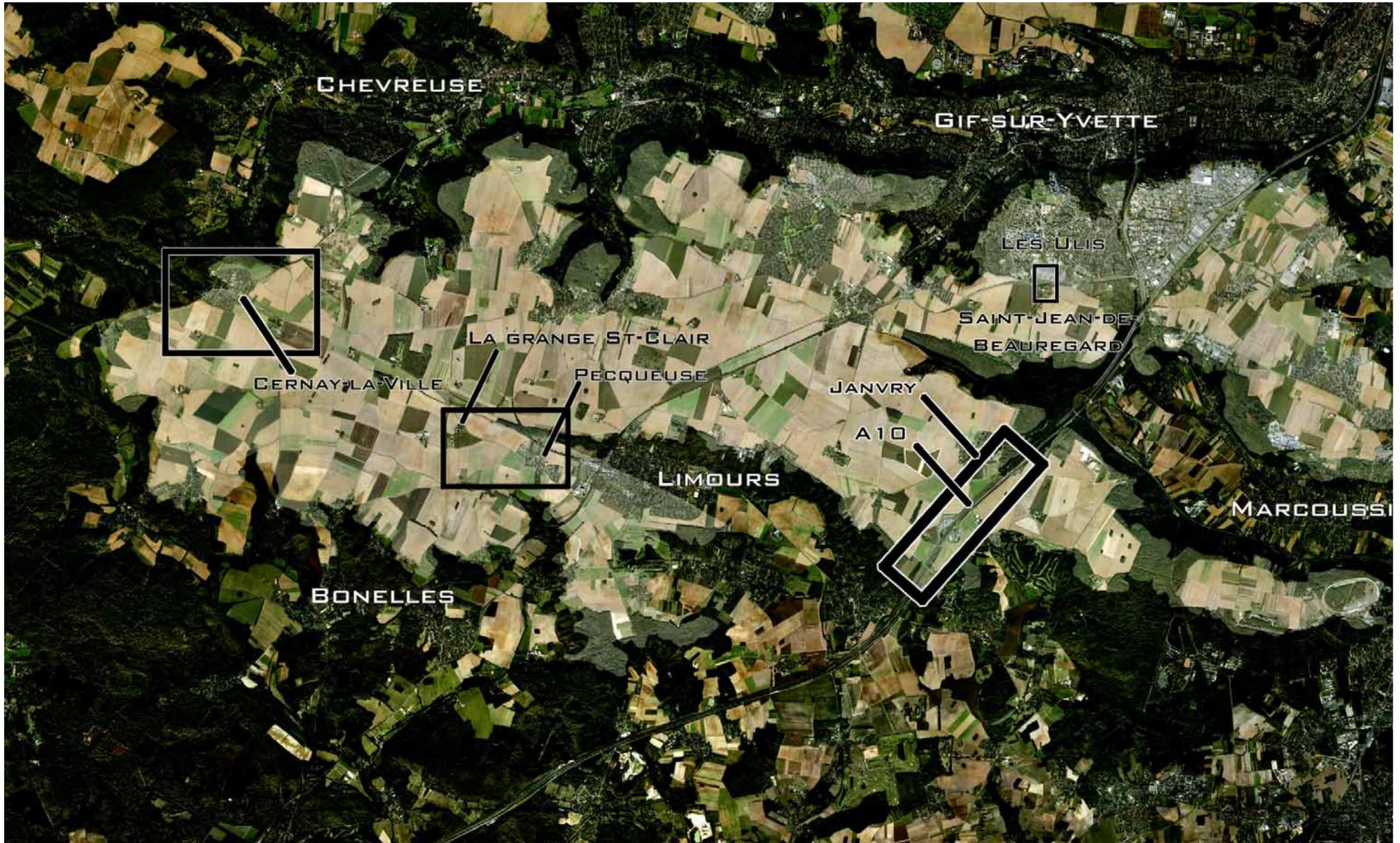


# II. Aperçus des propositions appliquées au terrain :



Cette seconde partie d'aperçus des propositions appliquées au terrain dresse un plan d'actions potentielles à partir des pistes dégagées dans les préconisations.

Nous nous proposons par la suite d'appliquer ces dernières sur différentes portions du territoire du plateau. A l'image d'une « Boîte à Outils Paysagers » ces propositions font l'objet ici d'une spacialisation concrète mais pourraient tout autant s'appliquer en d'autres endroits du plateau, voire même envisager leur généralisation.

Deux grandes thématiques ont été développées et appliquées au terrain. La gestion des franges urbaines et l'inclusion des formes bâties modernes dans le paysage, l'exemple de Cernay la Ville; et l'introduction d'une générosité paysagère et écologique aux abords des infrastructures majeures, avec les exemples de la D24, du lien entre les Ulis et Saint Jean de Beauregard et enfin le corridor de l'autoroute A10.

# A. Gérer l'urbanisation à l'échelle du paysage du plateau agricole :



Localisation de la proposition

## - Mettre en scène l'entrée est de Cernay-la-Ville :

Le premier objectif est de magnifier la ville en canalisant les regards ainsi qu'en cadrant physiquement la route. Cet alignement permet de conduire le regard. Ainsi le double alignement amène le regard à se concentrer sur le point de focalisation (les habitations du bourg au loin), alors que l'alignement simple propulse le regard dans les transversales. (cf. schémas ci-contre). C'est une façon de sublimer cette entrée en rappelant l'ancien alignement du château de Cernay, entrée d'honneur du domaine.

### - Annoncer Cernay-la-Ville :

Cette entrée sur la ville de Cernay est rectiligne. Le regard cherche pourtant à s'échapper sur le côté. Il est donc nécessaire selon les différents endroits de le conduire. L'alignement double depuis le rond-point de la ferme du Bout des près (secteur 1) dimensionne l'entrée et projette le regard vers la ville (Cf. Aux croquis p. ). La limite de la commune ne se fait plus alors brutalement au sortir des pavillons récents en périphérie de ville : la limite de la ville se prolonge dans son environnement alentour et retisse un lien avec son paysage. On crée, ou on plante ainsi une unité entre la ville et son paysage.

On se présente de reconfigurer l'entrée de Cernay-la-Ville depuis la ferme du Bout des près sur le tronçon allant de la ferme aux premières habitations (environ 775 m). Cette requalification consiste en un jeu de vues cadrées par un alignement simple ou double d'arbres fruitiers et en une plantation de près-verger.

Si les objectifs de cet alignement d'arbre et ce verger sont multiples, l'intention première de ce projet est de modifier l'entrée de Cernay-la-Ville en une opportunité de regarder le paysage et de donner une véritable entrée sur le côté est de la ville.

### - Accompagner les regards vers la Douairière :

L'ouverture latérale (secteur 2) provoquant l'alignement simple ouvre la vue sur les près et les champs. Ceci permet un lien mis en scène par le végétal planté.

### - Réduire la voirie pour annoncer la ville :

Sur cette portion de la D 24, il sera préférable de réduire l'emprise de la voie bitumée au minimum nécessaire pour une route (soit 6 m). En effet en réduisant la bande d'enrobé on resserre la vue et donc on oblige petit à petit le visiteur à prendