unités d'aménagement paysager n° 4, 5 et 6

Traitement des infrastructures urbaines

L'aménagement des dépendances vertes en périphérie de l'aéroport d'Orly doit permettre d'atténuer les nuisances esthétiques induites par la proximité de cette infrastructure.

=> unité d'aménagement paysager n° 7

Préservation et renforcement de l'identité locale

Le Sud du département constitue un potentiel de richesses tant naturelles que patrimoniales, qu'il faut préserver, renforcer et mettre en valeur au travers de l'aménagement des dépendances vertes.

=> unités d'aménagement paysager n° 8 et 9

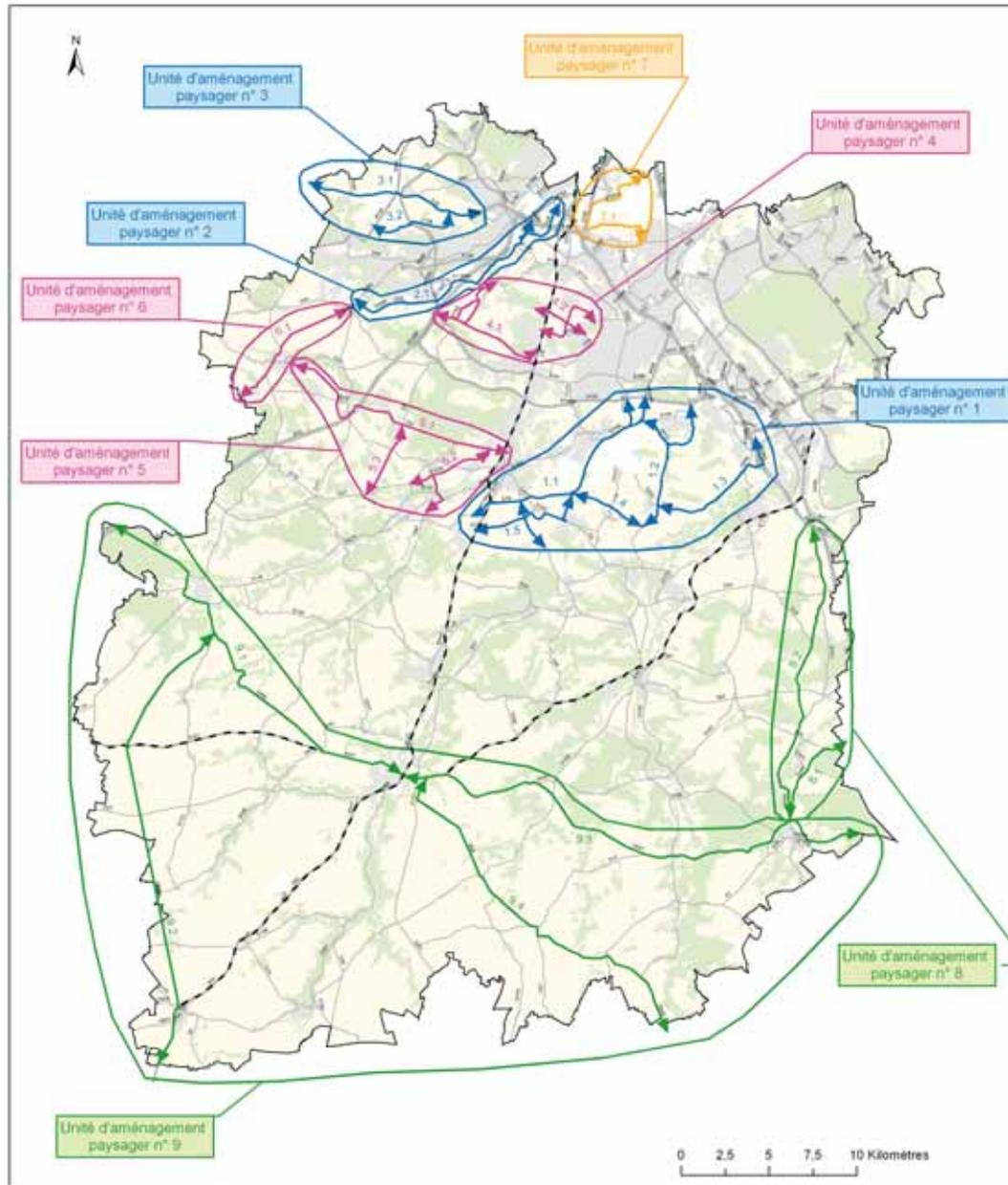
Ces unités d'aménagement paysager sont constituées de plusieurs itinéraires (ex : unité 1, itinéraires 1.1 à 1.5), pour lesquels sont précisés les objectifs d'aménagement. L'unité paysagère traversée ainsi que la nature des sols dominants sont également mentionnés, afin d'aider le concepteur à choisir des espèces adaptées aux sites. A titre indicatif, des listes d'essences figurent dans le Guide de Gestion des Dépendances Vertes.

Toutes ces données devront bien entendu être validées sur le terrain lors de l'étude paysagère, pour concevoir un aménagement répondant au mieux au contexte du site et aux enjeux définis.

Des tableaux synthétiques permettent enfin d'identifier dans le détail les besoins d'aménagement des dépendances vertes, la gestion du patrimoine arboré existant et les composantes environnementales (patrimoine environnemental spécifique), paysagères (observatoire des paysages du PNR) et touristiques (circulations alternatives, patrimoine culturel).



Les unités d'aménagement paysager (carte au format A3 en annexe page 118)



UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 1 - ITINÉRAIRE 1.1 : ACCOMPAGNEMENT DE L'EXPANSION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, PROJET SDVD SUR LA RD 19

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité :** Les projets SDVD de passage en 2x2 voies constituent une opportunité pour développer sur les dépendances vertes une trame végétale de grande amplitude dans un environnement fragilisé par la progression du front urbain
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire :** Passage en 2x2 voies prévu sur la RD 19, axe routier très fréquenté
- ◆ **Objectif d'aménagement :** Accompagner le développement de l'infrastructure routière par des aménagements paysagers de grande échelle (ex : alignement)
- ◆ **Unité paysagère traversée :** Hurepoix et zone urbaine Est
- ◆ **Sols dominants :** Sols lessivés glossiques, sols lessivés modaux



RD 19 PR 13.300 : zone en mutation*, limite de progression du front urbain



RD 19 PR 13.300 : rond-point nécessitant un aménagement plus conséquent

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
1.1	19	PR 9 à 17	doublement 2x2 voies SDVD (itinéraire 0) lutte contre la banalisation* des zones en mutation* intégration des zones d'activités et d'équipement	intégration paysagère des dépendances principales : rond-points (PR 10,280, PR 13.300)	potentiel de maintien : 168 arbres renouvellement ponctuel : 286 arbres (groupes 13,000 gauche ; 15,000 ; 16,000 et 19,000) renouvellement complet : 54 arbres (groupe 17,000 droite) suppression définitive : 2 arbres (groupes 24,000)
	19	PR 6,5 à PR 9	transition avec un espace rural encore préservé	intégration paysagère des dépendances principales : échangeur avec RN20 (PR 8.050) ; rond-point (PR 8.250) intégration paysagère des dépendances secondaires : chemin latéral (PR 6.350 à 7.060)	potentiel de maintien : 247 arbres renouvellement ponctuel : 15 arbres (groupe 12,000 droite1) suppression définitive : 11 arbres (groupes 8,000 et 9,000)
	19	PR 17 à PR 21	liaison avec la N104 dans la continuité de la portion prévue en 2x2 voies lutte contre la banalisation des zones en mutation intégration de la zone d'activités	intégration paysagère des dépendances principales : rond-point (PR 19.800)	potentiel de maintien : 130 arbres renouvellement ponctuel : 3 arbres (groupe 30,000) renouvellement complet : 2 arbres (groupe 28,000) suppression définitive : 4 arbres (groupe 33,000)
	117	PR 19,5 à PR 23	lutte contre la banalisation des zones en mutation accompagnement de la croissance périurbaine mise en valeur des entrées/sorties d'agglomération (liaison avec la ZA Croix Blanche, très fréquentée)	-	-

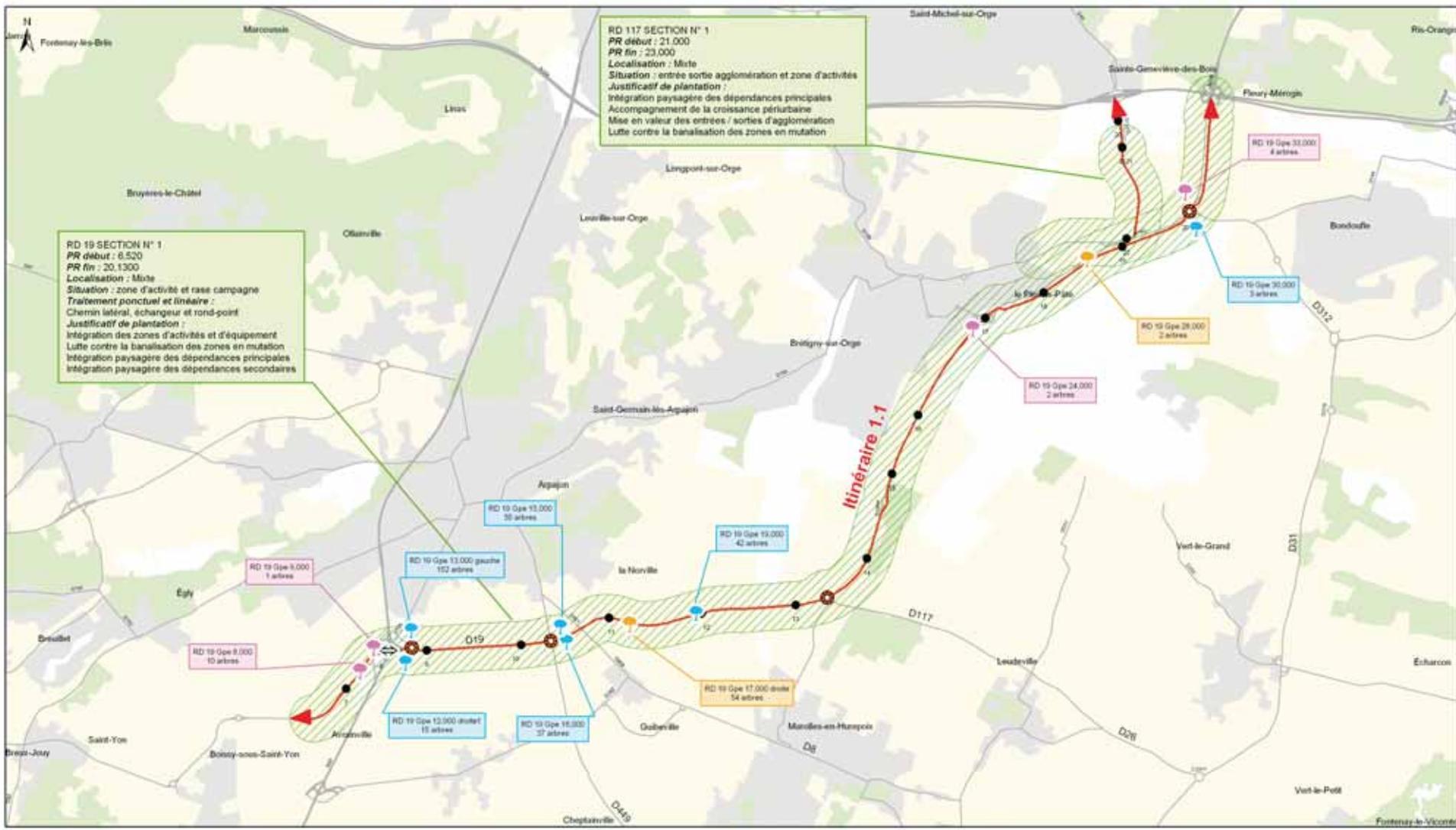
doublement 2x2 voies SDVD : à ce titre la RD 19 forme l'armature de l'itinéraire, la RD 117 constitue un raccordement

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
1.1	-	-	Existantes : piste cyclable En projet : itinéraires 4, 24 et 34	château de Segrez château de Ste Geneviève-des-Bois manoir de Morsang sur Orge tour de Monthléry



Unité d'aménagement paysager n° 1 - itinéraire 1.1 : accompagnement de l'expansion des infrastructures routières, projet SDVD sur la RD 19



Besoins d'aménagement	Orientation de gestion des groupes d'arbres	Section paysagère problématique	Route Départementale	Zone bâtie
Echangeur	Rénovation (renouvellement ponctuel)	Route Nationale	Prairie, pelouse, culture	Verger
Rond-point	Réhabilitation (renouvellement complet)	Itinéraire	Autoroute	Forêt et espace semi-naturel
	Suppression définitive	PR		

UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 1 - ITINÉRAIRE 1.2 : ACCOMPAGNEMENT DE L'EXPANSION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, PROJET SDVD SUR LA RD 31

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité :** Les projets SDVD de passage en 2x2 voies constituent une opportunité pour développer sur les dépendances vertes une trame végétale de grande amplitude dans un environnement fragilisé par la progression du front urbain
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire :** Passage en 2x2 voies prévu sur la RD 31 et 26, axes routiers très fréquentés
- ◆ **Objectif d'aménagement :** Accompagner le développement de l'infrastructure routière par des aménagements paysagers de grande échelle (ex : alignement)
- ◆ **Unité paysagère traversée :** Hurepoix et zone urbaine Est
- ◆ **Sols dominants :** Sols carbonates, sols d'apport alluvial hydromorphes, sols lessivés glossiques, sols lessivés modaux



RD 312 PR 0.650 : zone d'arrêt utilisée comme décharge

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
1.2	31	PR 12,5 à 16	doublément 2x2 voies SDVD [itinéraire Q]	-	potentiel de maintien : 136 arbres renouvellement ponctuel : 40 arbres (groupes 9,000 et 10,000)
	26	PR 14 à 16	doublément 2x2 voies SDVD [itinéraire Q]	-	potentiel de maintien : 22 arbres
	31	PR 16 à 19	faire la liaison avec la N104 (vers Evry) dans la continuité de la portion prévue en 2x2 voies	-	potentiel de maintien : 64 arbres renouvellement ponctuel : 175 arbres (groupe 13,000) suppression définitive : 10 arbres (groupe 12,000)
	312	PR 0 à 2,5	faire la liaison avec la RD19 dans la continuité des portions prévues en 2x2 voies	aide à la lecture des intersections : carrefour avec la RD 194 (PR 0.700) intégration paysagère des dépendances secondaires : zone d'arrêt (PR 0.650)	potentiel de maintien : 32 arbres

doublément 2x2 voies SDVD : à ce titre les RD 26 et 31 forment l'armature de l'itinéraire, la RD 312 et la fin de la RD 31 constituent un raccordement

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
1.2	-	-	Existantes : piste cyclable En projet : itinéraire 13	château de Ste-Geneviève-des-Bois



Unité d'aménagement paysager n° 1 - itinéraire 1.2 : accompagnement de l'expansion des infrastructures routières, projet SDVD sur la RD 31



Besoins d'aménagement

- Carrefour
- Zone d'arrêt

Orientation de gestion des groupes d'arbres

- Renouveau (renouvellement ponctuel)
- Suppression définitive

Section paysagère problématique

- Itinéraire
- PR

Route Départementale

- Route Nationale
- Autoroute

Zone bâtie

- Prairie, pelouse, culture
- Verger
- Forêt et espace semi-naturel



UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 1 - ITINÉRAIRE 1.3 : ACCOMPAGNEMENT DE L'EXPANSION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, PROJET SDVD SUR LES RD 26 ET RD 260

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité :** Les projets SDVD de passage en 2x2 voies constituent une opportunité pour développer sur les dépendances vertes une trame végétale de grande amplitude dans un environnement fragilisé par la progression du front urbain
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire :** Passage partiel en 2x2 voies prévu sur la RD 26 et la RD 260, axes routiers très fréquentés. Transition vers urbanisation dense
- ◆ **Objectif d'aménagement :** Accompagner le développement de l'infrastructure routière et l'expansion économique (zone d'activités de Lisses) par des aménagements paysagers de grande échelle (ex : alignement)
- ◆ **Unité paysagère traversée :** Hurepoix et zone urbaine Est
- ◆ **Sols dominants :** Sols carbonates, sols lessivés modaux



RD 26 PR 4.700 : échangeur avec la RN 20, aménagement à compléter



RD 260 PR 0.400 : banalisation du territoire

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
1.3	26	PR 21 à 21,5	doublément 2x2 voies SDVD *(itinéraires P et Q)	-	potentiel de maintien : 57 arbres renouvellement ponctuel : 15 arbres (groupes 12,000) suppression définitive : 32 arbres (groupes 11,000 et 14,000)
	260	PR 0 à 1	doublément 2x2 voies SDVD *(itinéraires P et Q)	-	suppression définitive : 10 arbres (groupes 1,000 et 2,000)
	26	PR 16 à 21	liaison entre les portions de 2x2 voies prévues	intégration paysagère des dépendances principales : échangeur (PR 15.580), rond-point (PR 21) intégration paysagère des dépendances secondaires : zones d'arrêt (PR 15.750, 17.360, PR 19.620)	potentiel de maintien : 2 arbres renouvellement ponctuel : 10 arbres (groupe 8,000)
	260	PR 1 à 2	lutte contre la banalisation* des zones en mutation* intégration des zones d'activités et d'équipement liaison avec A6	-	potentiel de maintien : 108 arbres renouvellement complet : 3 arbres (groupe 4,000)

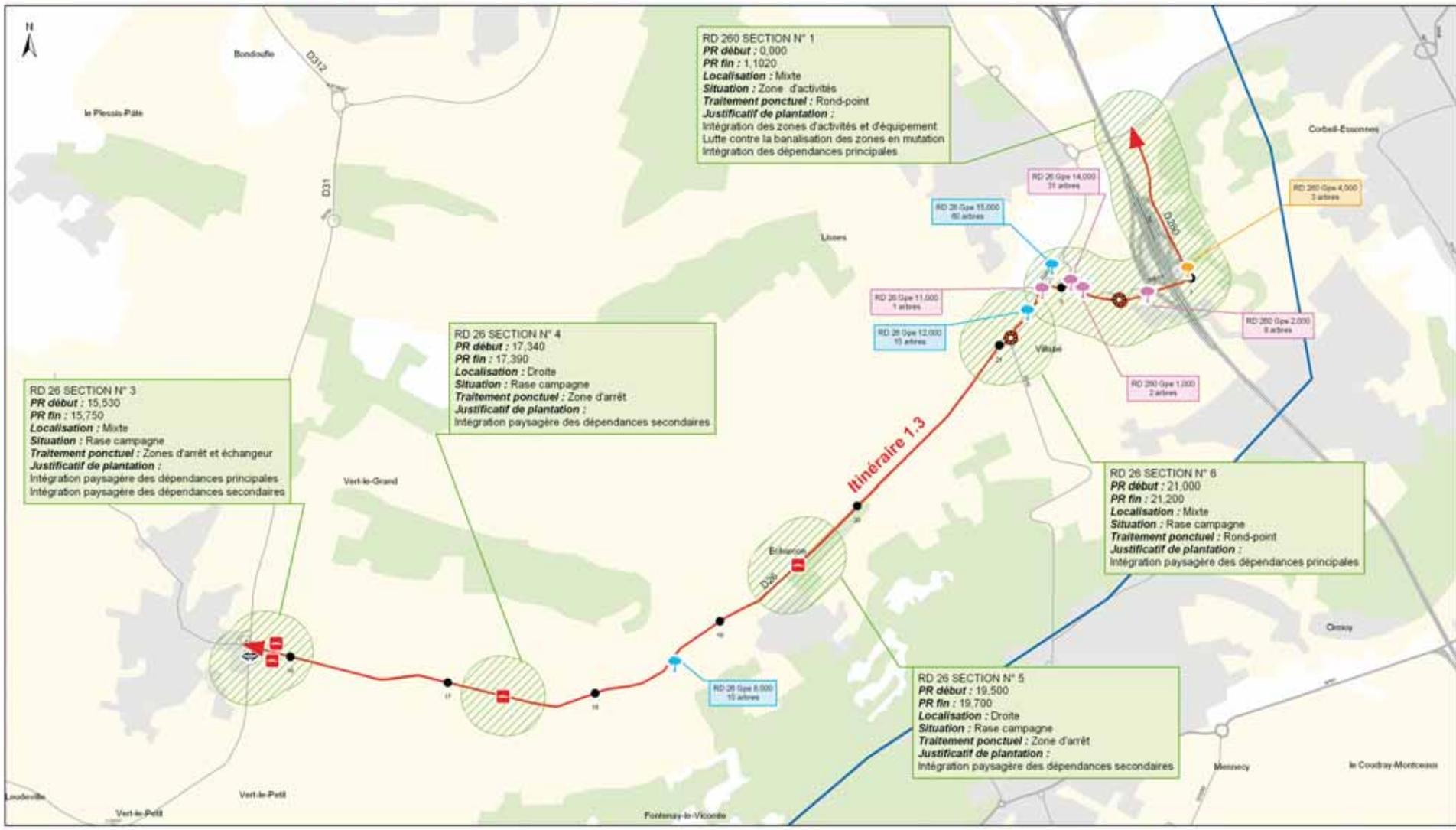
doublément 2x2 voies SDVD : à ce titre les RD 26 et 260 forment l'armature de l'itinéraire, le début de la RD 26 et la fin de la RD 260 constituent un raccordement

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

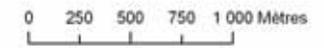
Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
1.3	proposition de corridor écologique (longe le marais de la Basse Vallée de l'Essonne)	-	Existantes : aqueduc de la Vanne En projet : itinéraire 13	-



Unité d'aménagement paysager n° 1 - itinéraire 1.3 : accompagnement de l'expansion des infrastructures routières, projet SDVD sur les RD 26 et RD 260



Besoins d'aménagement	Orientation de gestion des groupes d'arbres	Section paysagère problématique	Route Départementale	Zone bâtie
Echangeur	Rénovation (renouvellement ponctuel)	Itinéraire	Route Nationale	Prairie, pelouse, culture
Zone d'arrêt	Réhabilitation (renouvellement complet)	PR	Autoroute	Verger
Rond-point	Suppression définitive			Forêt et espace semi-naturel



UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 1 - ITINÉRAIRE 1.4 : AMÉNAGEMENT DE LIAISON ENTRE LES ITINÉRAIRES 1.1 ET 1.2

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Les projets SDVD de passage en 2x2 voies sur les RD 19 et 26 constituent une opportunité pour développer sur les dépendances vertes des axes de liaison une trame végétale d'accompagnement dans un environnement fragilisé par la progression du front urbain
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Espace préservé en partie de l'urbanisation
- ◆ **Objectif d'aménagement** : Faire la liaison entre les itinéraires armatures 1.1 et 1.2, fournir par le végétal un code de lecture au niveau des raccordements, anticiper la progression du front urbain
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Hurepoix
- ◆ **Sols dominants** : Sols lessivés glossiques, sols lessivés modaux



RD 117 PR 25.900 : zone d'arrêt
(en arrière plan rond-point avec la RD 19 intégré à l'itinéraire 1.1)

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES Dépendances VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
1.4	117	PR 26 à 29	axe de liaison entre les armatures 1.1 et 1.2	intégration paysagère des dépendances secondaires : zone d'arrêt (PR 25,900)	-
	26	PR 13 à 14	axe de liaison entre les armatures 1.1 et 1.2	-	-

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
1.4	-	-	-	-



Unité d'aménagement paysager n° 1 - itinéraire 1.4 : aménagement de liaison entre les itinéraires 1.1 et 1.2



Besoins d'aménagement	Section paysagère problématique	Route Départementale	Zone bâtie
Zone d'arrêt	Itinéraire	Route Nationale	Prairie, pelouse, culture
PR		Autoroute	Verger
			Forêt et espace semi-naturel

0 200 400 600 800 Mètres

UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 1 - ITINÉRAIRE 1.5 : AMÉNAGEMENT DE LIAISON AVEC L'ITINÉRAIRE 1.1

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Le projet SDVD de passage en 2x2 voies sur la RD 19 constitue une opportunité pour développer sur les dépendances vertes des axes de liaison une trame végétale d'accompagnement dans un environnement fragilisé par la progression du front urbain
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Zone en mutation* face à la progression du front urbain
- ◆ **Objectif d'aménagement** : Traiter les liaisons avec la RD 19 (code de lecture du maillage routier), anticiper l'aménagement du territoire avant la banalisation* généralisée de l'espace
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Hurepoix
- ◆ **Sols dominants** : Sols carbonates, sols lessivés modaux



RD 8 PR 0.050 : entrée d'agglomération (Marolles en Hurepoix), zone en mutation



RD 449 PR 1.400 : entrée d'agglomération, espace en mutation, zone d'arrêt

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
1.5	26	PR 4 à 9,5	lutte contre la banalisation* des zones en mutation*	intégration paysagère des dépendances principales : <i>échangeur avec N20 (PR 4.700)</i> intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>chemin latéral (PR 7.600 à 8.550)</i>	potentiel de maintien : 96 arbres renouvellement ponctuel : 23 arbres (groupe 2,000)
	8	PR 0 à 1,5	lutte contre la banalisation des zones en mutation accompagnement de la croissance périurbaine intégration de la zone d'activités	-	-
	449	PR 1,5 à 4,5	lutte contre la banalisation des zones en mutation accompagnement de la croissance périurbaine	intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>zones d'arrêt (PR 1.390, PR 1.560, PR 1.670, PR 2.170, PR 4.300)</i>	potentiel de maintien : 30 arbres

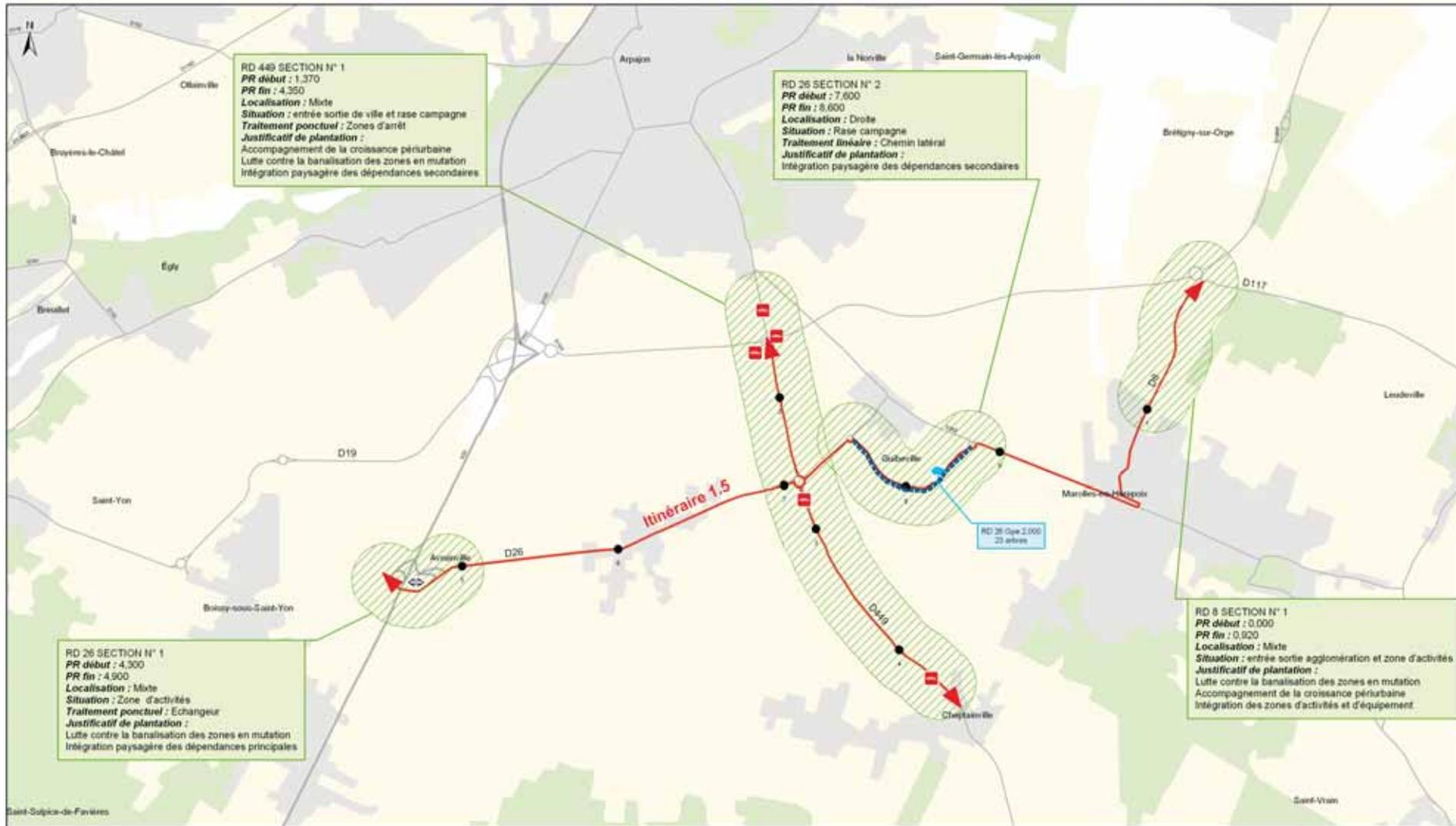
Alignement historique aujourd'hui disparu : RD 26 PR 8,600 à 9,1000 et PR 19 à 21,600
(source : cartes de Cassini)

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
1.5	-	-	Existantes : piste cyclable (à proximité) En projet : itinéraire 4	château de Segrez château de Mesnil-Voyzin tour de Pocancy



Unité d'aménagement paysager n° 1 - itinéraire 1.5 : aménagement de liaison avec l'itinéraire 1.1



<p>Besoins d'aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> Echangeur Zone d'arrêt Chemin latéral 	<p>Orientation de gestion des groupes d'arbres</p> <ul style="list-style-type: none"> Rénovation (renouvellement ponctuel) 	<p> Section paysagère problématique</p> <p> Itinéraire</p> <p> PR</p>	<p> Route Départementale</p> <p> Route Nationale</p> <p> Autoroute</p>	<p> Zone bâtie</p> <p> Prairie, pelouse, culture</p> <p> Verger</p> <p> Forêt et espace semi-naturel</p>	<p>0 250 500 750 1 000 Mètres</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 2 : ACCOMPAGNEMENT DE L'EXPANSION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, PROJET SDVD SUR LES RD 35, RD 118 ET RD 59

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Les projets SDVD de passage en 2x2 voies constituent une opportunité pour développer sur les dépendances vertes une trame végétale de grande amplitude dans un environnement fragilisé par la progression du front urbain
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Passage en 2x2 voies prévu sur la totalité de l'itinéraire
- ◆ **Objectif d'aménagement** : Utiliser les emprises existantes et accompagner le développement de l'infrastructure routière par des aménagements paysagers de grande échelle (ex : alignements, groupes d'arbres sur terre-plein central, etc.)
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Hurepoix et zone urbaine Ouest, zone urbaine Est
- ◆ **Sols dominants** : Planosols lithomorphes, sols d'apport alluvial hydromorphes, sols lessivés, sols lessivés hydromorphes, sols lessivés modaux



RD 35 : paysage banalisé



RD 118 PR 0.500 : paysage banalisé

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
2.1	35	PR 0 à 5	doublément 2x2 voies SDVD* (itinéraire G) lutte contre la banalisation* des zones en mutation* accompagnement de la croissance périurbaine	-	potentiel de maintien : 155 arbres renouvellement complet : 67 arbres (groupe 1,000)
	118 118 G	PR 0 à 4	doublément 2x2 voies SDVD* (itinéraire G) lutte contre la banalisation* des zones en mutation*	intégration paysagère des dépendances secondaires : zones d'arrêt (PR 1.730, PR 3.340)	potentiel de maintien : 200 arbres suppression définitive : 15 arbres (groupe 7,000)
	59	PR 3 à 7,5	doublément 2x2 voies SDVD* (itinéraire G) lutte contre la banalisation* des zones en mutation* accompagnement de la croissance périurbaine	-	potentiel de maintien : 19 arbres suppression définitive : 15 arbres (groupe 5,000)
	591	PR 0 à 0,5	lutte contre la banalisation* des zones en mutation* liaison jusqu'à l'autoroute A10	Intégration paysagère des dépendances principales : rond-point (PR 0.100)	potentiel de maintien : 8 arbres suppression définitive : 9 arbres (groupe 2,000)
	59	PR 7,5 à 10	lutte contre la banalisation* des zones en mutation* accompagnement de la croissance périurbaine mise en valeur des entrées/sorties d'agglomération	-	potentiel de maintien : 19 arbres suppression définitive : 4 arbres (groupe 11,000 gauche)

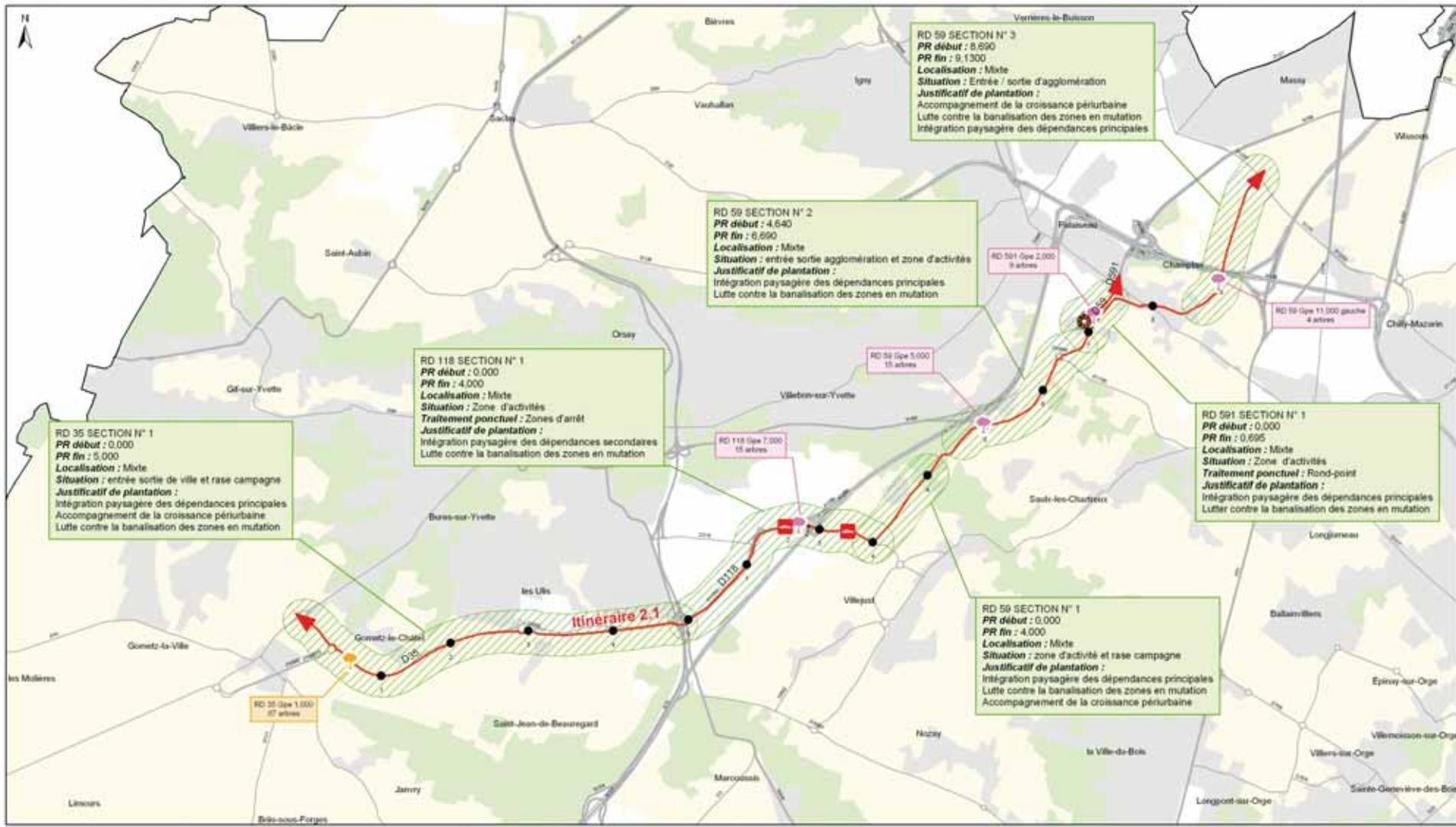
doublément 2x2 voies SDVD : à ce titre, les RD 35, 118 et 59 forment l'armature de l'itinéraire, la RD 591 et la fin de la RD 59 constituent un raccordement

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

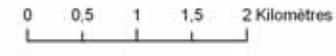
Identification de l'itinéraire			Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
Numéro	RD	PR			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
2.1			proposition de corridor écologique entité écologique remarquable ZPPAUP ZNIEFF	-	Existantes : piste cyclable, véloroute / voie verte En projet : itinéraires 20 et 33	château de Saint Jean de Beauregard château de Janvry ruines du château de Marcoussis château de Massy château de Chilly-Mazarin



Unité d'aménagement paysager n° 2 : accompagnement de l'expansion des infrastructures routières, projet SDVD sur les RD 35, RD 118 et RD 59



Besoins d'aménagement	Orientation de gestion des groupes d'arbres	Section paysagère problématique	Route Départementale	Zone bâtie
Zone d'arrêt	Réhabilitation (renouvellement complet)	Itinéraire	Route Nationale	Prairie, pelouse, culture
Rond-point	Suppression définitive	PR	Autoroute	Verger
				Forêt et espace semi-naturel



UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 3 : ACCOMPAGNEMENT DE L'EXPANSION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, PROJET SDVD SUR LA RD 36

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité :** Les projets SDVD de passage en 2x2 voies constituent une opportunité pour développer sur les dépendances vertes une trame végétale de grande amplitude dans un environnement fragilisé par la progression du front urbain
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire :** Passage en 2x2 voies prévu sur la RD 36, avec contournement de Saclay
- ◆ **Objectif d'aménagement :** Accompagner le développement de l'infrastructure routière (RD 36) par des aménagements paysagers de grande échelle (ex : alignements, groupes d'arbres sur terre-plein central, etc.), pour contribuer à l'attractivité économique et sociale du plateau de Saclay. Traiter les problématiques localisées sur la RD 128
- ◆ **Unité paysagère traversée :** Hurepoix et zone urbaine Est
- ◆ **Sols dominants :** Planosols lithomorphes, sols lessivés hydromorphes



RD 36 PR 2.600 : intégration des dépendances principales (rond-point)



RD 128 PR 1.1350 : intégration des dépendances principales (rond-point)

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
3.1	36	PR 2 à 12	doublement 2x2 voies SDVD (itinéraire K)	intégration paysagère des dépendances principales : <i>rond-points (PR 2.600, PR 7.400)</i> intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>zones d'arrêt (PR 3)</i>	potentiel de maintien : 44 arbres renouvellement ponctuel : 12 arbres (groupe 7,000) renouvellement complet : 5 arbres (groupe 11,000) suppression définitive : 1 arbre (groupe 6,000)
3.2	128	PR 0 à 5	lutte contre la banalisation* des zones en mutation*	intégration paysagère des dépendances principales : <i>rond-point (PR 1.1350)</i> intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>zones d'arrêt (PR 1.140, PR 1.950, PR 4.300, PR 4.500)</i>	potentiel de maintien : 103 arbres

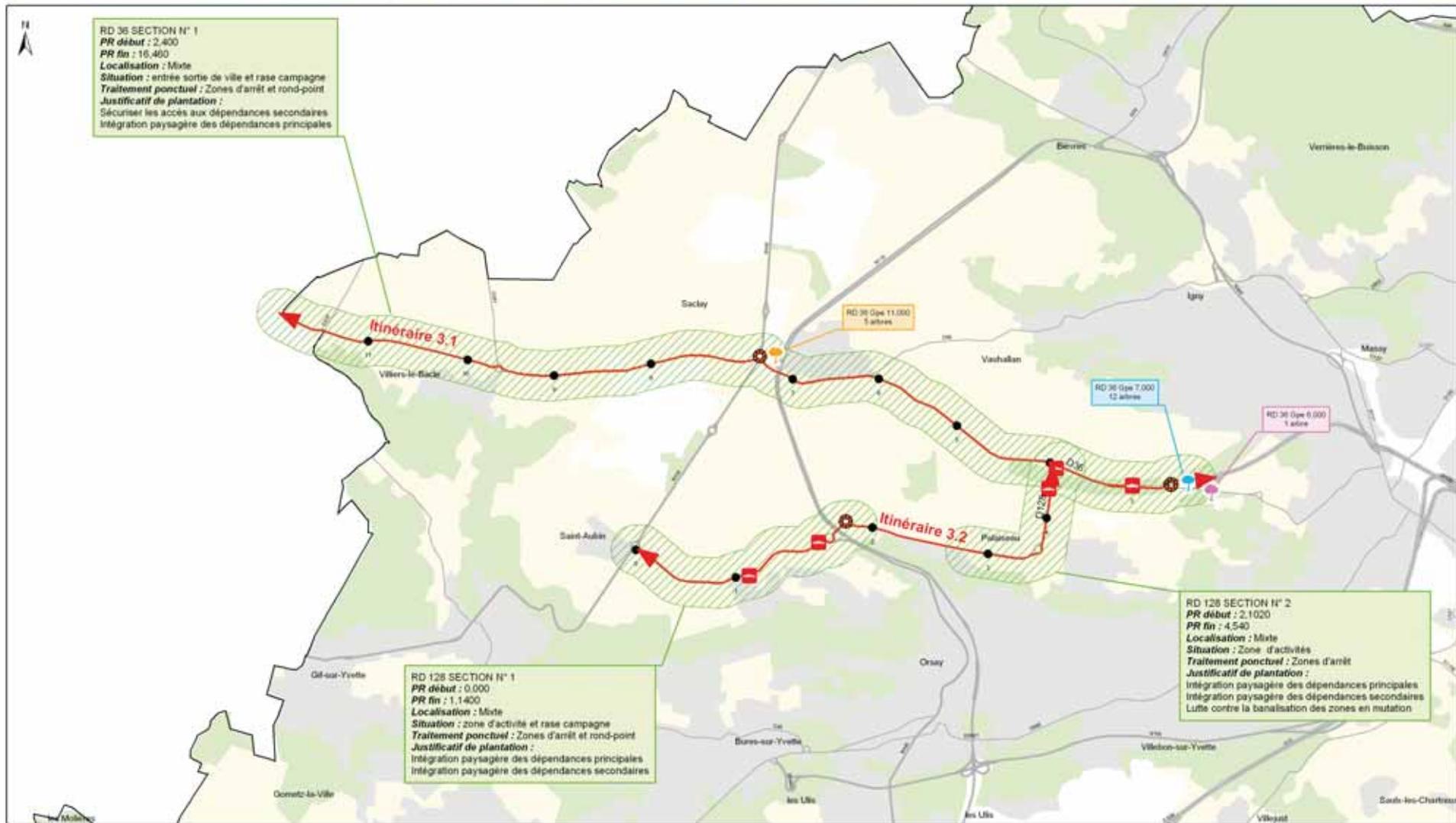
doublement 2x2 voies SDVD : à ce titre, la RD 36 forme l'armature de l'itinéraire, tandis que la RD 128 constitue un raccordement

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire		Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
Numéro				Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
3.1		périmètres sites inscrits, sites classés	-	Existantes : piste cyclable En projet : itinéraires 30 et 35	château de Villiers-le-Bâcle château de la Barrière château de Massy
3.2		périmètre sites inscrits	-	Existantes : piste cyclable En projet : itinéraire 31	château de Villiers-le-Bâcle château de la Barrière château de Massy



Unité d'aménagement paysager n° 3 : accompagnement de l'expansion des infrastructures routières, projet SDVD sur la RD 36



Besoins d'aménagement

- Zone d'arrêt
- Rond-point

Orientation de gestion des groupes d'arbres

- Rénovation (renouvellement ponctuel)
- Réhabilitation (renouvellement complet)
- Suppression définitive

Section paysagère problématique

- Itinéraires
- PR

- Route Départementale
- Route Nationale
- Autoroute

- Zone bâtie
- Prairie, pelouse, culture
- Verger
- Forêt et espace semi-naturel



UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 4 : TRAITEMENT DES TRANSITIONS URBAIN / RURAL ENTRE L'AUTOROUTE A10, LA RN20 ET LA TRAME URBAINE CONTINUE

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Dans les zones d'interface urbain/rural, caractérisées par la juxtaposition de paysages en mutation* et d'espaces naturels encore préservés, il faut anticiper l'aménagement des dépendances vertes avant d'aboutir à la banalisation* généralisée du territoire
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Espace de transition entre urbanisation massive (Villiers, Epinay, Ste Geneviève) et zones d'activités (RN 20)

- ◆ **Objectif d'aménagement** : Accompagner au travers de l'aménagement des dépendances vertes l'expansion économique et urbaine pour éviter la banalisation* généralisée du territoire
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Hurepoix et zone urbaine Est
- ◆ **Sols dominants** : Planosols lithomorphes, sols bruns lessivés, sols lessivés, sols lessivés hydromorphes



RD 186 PR 0.600 : extension de la zone d'activités

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES Dépendances VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

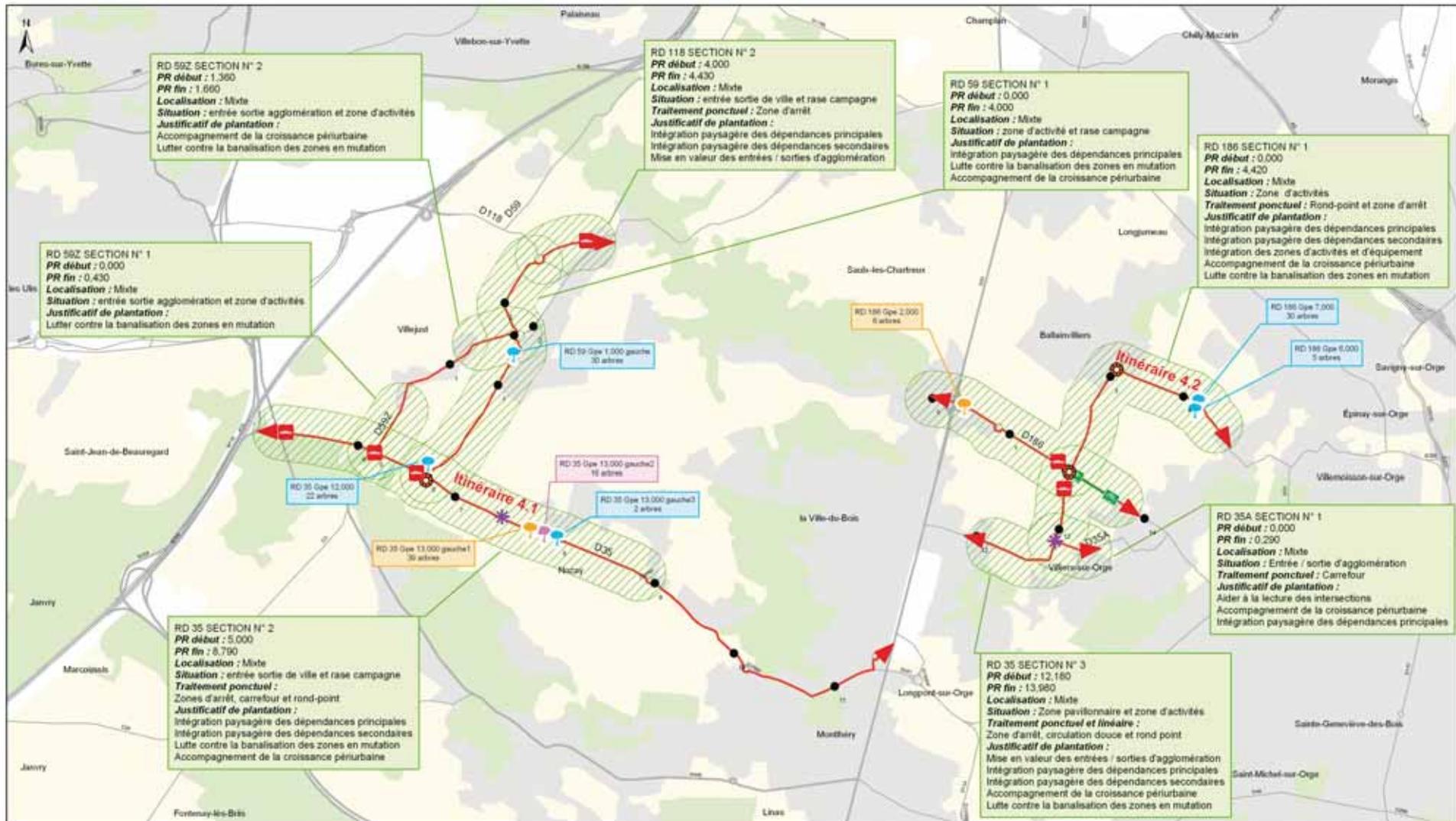
Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
4.1	35	PR 5 à 11,5	lutte contre la banalisation* des zones en mutation* accompagnement de la croissance périurbaine	intégration paysagère des dépendances principales : <i>rond-point (PR6.700) et carrefour (PR7.460)</i> intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>zones d'arrêt (PR 5.060, PR 6.170, PR 6.580)</i>	potentiel de maintien : 494 arbres renouvellement ponctuel : 24 arbres (<i>groupes 12,000 et 13,000 gauche3</i>) renouvellement complet : 39 arbres (<i>groupe 13,000 gauche1</i>) suppression définitive : 16 arbres (<i>groupe 13,000 gauche2</i>)
	59	PR 0 à 3	lutte contre la banalisation* des zones en mutation* accompagnement de la croissance périurbaine	-	potentiel de maintien : 71 arbres renouvellement ponctuel : 30 arbres (<i>groupe 1,000 gauche</i>)
	59Z	PR 0 à 1,5	lutte contre la banalisation* des zones en mutation* accompagnement de la croissance périurbaine	-	potentiel de maintien : 8 arbres
	118	PR 4 à 4,5	mise en valeur de l'entrée/sortie de Villejust	intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>zone d'arrêt (PR 4.420)</i>	-
4.2	35	PR 11,5 à 14	lutte contre banalisation* des zones en mutation* accompagnement croissance périurbaine mise en valeur de l'entrée/sortie de Villiers sur Orge	intégration paysagère des dépendances principales : <i>rond-point (PR 13.500)</i> intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>zone d'arrêt (PR 13.350)</i> accompagnement des circulations alternatives : <i>piste cyclable (PR 13.550 à 13.990)</i>	potentiel de maintien : 15 arbres
	35A	PR 0 à 0,5	accompagnement croissance périurbaine mise en valeur de l'entrée/sortie de Villiers sur Orge	aide à la lecture des intersections : carrefour avec la RD35 (<i>PR 0.000</i>)	Suppression définitive : 8 arbres (<i>groupe 1,000</i>)
	186	PR 0 à 4,5	lutte contre banalisation* des zones en mutation* accompagnement croissance périurbaine intégration des zones d'activités et d'équipement <i>(de la RN20 au PR 1 et du PR 3 à 4)</i>	intégration paysagère des dépendances principales : <i>rond-point (PR 3.050)</i> intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>zone d'arrêt (PR2)</i>	potentiel de maintien : 53 arbres renouvellement ponctuel : 35 arbres (<i>groupes 6,000 et 7000 gauche1 à gauche5</i>) renouvellement complet : 6 arbres (<i>groupe 2,000</i>)

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
4.1	-	-	En projet : itinéraire 33	château de Saint Jean de Beauregard château de Janvry, tour de Monthléry ruines du château de Marcoussis
4.2	-	-	Existantes : piste cyclable chemin grande randonnée GR	ruines du château de Marcoussis château de Ste Geneviève des Bois manoir de Morsang, tour de Monthléry château de Savigny sur Orge château de Chilly-Mazarin



Unité d'aménagement paysager n° 4 : traitement des transitions urbain / rural entre l'autoroute A10, la RN 20 et la trame urbaine continue



<p>Besoins d'aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> Carrefour Zone d'arrêt Rond-point Circulation douce 	<p>Orientation de gestion des groupes d'arbres</p> <ul style="list-style-type: none"> Rénovation (renouvellement ponctuel) Réhabilitation (renouvellement complet) Suppression définitive 	<ul style="list-style-type: none"> Section paysagère problématique section_route_RD35A Itinéraires PR 	<ul style="list-style-type: none"> Route Départementale Route Nationale Autoroute 	<ul style="list-style-type: none"> Zone bâtie Prairie, pelouse, culture Verger Forêt et espace semi-naturel 	<p>0 0,5 1 1,5 2 Kilomètres</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------

UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 5 : TRAITEMENT DES TRANSITIONS URBAIN / RURAL ENTRE LA RN 20, L'AUTOROUTE A10 ET LIMOURS

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Dans les zones d'interface urbain / rural, caractérisées par la juxtaposition de paysages en mutation* et d'espaces naturels encore préservés, il faut anticiper l'aménagement des dépendances vertes avant d'aboutir à la banalisation* généralisée du territoire
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Problématiques liées au développement urbain (infrastructures routières RN 20, A10, zones d'activités, croissance périurbaine), noyau central de qualité (trame boisée préservée RD 97 PR 2 à 5)

- ◆ **Objectif d'aménagement** : Relier les zones dégradées au noyau central de meilleure qualité, préserver l'existant et aménager les transitions urbanisées

- ◆ **Unité paysagère traversée** : Hurepoix

- ◆ **Sols dominants** : Planosols lithomorphes, sols bruns lessivés, sols d'apport alluvial hydromorphes, sols lessivés, sols lessivés modaux



RD 97 PR 9.200 : talus de l'autoroute A10

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
5.1	97	PR 0 à 11	lutte contre banalisation* des zones en mutation* accompagnement croissance périurbaine intégration des zones d'activités et d'équipement (de la RN20 au PR 1)	intégration paysagère des dépendances principales : talus autoroute A10 intégration paysagère des dépendances secondaires : zones d'arrêt (PR 4.800, PR 10.980) chemin latéral (PR 10.130 à 10.260)	potentiel de maintien : 72 arbres renouvellement ponctuel : 24 arbres (groupes 7,000 ; 8,000 gauche et 10,000) suppression définitive : 29 arbres (groupes 4,000 et 5,000)
	152	PR 1 à 4,5	intégration de la gare routière à proximité de l'A10	-	potentiel de maintien : 4 arbres
5.2	116D	PR 0 à 3,5	lutte contre la banalisation* des zones en mutation* accompagnement de la croissance périurbaine	accompagnement des circulations alternatives : piste cyclable (PR 0.400 à 1.1000) intégration paysagère des dépendances principales : rond-point (1.1030), talus échangeur avec la RD82 (PR 2.600 à 3.300)	potentiel de maintien : 238 arbres renouvellement ponctuel : 115 arbres (groupe 1,000) suppression définitive : 1 arbre (groupe 7,000)
	192	PR 4,2 à 4,8	-	-	potentiel de maintien : 1 arbre
	82	PR 22 à 24	lutte contre la banalisation* des zones en mutation* accompagnement de la croissance périurbaine mise en valeur de l'entrée/sortie de Breuillet	intégration paysagère des dépendances principales : talus (PR 22.250 à 22.790), rond-point (PR 23.800)	potentiel de maintien : 19 arbres
5.3	3	PR 0 à 4,8	lutte contre la banalisation* des zones en mutation* accompagnement de la croissance périurbaine insertion paysagère des constructions	-	-

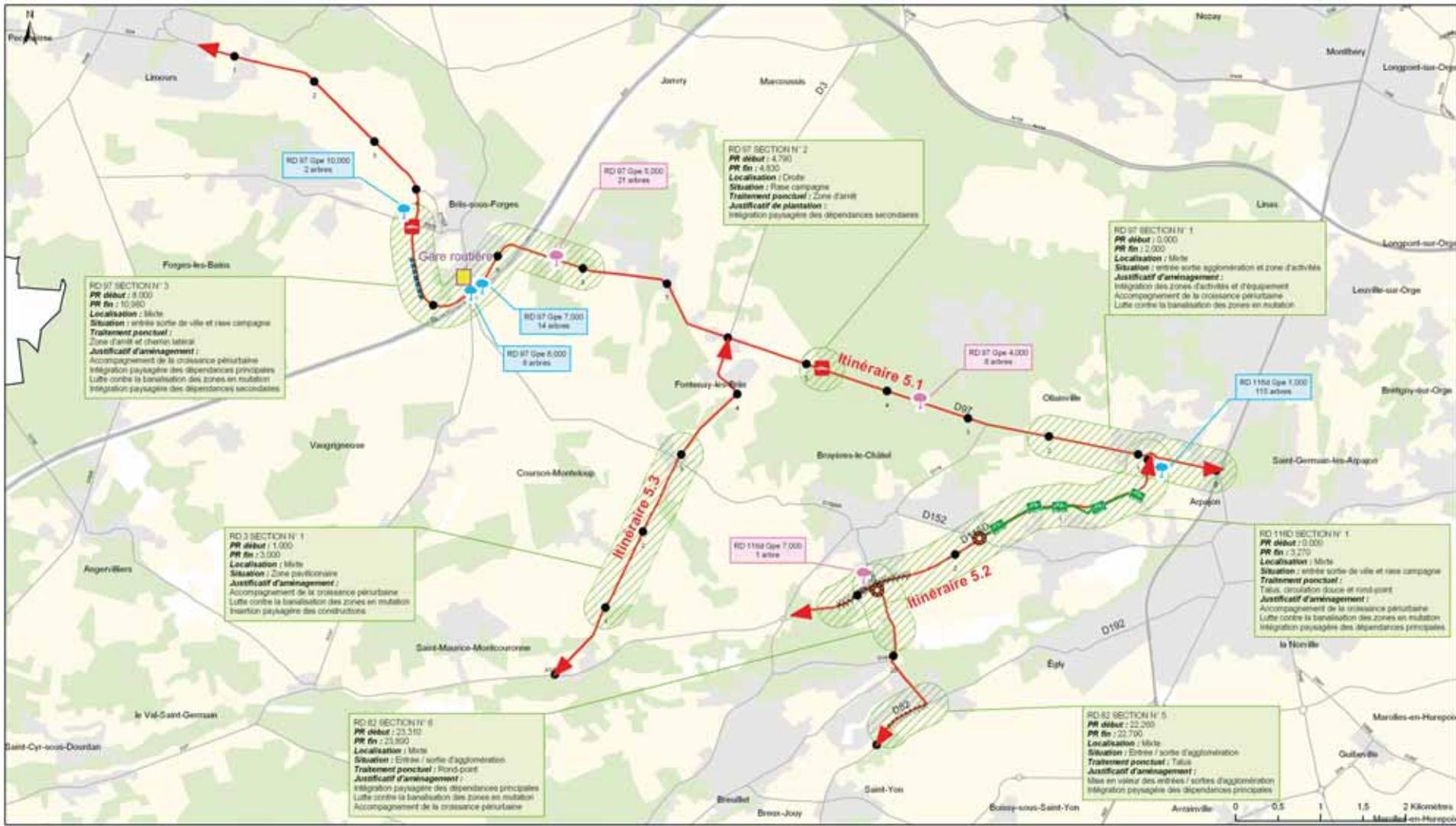
Alignements historiques aujourd'hui disparus : RD 152 PR 0,600 à 1,700 ; RD 97 PR 2,700 à 6,700
(source : cartes de Cassini)

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
5.1	passage d'amphibiens proposition de corridor écologique ZNIEFF	-	Existantes : piste cyclable, véloroute / voie verte En projet : itinéraire 5	château de Courson, tour de Monthléry château de saint Jean de Beauregard château de Janvry, château du Marais ruines du château de Marcoussis
5.2	ZNIEFF	-	Existantes : piste cyclable, circuit randonnée cycles En projet : itinéraire 2	château de Courson château de Segrez tour de Monthléry
5.3		-	En projet : itinéraire 19	château de Courson, château de Segrez château de Janvry, château du Marais



Unité d'aménagement paysager n° 5 : traitement des transitions urbain / rural entre la RN 20, l'autoroute A10 et Limours



UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 6 : TRAITEMENT DES TRANSITIONS URBAIN / RURAL ENTRE LA PORTE DU DÉPARTEMENT ET GOMETZ LA VILLE

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Dans les zones d'interface urbain / rural, caractérisées par la juxtaposition de paysages en mutation* et d'espaces naturels encore préservés, il faut anticiper l'aménagement des dépendances vertes avant d'aboutir à la banalisation* généralisée du territoire
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Espace globalement de bonne qualité, avec des problématiques ponctuelles en s'approchant des pôles d'urbanisation (ex : entrée de Gometz la Ville, croissance périurbaine)
- ◆ **Objectif d'aménagement** : Préserver cet espace en anticipant l'expansion urbaine à venir à partir de Gometz la Ville. Préserver la porte d'entrée du Département (PR 22 à 23) actuellement mise en valeur par une lisière boisée puis un alignement
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Hurepoix
- ◆ **Sols dominants** : Planosols lithomorphes, sols d'apport alluvial hydromorphes, sols lessivés, sols lessivés hydromorphes



RD 988 PR 14.500 : entrée d'agglomération (Gometz la Ville)



RD 988 PR 15 : transition Gometz la Ville - Limours

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

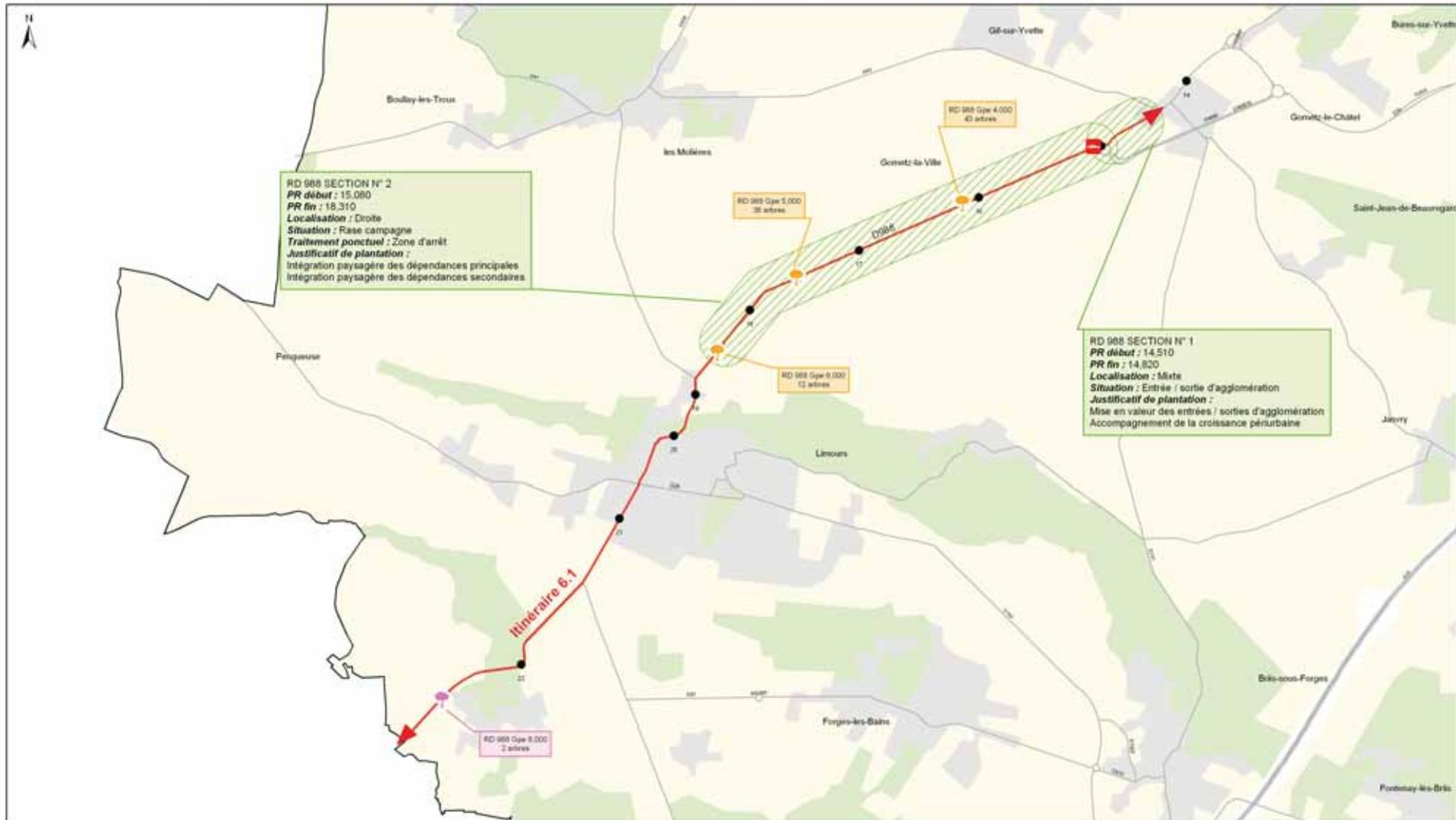
Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
6.1	988	PR 15 à 23	accompagnement croissance périurbaine mise en valeur de l'entrée/sortie de Gometz la Ville	intégration paysagère des dépendances secondaires : zone d'arrêt (PR 15.060)	potentiel de maintien : 45 arbres renouvellement complet : 93 arbres (groupes 4,000 ; 5,000 et 6,000) suppression définitive : 2 arbres (groupe 8,000)

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
6.1	-	-	Existantes : piste cyclable, véloroute / voie verte En projet : itinéraire 6	château de saint Jean de Beauregard château de Janvry



Unité d'aménagement paysager n° 6 : traitement des transitions urbain / rural entre la porte du Département et Gometz la Ville



UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 7 : TRAITEMENT DES INFRASTRUCTURES URBAINES, ABORDS DE L'AÉROPORT D'ORLY

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : L'aménagement des dépendances vertes en périphérie de l'aéroport d'Orly doit permettre d'atténuer les nuisances esthétiques induites par la proximité de cette infrastructure
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Espace fortement banalisé en périphérie de l'aéroport d'Orly
- ◆ **Objectif d'aménagement** : Poursuivre la trame verte de la RD 118 qui longe la limite Sud de l'aéroport, en accompagnement de la circulation douce
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Zone urbaine Ouest
- ◆ **Sols dominants** : Planosols lithomorphes, sols lessivés hydromorphes, sols lessivés modaux



RD 167 PR 4.800 : zone d'arrêt sur axe très fréquenté



RD 167A PR 7.300 : piste cyclable à aménager (longe l'aéroport)

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

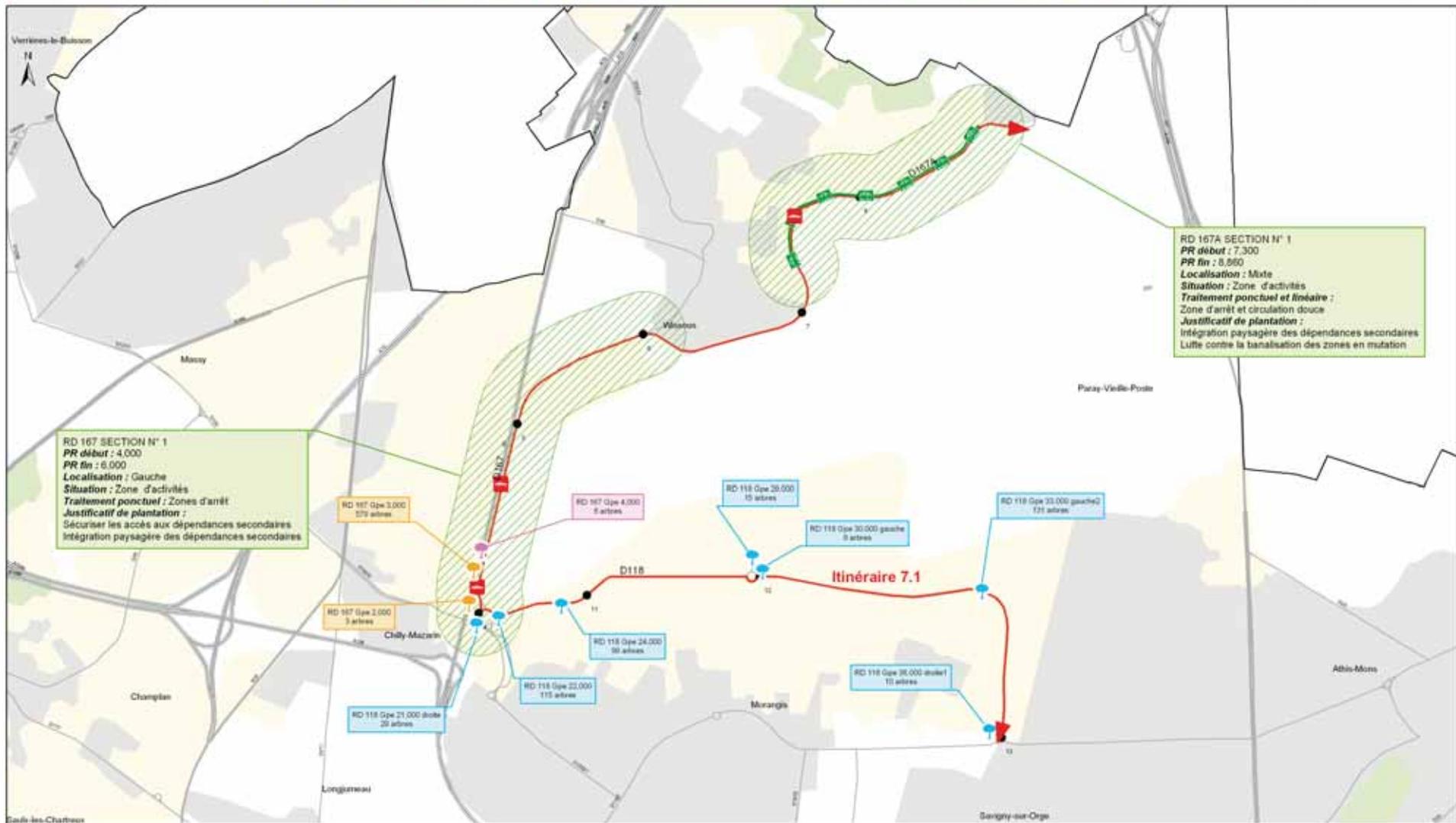
Identification de l'itinéraire			Besoins d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
7.1	167	PR 4 à 6	-	intégration paysagère et mise en sécurité des accès aux dépendances secondaires : zones d'arrêt (PR4.190 et 4.820) besoin de zones d'arrêt sécurisées bien séparées de la chaussée	potentiel de maintien : 35 arbres renouvellement complet : 584 arbres (groupes 2,000 et 3,000) suppression définitive : 6 arbres (groupe 4,000)
	167A	PR 6 à 9	lutte contre banalisation* des zones en mutation*	intégration paysagère des dépendances secondaires : zone d'arrêt (PR 7.600) accompagnement des circulations alternatives : piste cyclable (PR 7.320 à 8.860)	-
	118	PR 10 à 13	-	-	potentiel de maintien : 332 arbres renouvellement ponctuel : 395 arbres (groupes 22,000 ; 24,000 ; 29,000 ; 30,000 gauche ; 33,000 gauche2 et 36,000 droite1)

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
7.1	-	-	Existantes : piste cyclable, aqueduc de la Vanne En projet : itinéraire 32	manoir de Morsang sur Orge château de Savigny sur Orge château de Chilly-Mazarin



Unité d'aménagement paysager n° 7 : traitement des infrastructures urbaines, abords de l'aéroport d'Orly



RD 167A SECTION N° 1
 PR début : 7,300
 PR fin : 8,500
 Localisation : Mixte
 Situation : Zone d'activités
 Traitement ponctuel et linéaire :
 Zone d'arrêt et circulation douce
 Justificatif de plantation :
 Intégration paysagère des dépendances secondaires
 Lutte contre la banalisation des zones en mutation

RD 167 SECTION N° 1
 PR début : 4,000
 PR fin : 6,000
 Localisation : Gauche
 Situation : Zone d'activités
 Traitement ponctuel : Zones d'arrêt
 Justificatif de plantation :
 Sécuriser les accès aux dépendances secondaires
 Intégration paysagère des dépendances secondaires

RD 167 Gpe 3,000
 279 arbres

RD 167 Gpe 4,000
 8 arbres

RD 118 Gpe 26,000
 15 arbres

RD 118 Gpe 30,000 gauche
 8 arbres

RD 118 Gpe 33,000 gauche
 121 arbres

RD 167 Gpe 2,000
 3 arbres

RD 118 Gpe 24,000
 98 arbres

RD 118 Gpe 22,000
 115 arbres

RD 118 Gpe 36,000 droite
 10 arbres

RD 118 Gpe 21,000 droite
 26 arbres

Besoins d'aménagement

- Zone d'arrêt
- Circulation douce

Orientation de gestion des groupes d'arbres

- Rénovation (renouvellement ponctuel)
- Réhabilitation (renouvellement complet)
- Suppression définitive

Section paysagère problématique

- Itinéraire
- PR

Route Départementale

- Route Nationale
- Autoroute

Zone bâtie

- Prairie, pelouse, culture
- Verger
- Forêt et espace semi-naturel

0 250 500 750 1 000 Mètres

UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 8 : PRÉSERVATION ET RENFORCEMENT DE L'IDENTITÉ LOCALE ENTRE MILLY LA FORÊT, COURANCES ET L'AUTOROUTE A6

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Le Sud du département constitue un potentiel de richesses tant naturelles que patrimoniales, qu'il faut préserver, renforcer et mettre en valeur au travers de l'aménagement des dépendances vertes
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Liaison avec l'autoroute A6 (via Courances) très fréquentée, patrimoine touristique (ex : Milly-la-Forêt, Dannemois, Courances, cressonnières)
- ◆ **Objectif d'aménagement** : Renforcer la qualité de l'itinéraire en traitant les points noirs résiduels
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Gâtinais
- ◆ **Sols dominants** : Sols d'apport alluvial hydromorphes, sols bruns calcaires, sols bruns calcaires modeaux, sols bruns lessivés, sols lessivés faiblement podzoliques, sols lessivés glossiques, sols lessivés modaux, sols lessivés planosoliques, sols podzolisés



RD 948 PR 12.250 à 15 : accompagnement des circulations alternatives (piste cyclable)

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES Dépendances VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
8.1	372	PR 14 à 20	-	intégration paysagère des dépendances secondaires : aire de repos (PR 17.850), zones d'arrêt (PR 14.800, PR 14.900, PR 15, PR 15.530, PR 17.730, PR 18.850, PR 18.570), chemin latéral (PR 16.350 à 18.200)	potentiel de maintien : 97 arbres renouvellement ponctuel : 58 arbres (groupes 3,000 et 5,000)
8.2	948	PR 0 à 18	-	intégration paysagère et mise en sécurité des dépendances secondaires : zones d'arrêt (PR 1.170, PR 7.770, PR 17.300), chemin latéral (PR 1.410 à 2.660) accompagnement des circulations alternatives : piste cyclable (PR 12.250 à 15)	potentiel de maintien : 52 arbres renouvellement ponctuel : 200 arbres (groupes 9,000 et 11,000) renouvellement complet : 36 arbres (groupes 4,000 et 6,000) suppression définitive : 2 arbres (groupe 7,000)

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire	Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
8.1	proposition de corridor écologique périmètre site inscrit ZICO	périmètre PNR Gâtinais observatoire n° 7a et 7 b : entrée de Courances (charte du Massif du Malabri et de la Butte de Turelles)	Existantes : chemin grande randonnée GR circuit randonnée cycles aqueduc de la Vanne véloroute / voie verte	château de Courances château de la Bonde (Milly la Foret)
8.2	proposition de corridor écologique périmètre site inscrit ZICO, ZNIEFF	périmètre PNR Gâtinais observatoire n° 14 : cressonnières de Moigny et Courances (charte de la Vallée de l'Essonne et du Rebais) observatoire n° 5a : monument à l'intersection des RD 90 et 948 (charte du Massif du Malabri et de la Butte Turelles)	Existantes : piste cyclable chemin grande randonnée GR circuit randonnée cycles aqueduc de la Vanne véloroute / voie verte En projet : itinéraire 14	château de Courances château de la Bonde (Milly la Foret)



Unité d'aménagement paysager n° 8 : préservation et renforcement de l'identité locale entre Milly la Forêt, Courances et l'autoroute A6



<p>Besoins d'aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> Aire de repos Zone d'arrêt Circulation douce Chemin latéral 	<p>Orientation de gestion des groupes d'arbres</p> <ul style="list-style-type: none"> Rénovation (renouvellement ponctuel) Réhabilitation (renouvellement complet) Suppression définitive 	<p> Section paysagère problématique</p> <p> Itinéraires</p> <p> PR</p>	<p> Route Départementale</p> <p> Route Nationale</p> <p> Autoroute</p>	<p> Zone bâtie</p> <p> Prairie, pelouse, culture</p> <p> Verger</p> <p> Forêt et espace semi-naturel</p>	<p>0 1 2 3 4 Kilomètres</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 9 - ITINÉRAIRE 9.1 : PRÉSERVATION ET RENFORCEMENT DE L'IDENTITÉ LOCALE DE L'ARC SUD RURAL / BEUCE, DE DOURDAN À ETAMPES

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Le Sud du département constitue un potentiel de richesses tant naturelles que patrimoniales, qu'il faut préserver, renforcer et mettre en valeur au travers de l'aménagement des dépendances vertes
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Paysage de plateau. Impact fort des alignements existants
- ◆ **Objectif d'aménagement** : Dans la continuité des plantations existantes, reconstituer des alignements à grande échelle, qui marquent ce paysage de plateau et assurent une meilleure lecture du maillage routier
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Beauce
- ◆ **Sols dominants** : Planosols lithomorphes, sols bruns calcaires, sols bruns lessivés, sols d'apport alluvial hydromorphes, sols lessivés, sols lessivés hydromorphes



RD 116 PR 18 à 19.400 : accompagnement des circulations alternatives (piste cyclable)



RD 836 PR 2.800 : alignements existants (en arrière plan), potentialités de plantation

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

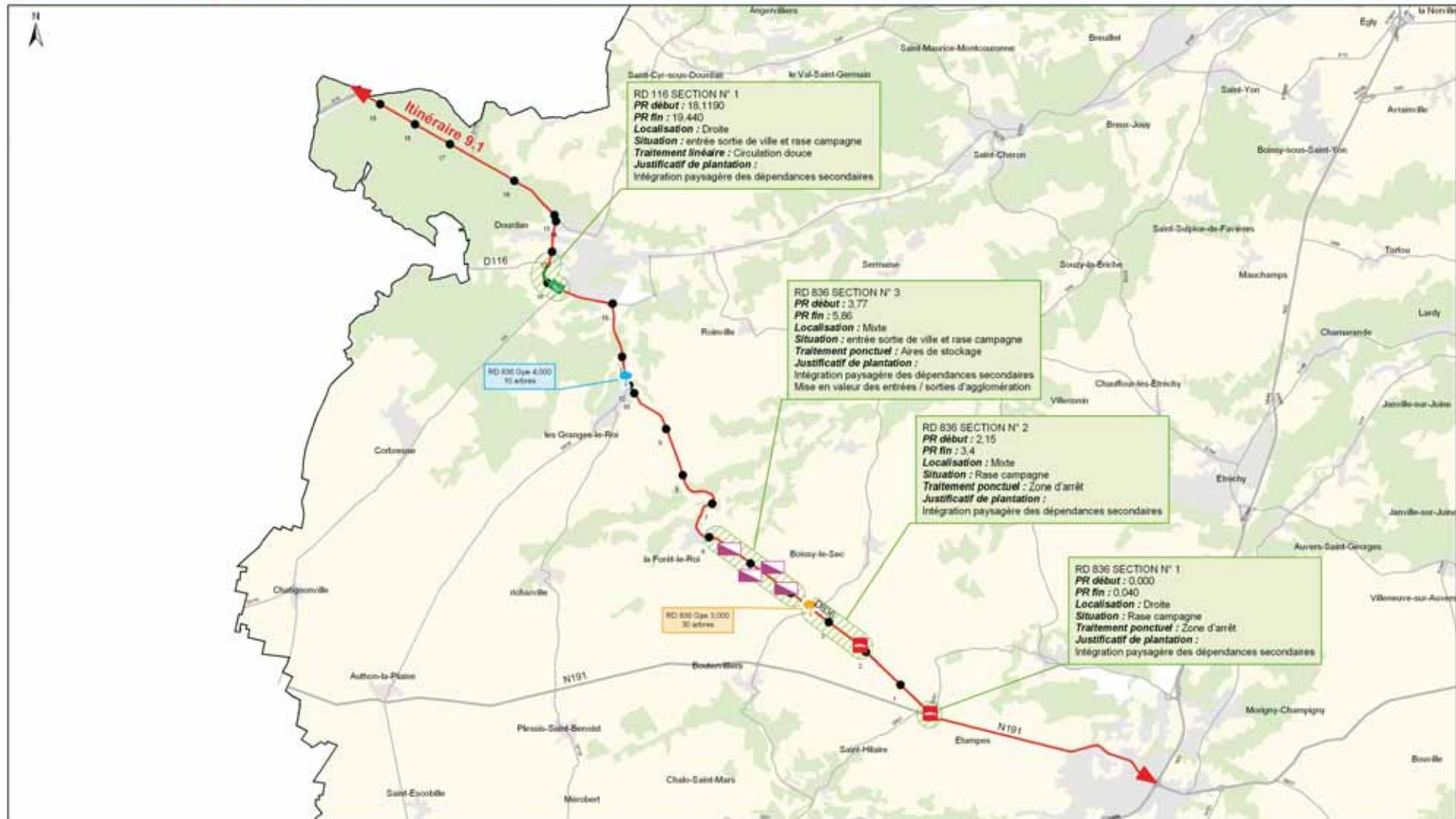
Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
9.1	836	PR 0 à 19	mise en valeur de l'entrée/sortie de La Forêt le Roi	intégration paysagère des dépendances secondaires : zones d'arrêt (PR 0, PR 2.190) aires de stockage (PR 4.120, PR 4.700, PR 4.750, PR 5.500)	potentiel de maintien : 233 arbres renouvellement ponctuel : 10 arbres (groupe 4,000) renouvellement complet : 30 arbres (groupe 3,000)
	116	PR 18 à 19,5	-	accompagnement des circulations alternatives : piste cyclable (PR 18.1200 à 19.440)	-
	RN 191	PR 35 à 40 (extension prévisible PR 40 à 54 avec décentralisation)	liaison directe depuis la sortie des autoroutes A10 / A11	pas étudiée	pas étudiée

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire		Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
Numéro	RD			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
9.1	836	passage d'amphibiens proposition de corridor écologique site inscrit site classé entité écologique remarquable ZPPAUP ZNIEFF	-	Existantes : piste cyclable (à proximité) chemin grande randonnée GR chemin Grande Banlieue (à proximité) En projet : itinéraires 3 et 8	parc de Jeurre château de Dourdan tour guinette à Etampes manoir du Tronchet château de Bandeville
	116				
	RN 191	pas étudiée	pas étudiée	pas étudiée	



Unité d'aménagement paysager n° 9 - itinéraire 9.1 : préservation et renforcement de l'identité locale de l'Arc Sud Rural / Beauce, de Dourdan à Etampes



- | | | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|------------------------------|
| Besoins d'aménagement | Orientation de gestion des groupes d'arbres | Section paysagère problématique | Route Départementale | Zone bâtie |
| Aire de stockage | Rénovation (renouvellement ponctuel) | Route Nationale | Prairie, pelouse, culture | Verger |
| Zone d'arrêt | Réhabilitation (renouvellement complet) | Itinéraire | Autoroute | Forêt et espace semi-naturel |
| Circulation douce | | PR | | |

UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 9 - ITINÉRAIRE 9.2 : PRÉSERVATION ET RENFORCEMENT DE L'IDENTITÉ LOCALE DE L'ARC SUD RURAL / BEAUCE, DES GRANGES LE ROI À ANGERVILLE

◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Le Sud du département constitue un potentiel de richesses tant naturelles que patrimoniales, qu'il faut préserver, renforcer et mettre en valeur au travers de l'aménagement des dépendances vertes

◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Paysage de plateau. Impact fort des alignements existants

◆ **Objectif d'aménagement** : A partir des unités arborées existantes, assurer une gestion cohérente du patrimoine tout en intégrant les contraintes liées à la sécurité routière et reconstituer des alignements à grande échelle, qui marquent ce paysage de plateau et assurent une meilleure lecture du maillage routier

◆ **Unité paysagère traversée** : Beauce

◆ **Sols dominants** : Planosols lithomorphes, sols bruns calcaires, sols bruns lessivés



RD 838 PR 58 : entrée sortie d'agglomération à mettre en valeur (Angerville)



RD 838 : lecture difficile de l'intersection

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

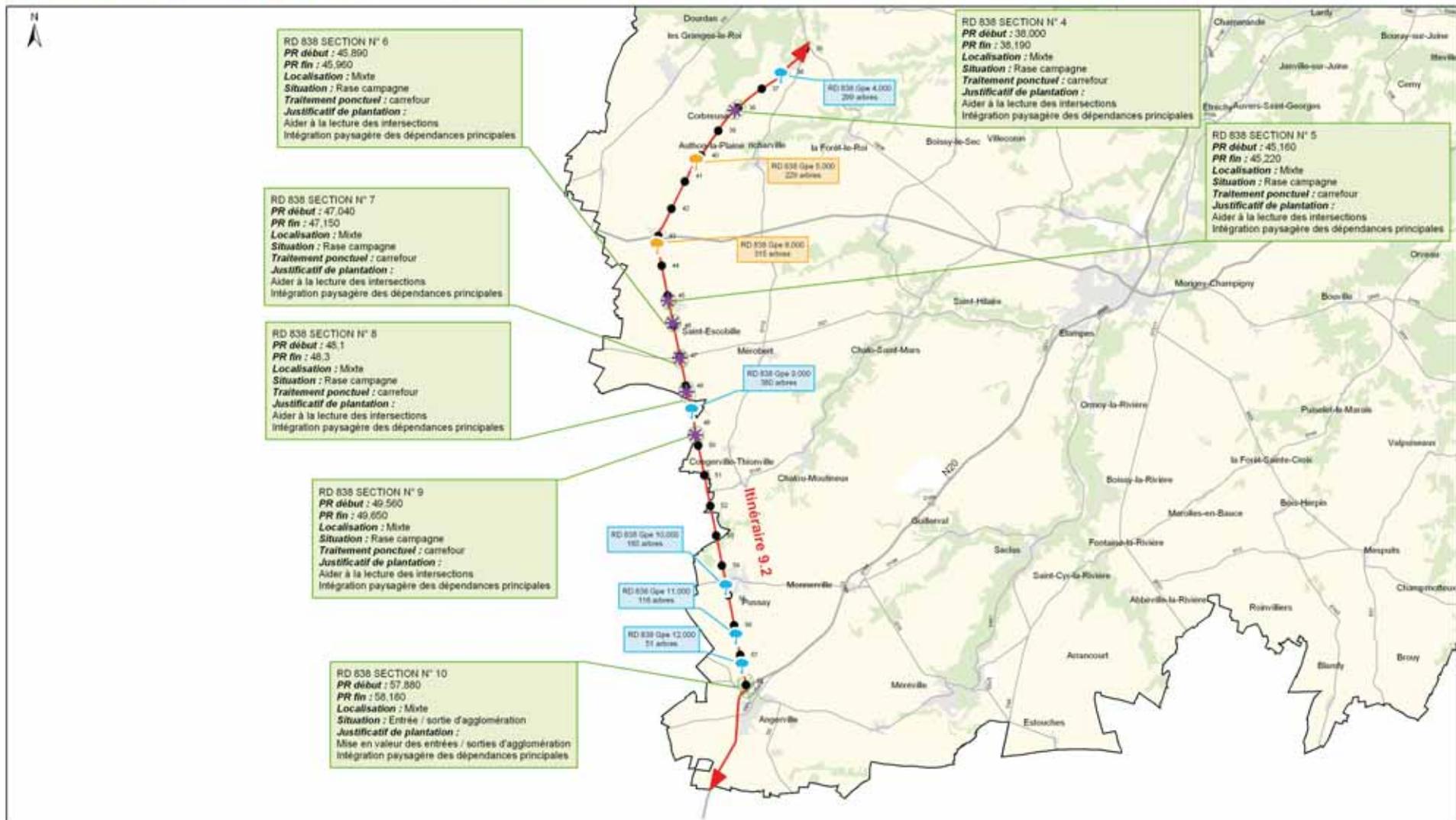
Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
9.2	838	PR 35 à 58	mise en valeur des entrées/sorties d'agglomération (Angervilliers, Angerville)	intégration paysagère des dépendances principales : <i>cicatrice infrastructures routières (abords RN20 Angerville)</i> aide à la lecture des intersections : <i>carrefours (PR 10.040, PR 38.30, PR 45.170, PR 45.920, PR 47.080, PR 48.200, PR 49.600)</i>	potentiel de maintien : 211 arbres renouvellement ponctuel : 1032 arbres (groupes 4,000 ; 9,000 ; 10,000 ; 11,000 et 12,000) renouvellement complet : 544 arbres (groupes 5,000 et 8,000)
	RN 20	PR 54,5 à 57,5 (décentralisation)	liaison avec département 45	pas étudiée	pas étudiée

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire		Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
Numéro	RD			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
9.2	838	-	-	Existantes : chemin grande randonnée GR chemin Beauce Gâtinais	château de Dourdan château de Dommerville
	RN 20	pas étudiée	pas étudiée	pas étudiée	pas étudiée



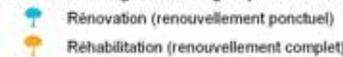
Unité d'aménagement paysager n° 9 - Itinéraire 9.2 : préservation et renforcement de l'identité locale de l'Arc Sud Rural / Beauce, des Granges le Roi à Angerville



Besoins d'aménagement



Orientation de gestion des groupes d'arbres



Section paysagère problématique



Route Départementale

Route Nationale

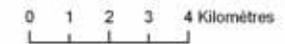
Autoroute

Zone bâtie

Prairie, pelouse, culture

Verger

Forêt et espace semi-naturel



UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 9 - ITINÉRAIRE 9.3 : PRÉSERVATION ET RENFORCEMENT DE L'IDENTITÉ LOCALE DE L'ARC SUD RURAL / GÂTINAIS, D'ETAMPES À MILLY LA FORÊT

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Le Sud du département constitue un potentiel de richesses tant naturelles que patrimoniales, qu'il faut préserver, renforcer et mettre en valeur au travers de l'aménagement des dépendances vertes
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Circulation importante dans un cadre globalement de bonne qualité
- ◆ **Objectif d'aménagement** : Préserver la qualité de l'itinéraire en améliorant l'existant par l'aménagement des dépendances fonctionnelles (chemin latéral, zones d'arrêt, aires de repos) et en traitant les points noirs localisés (ex : abords de zones d'activités)
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Gâtinais et Beauce
- ◆ **Sols dominants** : Planosols lithomorphes, sols à amphigley à nappe perchée et à nappe phréatique profonde, sols bruns calcaires, sols bruns lessivés, sols d'apport alluvial hydromorphes, sols lessivés, sols lessivés faiblement podzoliques, sols podzolisés



RD 837 PR 18.100 : aire de repos de Milly la Forêt



RD 837 PR 18.200 : zone d'activités de Milly la Forêt

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
9.3	837	PR 0 à 27,5		lutte contre banalisation* des zones en mutation* et intégration zone d'activités de Milly intégration paysagère et/ou mise en sécurité des accès aux dépendances secondaires : zones d'arrêt (PR 4, PR 8.970; PR 13.080, PR 13.980, PR20.530, PR 21.200, PR 21.280) chemin latéral (PR 0 à 2.830) aires de repos (PR 18.150 et PR 19.800)	potentiel de maintien : 172 arbres renouvellement ponctuel : 173 arbres (groupes 14,000 et 15,000) suppression définitive : 41 arbres (groupes 10,000 ; 13,000 gauche et 16,000)
	RN 191	PR 33,8 à 35	pas étudiée	pas étudiée	pas étudiée

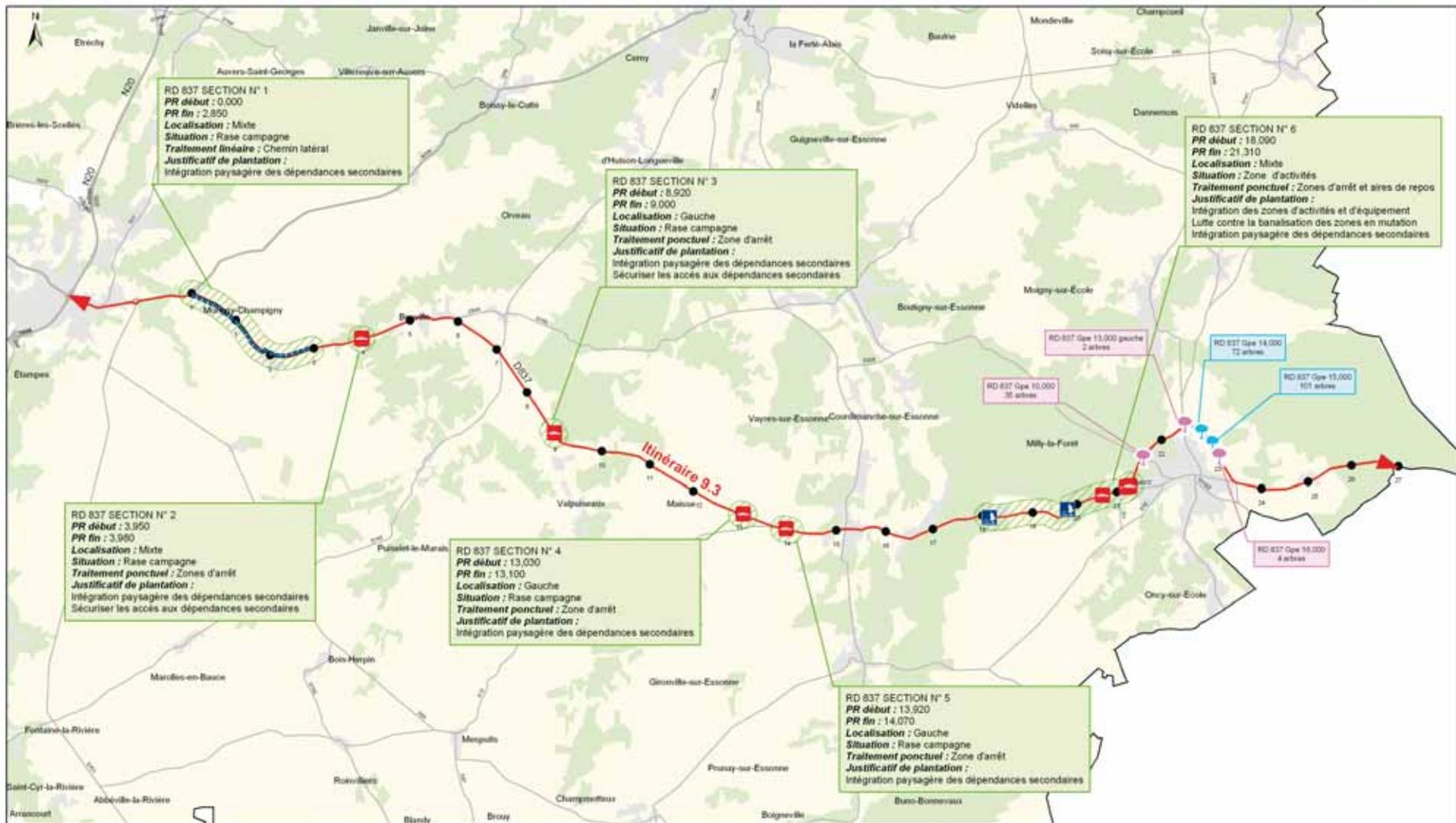
Alignement historique aujourd'hui disparu : RD 837 PR 5,900 à 6,800 (source : cartes de Cassini)

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire		Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
Numéro	RD			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
9.3	837	proposition de corridor écologique site inscrit site classé ZPPAUP ZNIEFF ZICO	périmètre PNR Gâtinais observatoire 10a : arrivée sur Milly-la-Forêt, espace agricole fragilisé observatoire 11 : frange urbaine de Milly-la-Forêt observatoire 14c : zone d'activités de Milly-la-Forêt observatoire 15a et 15b : entrée de Milly-la-Forêt (charte paysagère du Massif du Malabri et de la Butte Turelles)	Existantes : chemin grande randonnée GR chemin Beauce Gâtinais véloroute / voie verte (à proximité)	château de Courances parc de Jeurre château de Bélesbat château de Farcheville tour guinette à Etampes donjon de Puisselet le Marais château de la Bonde à Milly la Forêt
	RN 191	pas étudiée	pas étudiée	pas étudiée	pas étudiée



Unité d'aménagement paysager n° 9 - itinéraire 9.3 : préservation et renforcement de l'identité locale de l'Arc Sud Rural / Gâtinais, d'Etampes à Milly la Forêt



Besoins d'aménagement	Orientation de gestion des groupes d'arbres	Section paysagère problématique	Route Départementale	Zone bâtie
Aire de repos	Renovation (renouvellement ponctuel)	Itinéraire	Route Nationale	Prairie, pelouse, culture
Zone d'arrêt	Suppression définitive	PR	Autoroute	Verger
Chemin latéral				Forêt et espace semi-naturel

UNITÉ D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER N° 9 - ITINÉRAIRE 9.4 : PRÉSERVATION ET RENFORCEMENT DE L'IDENTITÉ LOCALE DE L'ARC SUD RURAL / GÂTINAIS, D'ETAMPES À MALESHERBES

- ◆ **Cohérence d'aménagement de l'unité** : Le Sud du département constitue un potentiel de richesses tant naturelles que patrimoniales, qu'il faut préserver, renforcer et mettre en valeur au travers de l'aménagement des dépendances vertes
- ◆ **Etat des lieux de l'itinéraire** : Itinéraire de qualité avec des alignements marqueurs du paysage
- ◆ **Objectif d'aménagement** : Préserver la qualité de l'itinéraire en améliorant l'existant par l'aménagement des dépendances fonctionnelles (zones d'arrêt, aires de stockage), en traitant les points noirs localisés (ex : entrée d'agglomération, sécurité des intersections) et en reconstituant les alignements existants (RD 63)
- ◆ **Unité paysagère traversée** : Gâtinais et Beauce
- ◆ **Sols dominants** : Planosols lithomorphes, sols bruns calcaires, sols bruns lessivés, sols lessivés



RD 63 PR 5.800 : sortie d'agglomération (la Forêt Sainte Croix)



RD 63 PR 18.100 : unité arborée structurante

BESOINS D'AMÉNAGEMENT DES DÉPENDANCES VERTES ET GESTION DE L'EXISTANT

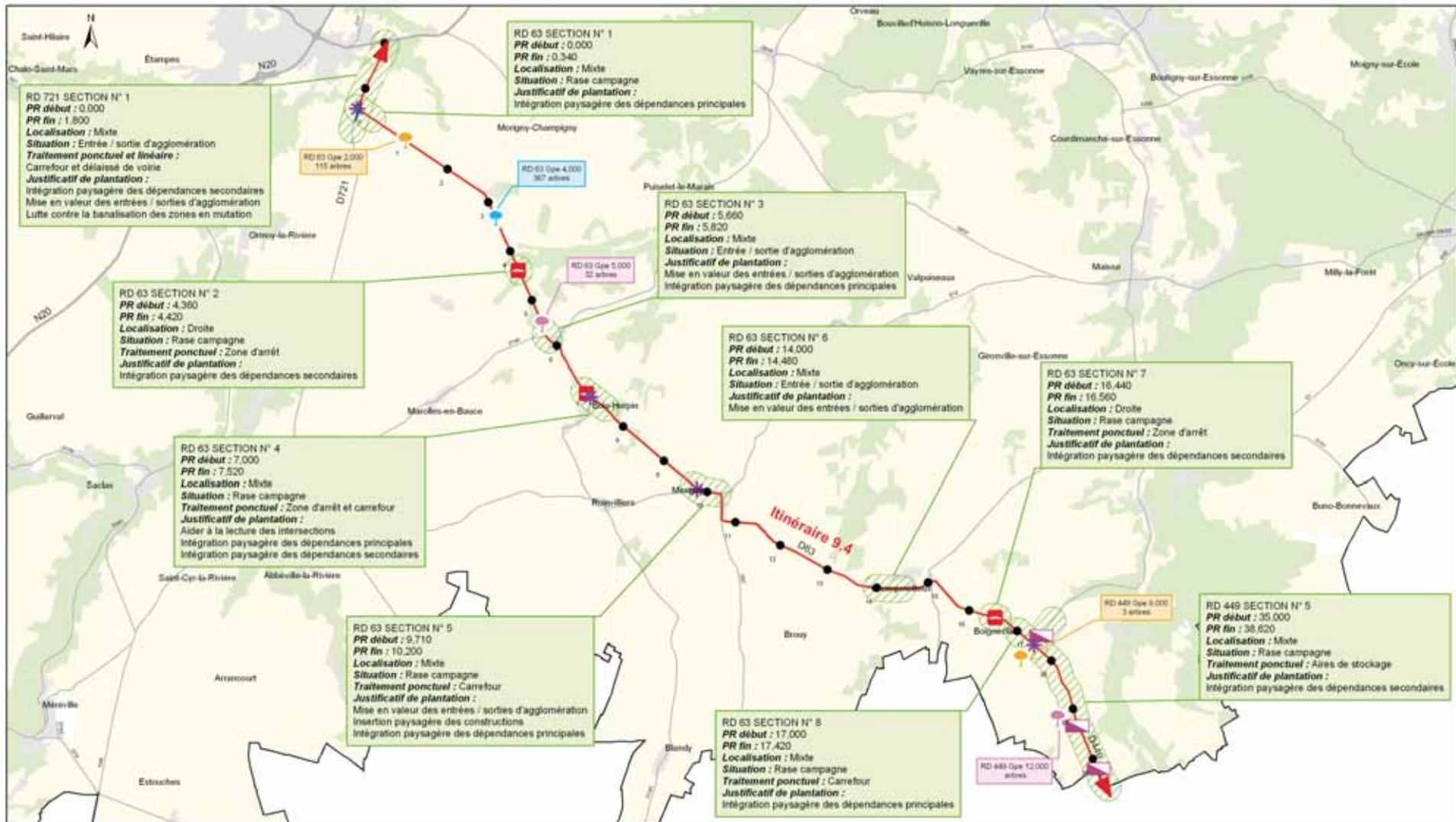
Identification de l'itinéraire			Besoin d'aménagement des dépendances vertes		Gestion du patrimoine arboré existant
Numéro	RD	PR	Problématiques générales	Problématiques localisées	
9.4	721	PR 0 à 1,5	lutte contre banalisation* des zones en mutation* mise en valeur de l'entrée/sortie d'Etampes	intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>délaissé de voirie (PR 1.400 à 1.630)</i> intégration paysagère des dépendances principales : carrefour avec la RD 63 (PR 1.410)	potentiel de maintien : 266 arbres
	63	PR 0 à 17,5	reconstitution d'un alignement structurant (PR 0 à 11) mise en valeur des entrées/sorties de la Forêt Ste Croix, de Mespuits et de Champmotteux	intégration paysagère des dépendances principales : <i>carrefour avec la RD 143 (PR 7.160), avec la RD 12 (PR 9.820), avec la RD 449 (PR 17.400)</i> intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>zones d'arrêt (PR 4.390, PR 7.080, PR 16.510)</i>	potentiel de maintien : 457 arbres renouvellement ponctuel : 367 arbres (groupe 4,000) renouvellement complet : 115 arbres (groupe 2,000) suppression définitive : 32 arbres (groupe 5,000)
	449	PR 35 à 38,5	-	intégration paysagère des dépendances secondaires : <i>aires de stockage (PR 35.370, PR 37.320, PR 38.200)</i>	potentiel de maintien : 3 arbres renouvellement complet : 3 arbres (groupe 9,000)

INTÉGRATION DES COMPOSANTES TOURISTIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES

Identification de l'itinéraire			Patrimoine environnemental spécifique	Observatoire des paysages PNR du Gâtinais	Intérêt touristique de l'itinéraire	
Numéro	RD	PR			Circulations alternatives qui longent ou intersectent l'itinéraire	Éléments remarquables situés à moins de 5 km
9.4			proposition de corridor écologique périmètres sites inscrits ZNIEFF	-	Existantes : circuit randonnée cycles chemin de grande randonnée GR chemin Beauce Gâtinais En projet : itinéraires 22 et 29	parc de Jeurre tour Guinette à Etampes donjon de Puiset le Marais



Unité d'aménagement paysager n° 9 : itinéraire 9.4 : préservation et renforcement de l'identité locale de l'Arc Sud Rural / Gâtinais, d'Etampes à Malesherbes



- | | | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------|------------------------------|
| Besoins d'aménagement | Orientation de gestion des groupes d'arbres | Section paysagère problématique | Route Départementale | Zone bâtie |
| Aire de stockage | Rénovation (renouvellement ponctuel) | Itinéraire | Route Nationale | Prairie, pelouse, culture |
| Carrefour | Réhabilitation (renouvellement complet) | PR | Autoroute | Verger |
| Zone d'arrêt | Suppression définitive | | | Forêt et espace semi-naturel |
| Délaissé de voirie | | | | |

THÉMATIQUES LOCALISÉES

Les unités d'aménagement paysager sont complétées par une carte des thématiques qui recense, pour les zones non intégrées dans les itinéraires, des problématiques localisées (ex : traitement des points d'arrêt, des aires de stockage déficientes) ainsi que les orientations de gestion pour le patrimoine arboré (groupes d'arbres à renouveler ou à supprimer).

Aménagement d'intersection ou rond-point

Carrefour		Rond-point	
RD	PR	RD	PR
RD 83	6,300	RD 3	8,430
RD 99	5,900	RD 83	6,480
RD 145	10,580	RD 145	15,070
RD 449	9,500	RD 449	13,900

Aménagement des entrées / sorties d'agglomération

RD	Agglomération
RD 18	Monnerville
RD 31	La Ferté Alais / Itteville
RD 56	Boissy le Cutté
RD 153	Chevannes ; Mennecy
RD 604	Angerville
RD 838	Angervilliers

Aménagement des dépendances fonctionnelles

Points d'arrêt	
RD	PR
RD 1	1,1550
RD 12	4,820
RD 18	4,190
RD 31	0,250
RD 33	5,000 ; 5,030
RD 82	17,200 ; 18,000
RD 83	3,000
RD 87	2,300
RD 94	0,330 ; 0,450 ; 0,1130
RD 113	6,460 ; 6,650
RD 131	4,350
RD 132	23,700
RD 145	14,800
RD 146	6,000
RD 148	15,720
RD 153	1,790 ; 29,170
RD 449	5,720 ; 13,320
RD 604	1,080 ; 1,120 ; 1,300
RD 838	27,380

Aires de stockage	
RD	PR
RD 1	14,160
RD 5	5,650 ; 7,320 ; 9,400
RD 18	3,330
RD 113	5,020 ; 6,000 ; 13,000
RD 143	8,810
RD 148	16,420
RD 153	10,440
RD 449	35,370
RD 603	2,450

Aire de repos	
RD	PR
RD 105	9,830

Accompagnement des circulations alternatives

Circulations douces		
RD	PR début	PR fin
RD 17	2,500	2,570
RD 17	2,620	3,000
RD 31	0,000	0,320
RD 31	0,320	2,860
RD 60	8,000	9,100
RD 118E	4,350	6,580

Chemin piéton		
RD	PR début	PR fin
RD 82	19,850	20,560

Orientation de gestion du patrimoine arboré

Groupes en Maintien	
RD	Numéro de groupe
RD 1	1,000 (D, G) ; 2,000 (D, G) ; 3,000 (RP) ; 4,000 (D, G) ; 5,000 (D)
RD 105	1,000 (G, RP)
RD 108	1,000 (G)
RD 116	1,000 (G) ; 2,000 (D) ; 3,000 (D) ; 4,000 (D)
RD 117	1,000 (G) ; 2,000 (D) ; 3,000 (G) ; 4,000 (G)
RD 118	14,000 (D) ; 16,000 (D) ; 18,000 (D)
RD 120	1,000 (D, G) ; 2,000 (D, G) ; 3,000 (D)
RD 132	1,000 (G) ; 2,000 (D) ; 3,000 (G) ; 4,000 (G)
RD 133	2,000 (TP) ; 3,000 (D) ; 6,000 (RP) ; 7,000 (G) ; 8,000 (D) ; 9,000 (G) ; 10,000 (G) ; 11,000 (G)
RD 141	1,000 (D) ; 2,000 (D)
RD 142	1,000 (D)
RD 142Z	1,000 (RP)
RD 145	3,000 (G) ; 4,000 (D) ; 5,000 (D) ; 6,000 (D) ; 7,000 (D) ; 8,000 (G) ; 9,000 (D) ; 11,000 (D) ; 12,000 (D) ; 13,000 (D)
RD 146	2,000 (G)
RD 146A	1,000 (D)
RD 146D	1,000 (D) ; 2,000 (D)
RD 148	1,000 (RP)
RD 152	2,000 (D) ; 3,000 (D)
RD 153	3,000 (RP) ; 4,000 (G)
RD 167A	1,000 (RP) ; 2,000 (D) ; 3,000 (TP) ; 4,000 (D)
RD 17	1,000 (G) ; 2,000 (G) ; 3,000 (D) ; 4,000 (D) ; 5,000 (D) ; 6,000 (G) ; 7,000 (G)
RD 18	1,000 (G) ; 2,000 (D, G)
RD 181	1,000 (D) ; 2,000 (G)
RD 184	1,000 (D1, D2, G1, G2)
RD 19	1,000 (D, G) ; 2,000 (D) ; 3,000 (D) ; 4,000 (D, G) ; 5,000 (G)
RD 201	1,000 (G)
RD 202G	1,000 (D)
RD 207	1,000 (G) ; 2,000 (G) ; 3,000 (D)
RD 21	1,000 (G) ; 2,000 (D) ; 3,000 (D)
RD 211	1,000 (G)
RD 218	1,000 (D) ; 2,000 (D) ; 3,000 (RP) ; 4,000 (RP)
RD 24	1,000 (D) ; 2,000 (D, G)
RD 257	3,000 (G) ; 4,000 (D) ; 5,000 (G) ; 6,000 (D)
RD 26	16,000 (D)
RD 27	1,000 (G, RP)
RD 3	1,000 (RP) ; 2,000 (D) ; 3,000 (D)
RD 31	19,000 (D1, D2, D3, D4, D5, D6) ; 20,000 (D, G) ; 22,000 (RP) ; 23,000 (D) ; 24,000 (G)
RD 35	19,000 (D, G) ; 20,000 (D, G)
RD 36	2,000 (D, G) ; 3,000 (RP) ; 4,000 (D) ; 5,000 (G)
RD 41	1,000 (D, G)
RD 446RN	1,000 (G) ; 2,000 (D) ; 3,000 (RP) ; 4,000 (G1, G2)
RD 449	2,000 (D) ; 3,000 (D) ; 4,000 (RP) ; 5,000 (D) ; 6,000 (RP) ; 7,000 (D)
RD 46	1,000 (D) ; 2,000 (D) ; 3,000 (G) ; 4,000 (D) ; 5,000 (G)
RD 49	1,000 (D)
RD 5	2,000 (D, G)
RD 53	1,000 (D) ; 2,000 (D) ; 3,000 (D) ; 4,000 (G)
RD 546	1,000 (G)
RD 592	2,000 (D) ; 3,000 (D)
RD 60	1,000 (G) ; 2,000 (G) ; 3,000 (G) ; 4,000 (G) ; 5,000 (D)
RD 604	1,000 (D1, D2, G1, G2) ; 2,000 (D, G)
RD 721	5,000 (D) ; 6,000 (D) ; 7,000 (D)
RD 74	1,000 (D)
RD 8	2,000 (G)
RD 82	1,000 (D) ; 2,000 (G) ; 3,000 (D)
RD 821	2,000 (G)
RD 838	1,000 (D)
RD 90	1,000 (D) ; 2,000 (G)
RD 901	1,000 (G)
RD 94	2,000 (D)
RD 941	1,000 (D, G) ; 2,000 (G)
RD 948	1,000 (G) ; 2,000 (D) ; 12,000 (D, G)
RD 95	2,000 (D)
RD 97	11,000
RD 988	1,000 (RP) ; 2,000 (RP)
RD 988D	1,000 (D) ; 2,000 (D) ; 3,000 (D, G) ; 4,000 (D, G1, G2) ; 5,000 (D)

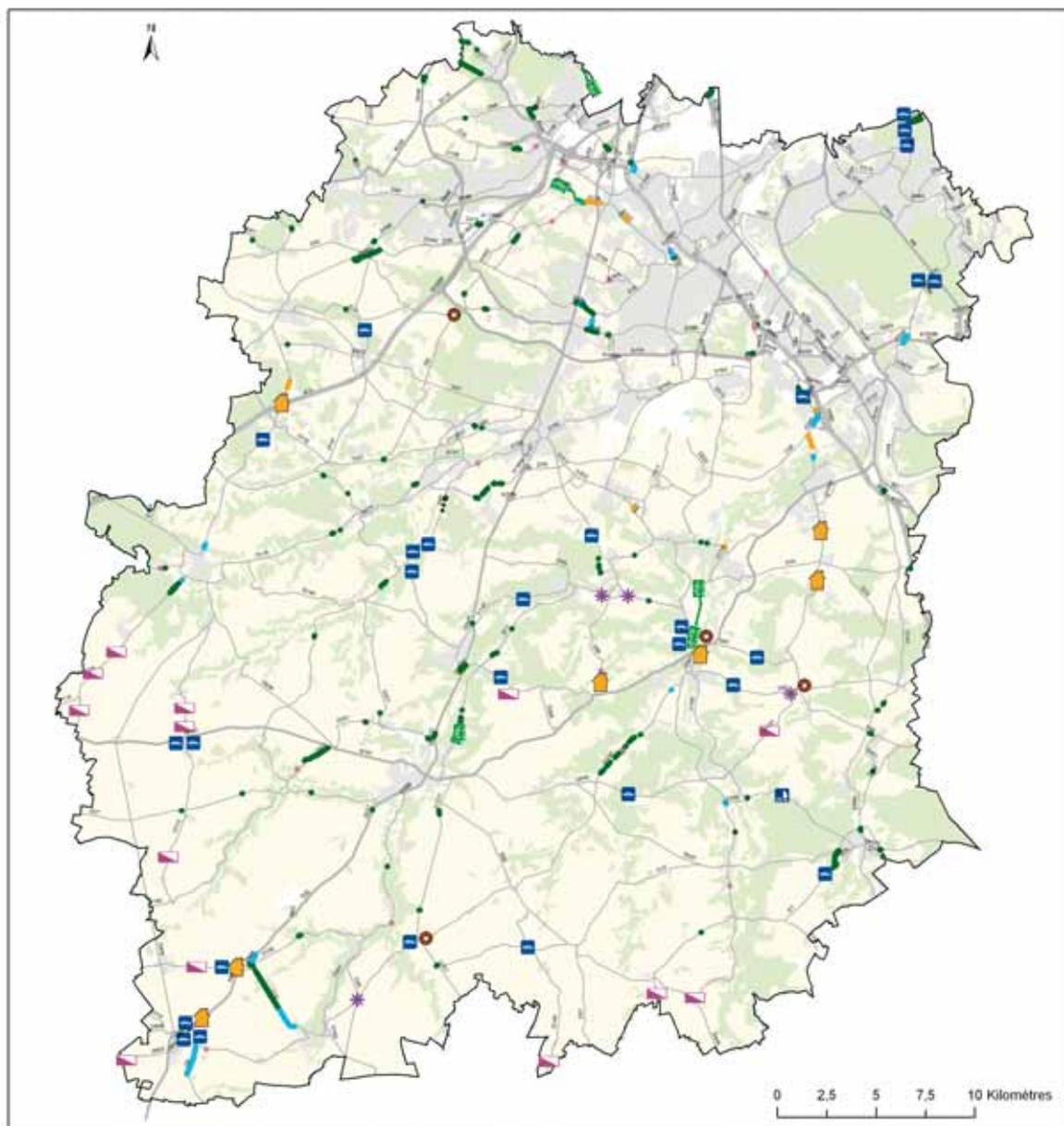
Groupes en Rénovation	
RD	Numéro de groupe
RD 117	5,000 (D) ; 7,000 (G)
RD 118	21,000 (D)
RD 118E	1,000 (G) ; 2,000 (G)
RD 133	1,000 (D, G, TP) ; 5,000 (D) ; 12,000 (G)
RD 145	2,000 (D)
RD 153	1,000 (D)
RD 18	3,000 (G) ; 4,000 (G)
RD 182	1,000 (G)
RD 184	2,000 (D1, D2, G1, G2)
RD 193	1,000 (G)
RD 257	2,000 (D)
RD 26	15,000 (G)
RD 33	1,000 (G) ; 3,000 (D, G)
RD 449	6,000 (D)
RD 5	1,000 (D)
RD 6	1,000 (D, G)
RD 838	3,000 (D)

Groupes en Réhabilitation	
RD	Numéro de groupe
RD 117	6,000 (G) ; 8,000 (G)
RD 118	15,000 (D1, D2) ; 17,000 (G) ; 20,000 (D)
RD 146	1,000 (G)
RD 153	2,000 (D, G)
RD 17	1,000 (D) ; 8,000 (G)
RD 26	17,000 (RP)
RD 33	2,000 (RP)
RD 8	1,000 (G)
RD 838	2,000 (D, G)
RD 94	1,000 (D)

Groupes en Suppression définitive	
RD	Numéro de groupe
RD 105	2,000 (G)
RD 116	5,000 (D)
RD 118	13,000 (G) ; 19,000 (D)
RD 133	4,000 (TP)
RD 142Z	2,000 (D)
RD 145	1,000 (D) ; 10,000 (G)
RD 146	3,000 (G)
RD 192	2,000 (D)
RD 193	2,000 (G)
RD 257	1,000 (G)
RD 31	18,000 (D) ; 21,000 (G) ; 25,000 (D)
RD 310	1,000 (D)
RD 35A	1,000 (G)
RD 36	1,000 (D)
RD 449	8,000 (G)
RD 49	2,000 (D)
RD 56	1,000 (D)
RD 591B1	1,000 (D)
RD 604	3,000 (D)
RD 821	1,000 (D)
RD 94	1,000 (G) ; 3,000 (G)
RD 95	1,000 (G)



Les thématiques localisées (carte au format A3 en annexe page 119)



Aménagement d'intersection ou rond-point

-  Carrefour
-  Rond-point

Aménagement des entrées / sorties d'agglomération



Aménagement des dépendances fonctionnelles

-  Point d'arrêt
-  Aire de stockage
-  Aire de repos

Accompagnement de circulations alternatives

-  Circulation douce
-  Chemin piéton

Orientation de gestion du patrimoine arboré

-  Maintien
-  Rénovation
-  Réhabilitation
-  Suppression définitive



Annexes

Références cartographiques

page 117

Glossaire

page 127

Bibliographie

page 129



Une ambition territoriale



Les dépendances vertes de l'Essonne



La politique d'aménagement et de gestion



Le carnet des besoins d'aménagement



Les annexes





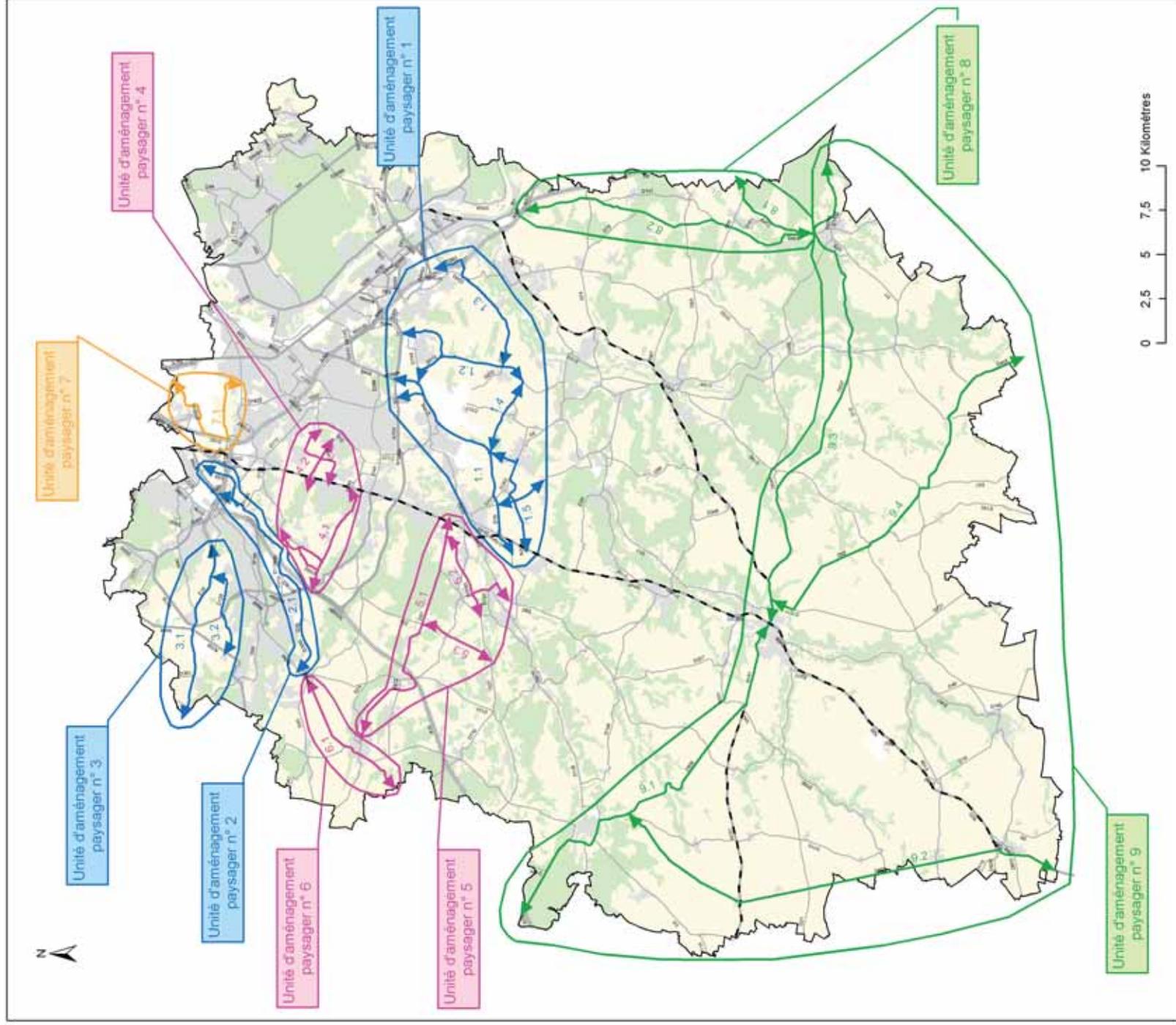
Références cartographiques

Cette annexe cartographique de 8 planches reprend les principales cartes qui figurent dans le présent document.

- 1 - Unités d'aménagement paysager
- 2 - Thématiques ponctuelles
- 3 - Richesse environnementale du département
- 4 - Gestion différenciée : répartition des types de milieux
- 5 - Répartition du patrimoine arboré implanté en accompagnement de voie des routes départementales
- 6 - Distance de plantation des arbres par rapport à la chaussée
- 7 - Répartition des groupes d'arbres selon leur orientation de gestion
- 8 - Types de sols dominants



Unités d'aménagement paysager (page 79)

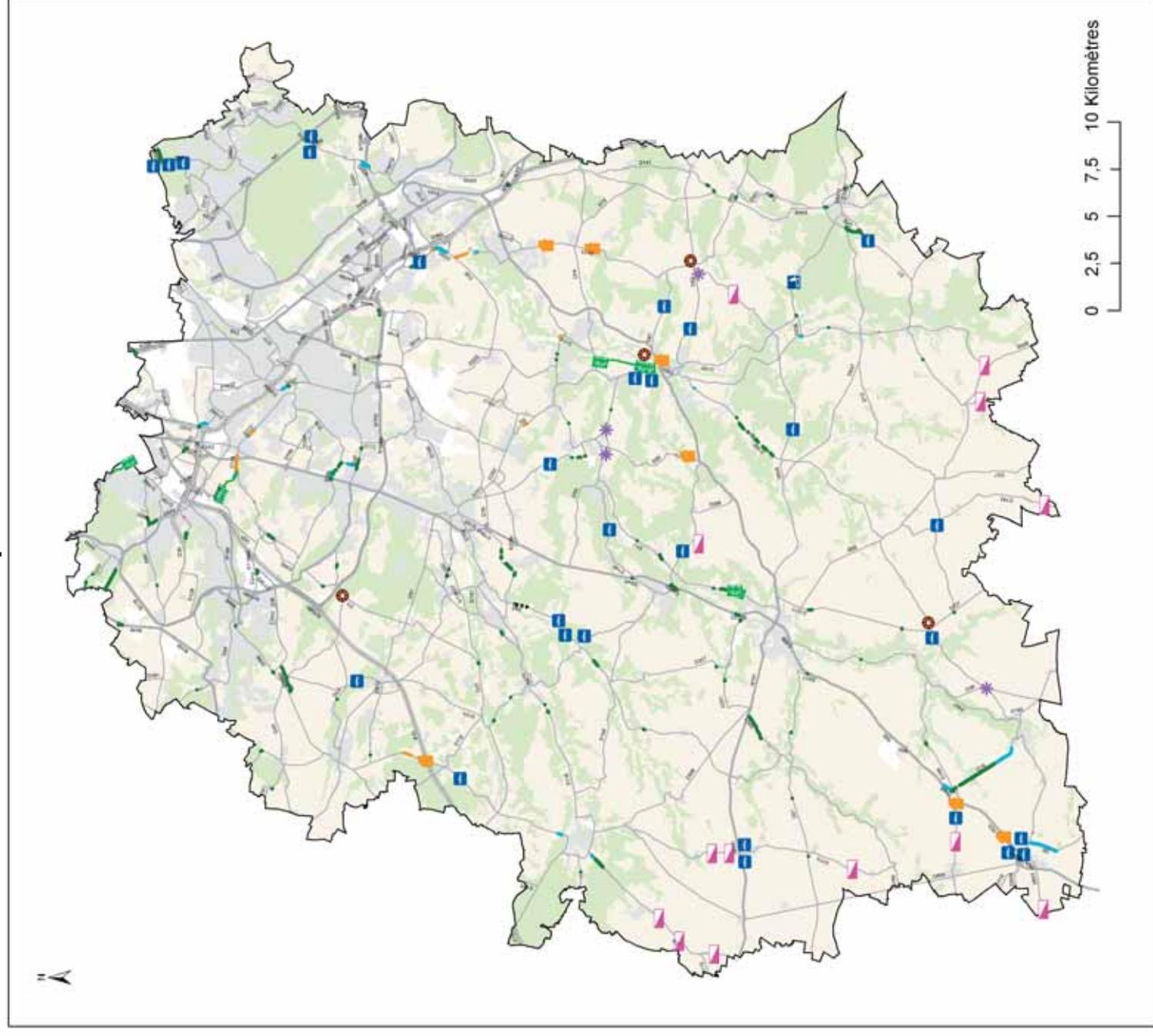


Cohérence d'aménagement

- Aménagements liés aux projets SDVD de grande échelle
- Traitement des transitions urbain / rural
- Traitement des infrastructures urbaines (Only)
- Préservation et renforcement de l'identité locale

--- RN non étudiés, intégrés ultérieurement

0 2.5 5 7.5 10 Kilomètres



Aménagement d'intersection ou rond-point

- * Carrefour
- Rond-point

Aménagement des entrées / sorties d'agglomération

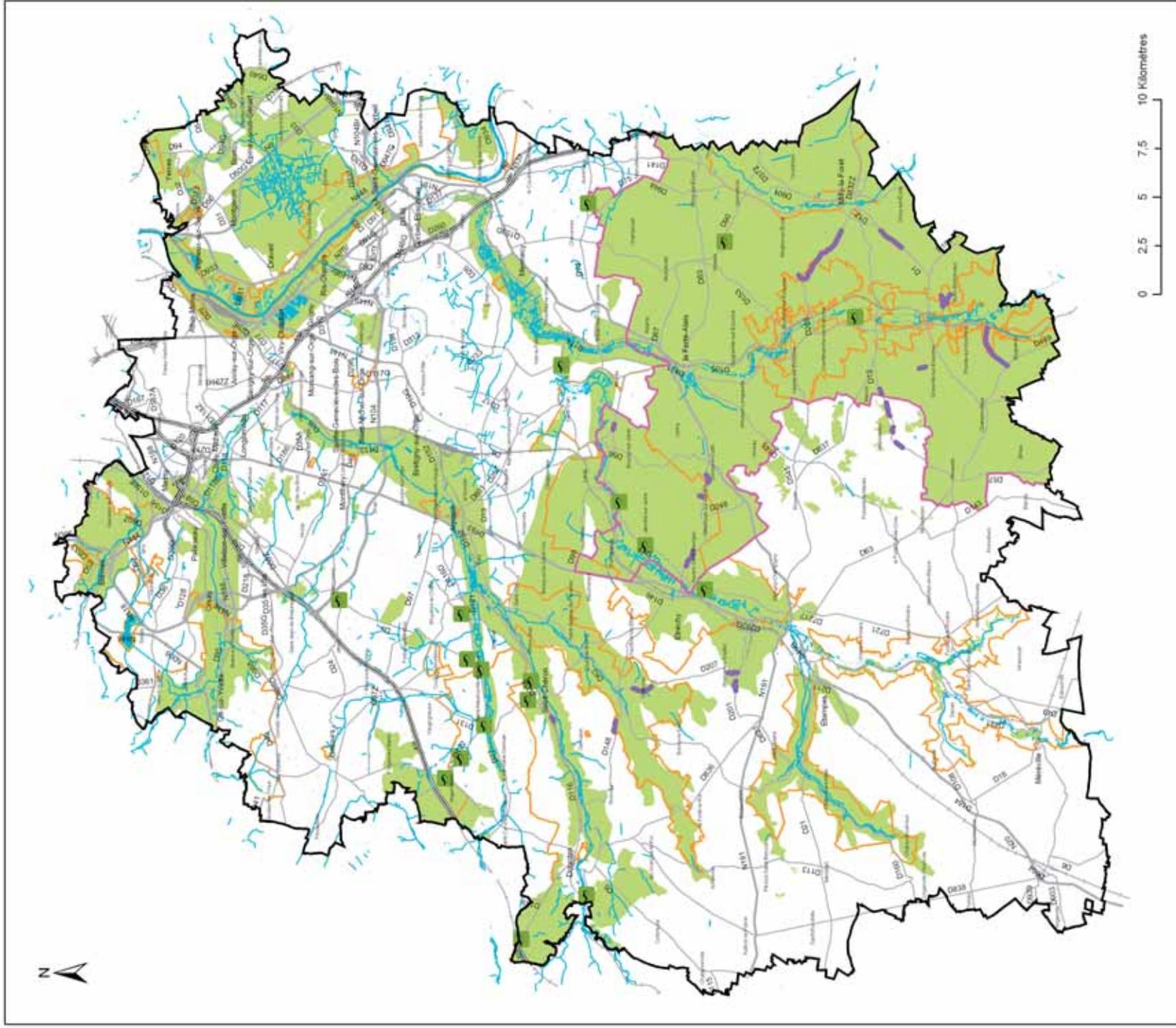
- Point d'arrêt
- Aire de stockage
- Aire de repos

Accompagnement de circulations alternatives

- Circulation douce
- Chemin piéton

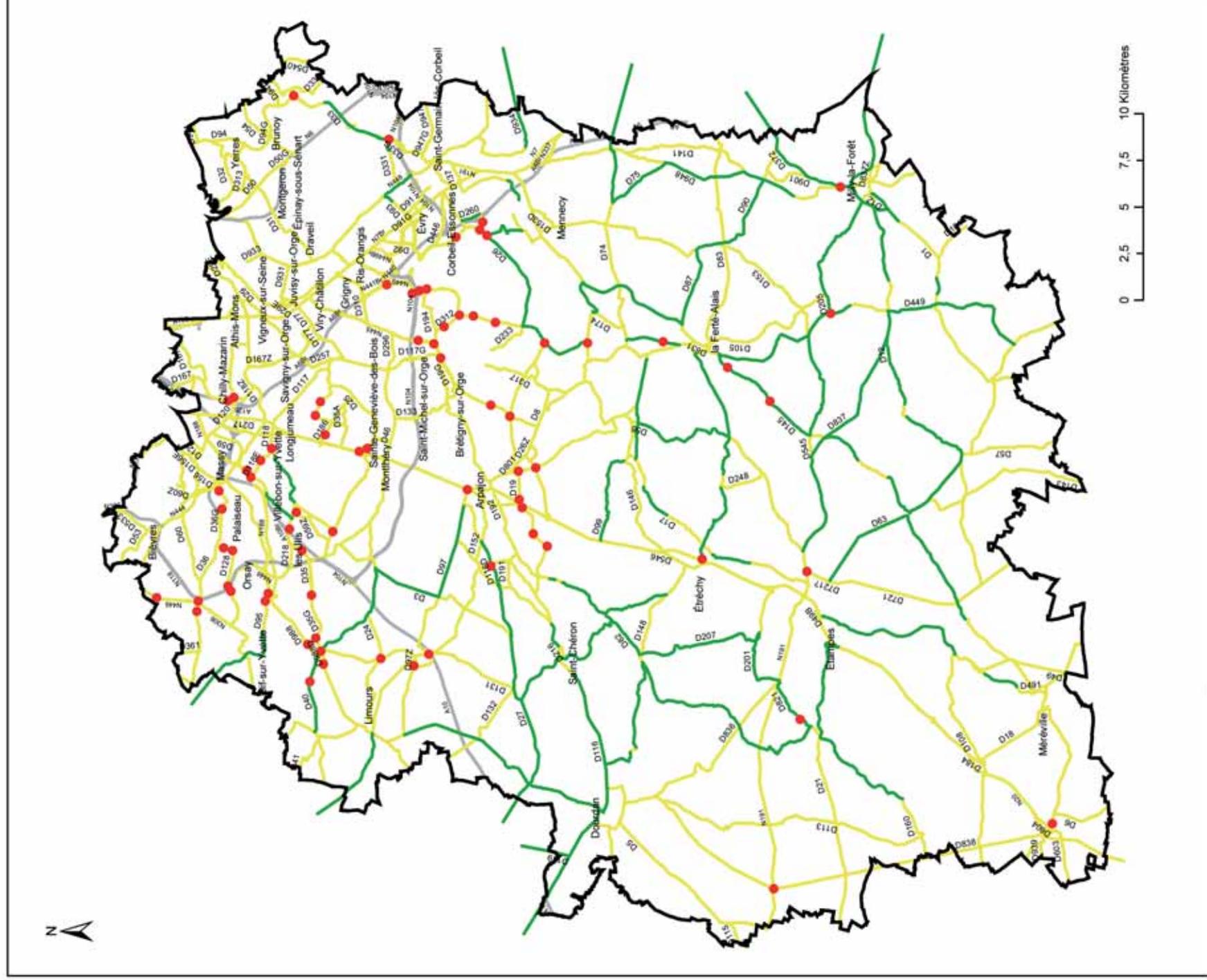
Orientation de gestion du patrimoine arboré

- Maintien
- Rénovation
- Réhabilitation
- Suppression définitive



Gestion différenciée : répartition des types de milieux

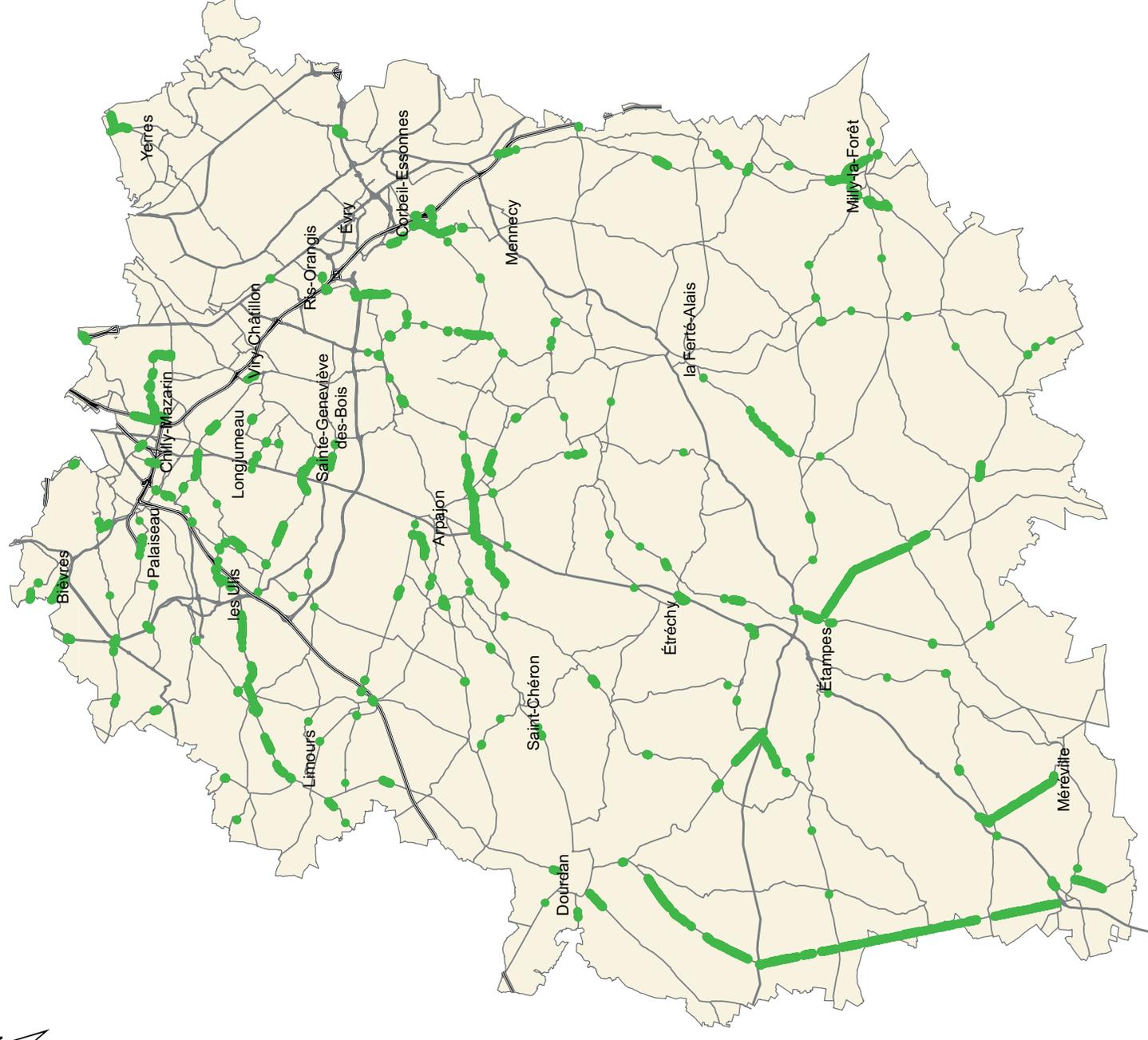
(page 23)



- Milieu soigné
- Milieu courant
- Milieu sensible
- Routes nationales et autoroutes non rétrocédées au département

Répartition du patrimoine arboré implanté en accompagnement de voie des routes départementales

(page 31)



● Groupes d'arbres (N = 13 872)

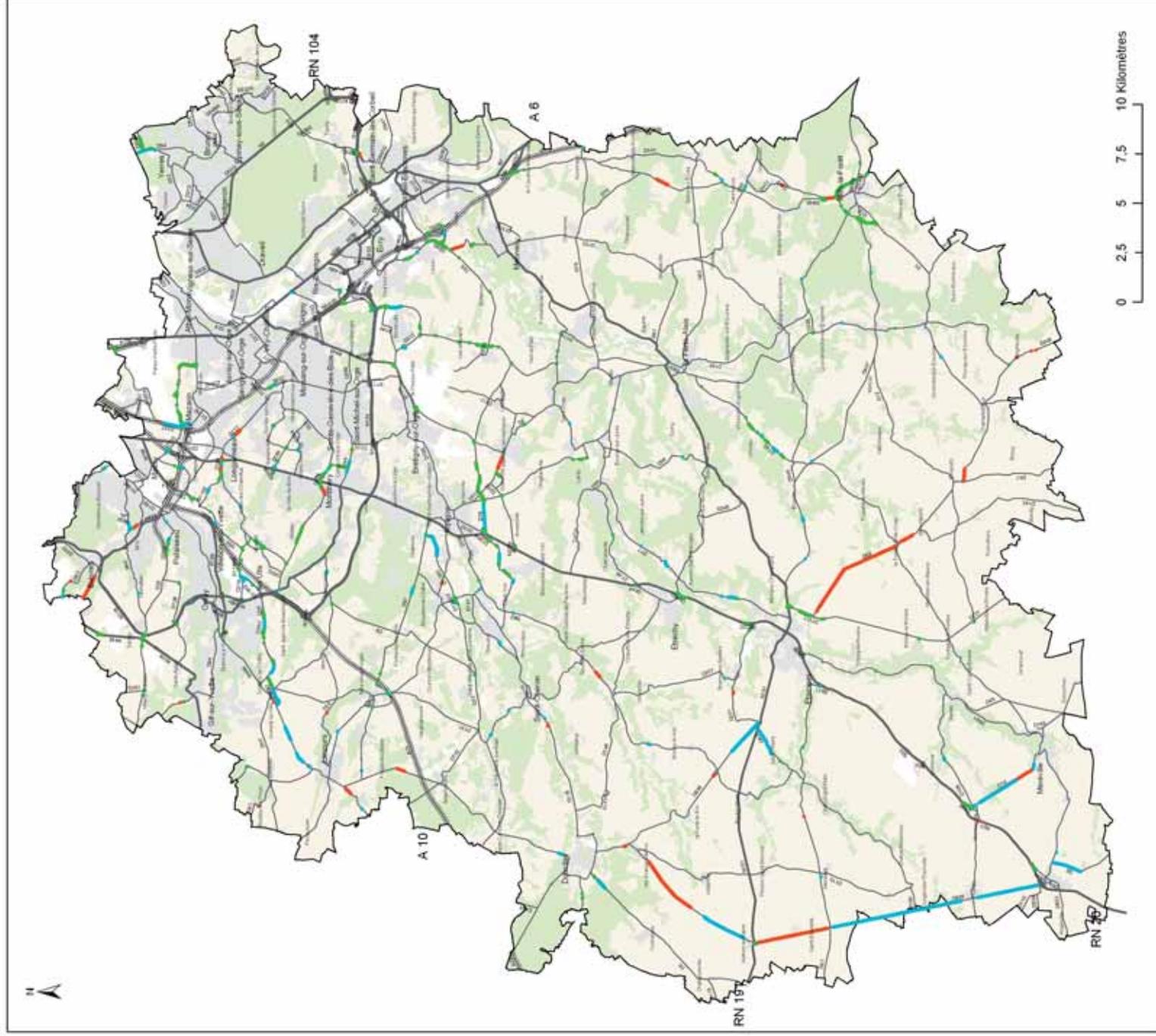
== autoroute

— RN

— RD



Distances de plantation des arbres par rapport à la chaussée (page 34)



Répartition des groupes d'arbres selon leur orientation de gestion

[page 75]



● Maintien (7405 arbres soit 53% du patrimoine total)

● Rénovation et (Replantation ponctuelle des emplacements vides, souches et des arbres en abattage) (3983 arbres soit 29% du patrimoine total)

● Réhabilitation (Abattage total et direct et renouvellement de l'unité) (2116 arbres soit 15% du patrimoine total)

● Suppression définitive (Abattage total et direct sans renouvellement de l'unité)(368 arbres soit 2% du patrimoine total)

— autoroute

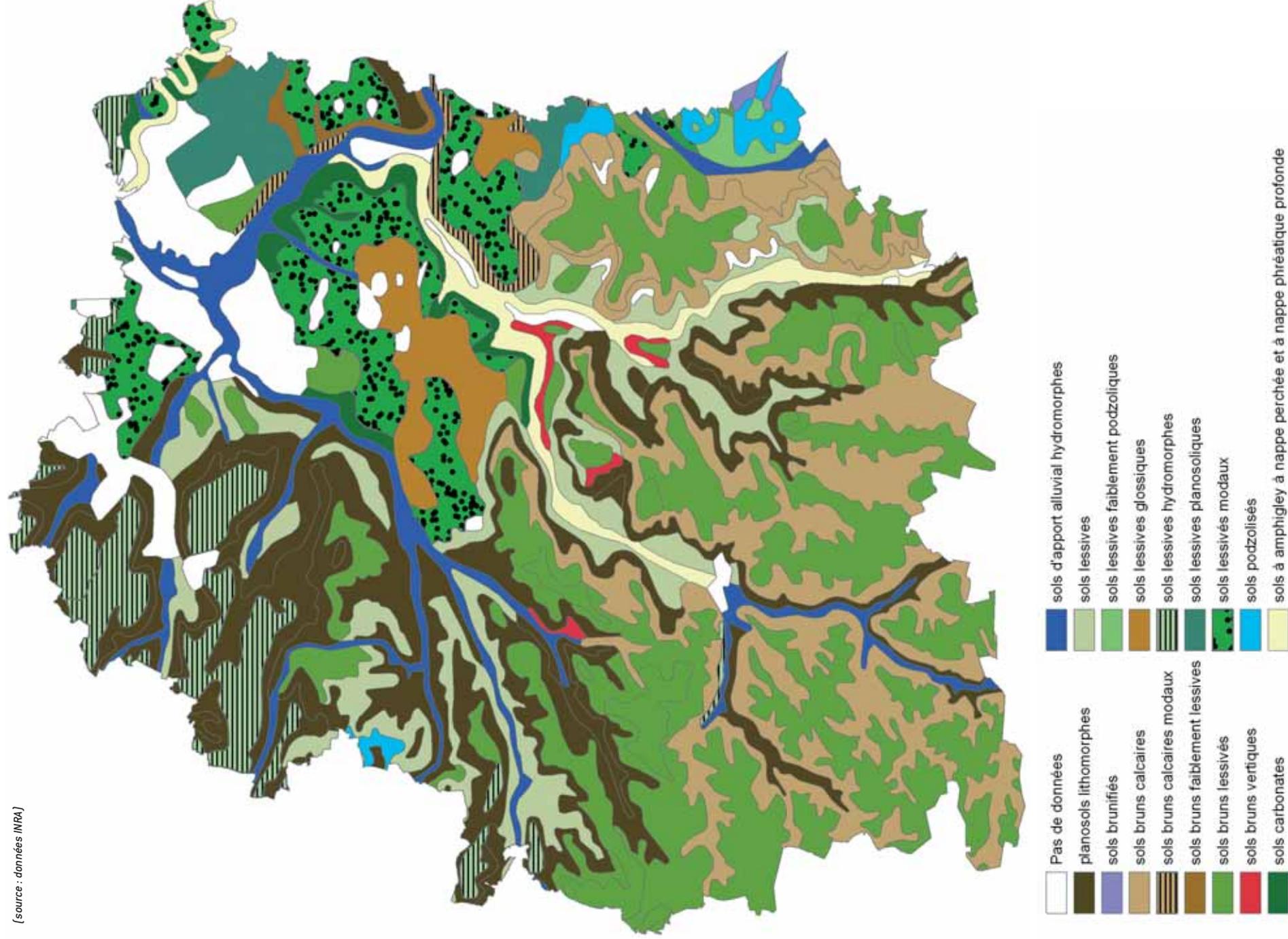
— RN

— RD

* Le % du patrimoine total est établi à partir du nombre total d'arbres en excluant les vides et les souches soit 13872 arbres

Types de sols dominants

(source : données INRA)





Une ambition territoriale



Les dépendances vertes de l'Essonne



La politique d'aménagement et de gestion



Le carnet des besoins d'aménagement



Les annexes





Glossaire

A

Autécologie Ce terme désigne l'étude des relations existant entre les espèces et leur environnement (ex : adaptation aux sols)

B

Banalisation Cet état traduit des paysages ayant perdu toute résonance par rapport au territoire. Bien qu'organisés, ces paysages ne peuvent être identifiés au territoire.

C

Corridors écologiques Ce terme désigne un ou des milieux reliant fonctionnellement entre eux différents habitats vitaux pour une espèce ou un groupe d'espèce (habitats, sites de reproduction, de nourrissage, de repos, de migration, etc.).

Corridors écologiques routiers Les corridors écologiques routiers résultent du recoupement du réseau de corridors écologiques avec le réseau routier.

D

Dépendances Les dépendances routières sont constituées par l'ensemble du domaine public routier à l'exception des chaussées et de la bande d'arrêt d'urgence. Elles sont qualifiées de vertes lorsqu'elles sont pourvues de végétation.

E

Entité paysagère Ce terme désigne une zone présentant des paysages similaires. Plusieurs entités forment une unité paysagère* (Exemple : la vallée de la Juine).

Eutrophisation C'est le déséquilibre des flux de matière et d'énergie résultant d'une accumulation de matière organique

L

Lisibilité Il s'agit de la perception donnée à l'utilisateur de son environnement (définition du Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces).

M

Mitage C'est la dispersion dans le milieu rural de constructions agricoles, industrielles ou pavillonnaires, qui viennent rompre l'homogénéité des paysages ruraux.

Mutation Un paysage est dit en mutation lorsque des signes visibles d'évolution sont perçus. Ce peut être des évolutions dans l'occupation du sol, dans l'identification au territoire ou dans la structure du paysage. On peut distinguer des mutations allant dans le sens de l'évolution de la société, mais qui ne se traduisent pas par une perte d'identité et une banalisation des paysages. Ailleurs, ces mutations tendent plutôt vers une perte d'équilibre et de signification. On peut parler dans ce cas de banalisation.

P

Paysage équilibré Cet état qualifie les paysages présentant les caractères suivants :
- un équilibre spatial, quantitatif et qualitatif entre les éléments qui le composent ;
- une identification à un territoire, à une culture, à une histoire ;
- pas de signe majeur d'évolutions, seules quelques mutations ponctuelles.

Préverdissement Cette technique consiste à planter une zone avant son aménagement définitif, suivant un plan masse. En anticipant ainsi sur les travaux, on obtient des arbres et des arbustes de tailles importantes lors de l'achèvement de l'aménagement.

R

Réhabilitation Il s'agit de procéder au renouvellement total de l'unité arborée, compte tenu de la dégradation de l'unité ou du potentiel de maintien faible des arbres en place.

Rénovation Il s'agit de procéder au renouvellement partiel de l'unité arborée (renouvellements ponctuels des emplacements vides, souches et arbres préconisés en abattage), compte tenu du bon potentiel de maintien de l'unité (analyse croisée des données: stade de développement de l'unité, dynamique de croissance, hétérogénéité des classes de diamètre) et des données dendrométriques.

U

Unité paysagère Ce terme désigne une zone dans laquelle le paysage présente une homogénéité d'aspect et d'ambiance et une cohérence historique et culturelle. Différents éléments les caractérisent : le milieu naturel (géomorphologie, hydrologie, végétation, etc.) et l'occupation du sol passée et présente (agricole, forestier, urbanisation, activités, infrastructure, etc.).

V

Visibilité C'est la distance à laquelle l'indice visuel utile à l'utilisateur peut être vu, afin de déclencher le processus d'acquisition et d'action (définition du Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces).



Une ambition territoriale



Les dépendances vertes de l'Essonne



La politique d'aménagement et de gestion



Le carnet des besoins d'aménagement



Les annexes





Bibliographie

→ Liste des ouvrages, articles consultés

Propriétaire	Année	Titre
Agence pour le Développement de la Recherche et de l'Enseignement en Environnement (ADREE)	-	Bords de routes : Guide environnemental
Association Genevoise pour la Protection de la Nature - Département des Travaux Publics et de l'Energie	1996	Protection de la nature et entretien des talus des bords de route et des cours d'eau
Association pour le Développement, l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie Bretagne	2004	La réglementation française sur la valorisation agronomique des déchets organiques : Organisation et points principaux
Autoroutes du sud de la France	1993	Guide d'entretien des dépendances vertes
Bernard Fischesser, Marie-France Dupuis-Tate	1997	Réussir des actions de génie écologique
Bernard Fischesser, Marie-France Dupuis-Tate	1996	Guide illustré de l'écologie
Club d'échange d'expériences sur les routes départementales	2005	Plantations, environnement, paysage recueil d'expériences
Communauté Urbaine du Grand Lyon	2005	Charte de l'arbre du Grand Lyon
Communauté Urbaine du Grand Lyon	2001	Les arbres du Grand Lyon (livret + plaquette de communication)
Communauté Urbaine du Grand Lyon	-	Guide pour l'information de proximité et la sensibilisation des habitants
Conseil Général de l'Essonne	2006	Inventaire du patrimoine arboré implanté hors agglomération le long des routes départementales de l'Essonne : Synthèse de l'analyse des données de l'inventaire
Conseil Général de l'Essonne	1998	Inventaire des zones de traversée des amphibiens sur le réseau routier essonnien
Conseil Général de l'Essonne	2000	Schéma Directeur de la Voirie Départementale 2015
Conseil Général de l'Essonne	2001	Etude paysagère des routes départementales de l'Essonne : Hors agglomération
Conseil Général de l'Essonne	2003	Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces
Conseil Général de l'Essonne	2004	Travaux d'aménagements paysagers : Cahier des Clauses Techniques Particulières
Conseil Général de l'Essonne	2004	Travaux d'entretien du patrimoine arboré : Cahier des Clauses Techniques Particulières
Conseil Général de l'Essonne	2006	Travaux de fauchage des routes et pistes cyclables : Cahier des Clauses Techniques Particulières
Conseil Général de l'Essonne	2004	Etude sur la stabilisation des accotements routiers végétalisables par l'apport d'un mélange terre-pierre
Conseil Général de l'Essonne	2003	Agenda 21 départemental - Agir ensemble pour une Essonne durable et solidaire
Conseil Général de l'Isère	2005	Guide de la gestion raisonnable des espaces communaux
Conseil Général de Loire-Atlantique	2003	Les dépendances vertes : Guide méthodologique d'entretien
Conseil Général Loire Atlantique	2002	Les dépendances vertes - guide de conception, gestion
Conseil Général de Vaucluse	2003	Schéma départemental de la Forêt et des espaces naturels

Auteur	Année	Titre
Conseil Général des Hauts-de-Seine	2004	Guide de gestion contractuelle de l'Arbre des Hauts-de-Seine
Conseil Général du Bas Rhin	1999	Carnet des paysages du Bas Rhin
CTIFL - Hortipratic	2000	Haies composites réservoirs d'auxiliaires
Direction Départementale de l'Equipement des Alpes de Hautes Provence	1998	Valorisation des plantations routières du réseau national
Direction Départementale de l'Equipement du Lot	1998	Etude de valorisation paysagère de la RN20 par des plantations
Direction Départementale de l'Equipement Nord, ONF Lille	2001	Etude du plan de gestion des plantations arborescentes
Direction Régionale de l'Environnement Pays de la Loire - Mayenne Nature Environnement	-	Nos talus des bords de routes : Nationales et départementales, voies communales et chemins ruraux
DIREN Pays de Loire	-	Nos talus des bords de routes
E. et J. Jullien	2003	Guide écologique des arbres et arbustes d'ornement Tome1 et Tome2
F. Ousk, P. Pernot	2002	Les orchidées sauvages d'Ile-de-France
Fédération Régionale de Défense des Cultures Bretagne	2005	Outils et méthodes pour organiser le changement des pratiques
Fédération régionale de défense contre les ennemis des cultures	2005	Les alternatives au désherbage chimique
INRA SAD ENSA Rennes	2001	Effets de la fragmentation des milieux sur la dynamique et la structure spatiale des populations animales : Contribution de l'analyse écologique des paysages au développement des modèles d'évaluation environnementale - INRA SAD ENSA Rennes
INRA, SNCF, CEMAGREF, Réseau ferré français	1999	L'approvisionnement en semences des chantiers ferroviaires : Disponibilité, qualités technologique et écologique des lots
Institut pour le Développement Forestier	1996	L'entretien courant des haies
Institut pour le Développement Forestier	1988	Les plantations d'alignement le long des routes, chemins, canaux et allées
Institut pour le Développement Forestier	1993	L'arboriculture urbaine
Institut pour le Développement Forestier	1999	La taille des arbres d'ornement, du pourquoi au comment
Institut pour le Développement Forestier	1981	La réalisation pratique des haies brise-vent et bandes boisées
Institut pour le Développement Forestier	1987	Planter aujourd'hui, bâtir demain - le préverdissement
Institut pour le Développement Forestier	1988	Les plantations d'alignements
Laboratoire Central des Ponts et Chaussées	2001	Circulaire numéro 2001-39 du 18 juin 2001 relative à la gestion des déchets du réseau routier national : Bulletin Officiel du Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme numéro 13 du 25 juillet 2001
Laboratoire Central des Ponts et Chaussées	2001	Produit boues de curage
Laboratoire Régional de l'Est Parisien	1999	Gestion durable des plantations d'alignement : Du l'intérêt d'une gestion consensuelle et économique

Auteur	Année	Titre
Mairie de Jarrie	2005	Environnement : Guide de la gestion raisonnable des espaces communaux
Ministère de l'environnement	1994	La gestion extensive des dépendances vertes routières
Ministère de l'Équipement des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer	2004	La nature et la route
Ministère de l'Équipement des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer	2004	Les déchets et la route : Document de travail
Ministère de l'Équipement et des transports	2003	Le paysage et la route
Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie	1999	Cahier des Clauses Techniques Générales : Fascicule 35
Nova-Flore	2005	Techniques alternatives de fleurissement : Champ libre à la nature
Parc Naturel Régional	2004	Charte paysagère du plateau du Gâtinais
Parc Naturel Régional	2003	Charte paysagère de la vallée de l'École et du Rebais
Parc Naturel Régional	2003	Charte paysagère Butte de turelles et Bois de Malabri
Parc Naturel Régional	2002	Charte paysagère de la Vallée de l'Essonne
Parc Naturel Régional du Gâtinais Français	2004	Charte paysagère : Recommandations
Région Nord Pas de Calais	2000	Mission Gestion différenciée
Région Nord Pas de Calais	2001	Mieux comprendre la gestion différenciée des espaces verts - guide de la démarche
Rennes Distric	-	Code-Vert / Pour des espaces verts plus naturels dans l'agglomération rennaise
S. Liénard (LREP)	-	Gestion durable des plantations d'alignement
Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes	2000	Signalisation temporaire routes bidirectionnelles : Manuel du chef de chantier
Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes	2004	Entretien des dépendances vertes : Guide pratique
Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes	2003	Paysage et lisibilité
Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes	2002	Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération - guide technique -
Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes	2005	Aménagements et mesures pour la petite faune
Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes	2000	Traitements phytosanitaires en milieu routier
Société Française d'Arboriculture	2003	La taille de formation des arbres d'ornement
Société Française d'Arboriculture	2004	L'arbre en question
Société Française d'Arboriculture	2006	Guide pratique de l'arboriste-grimpeur
Ville de Grande-Synthe [59]	2003	Guide de la gestion différenciée

Liste des sites internet consultés :

<http://www.ecop.ucl.ac.be>
<http://www.promhaies.net>
<http://www.mongazon.fr>
http://www.arpe-paca.org/docs/infos/docs/20060314_Tricompostage.pdf
<http://apihie.free.fr/glossaire.html>
<http://www.essonne.fr>
http://perso.orange.fr/geophyte/elements/doc_pdf/publi_pdf/Geophyte_Terre&Vie.pdf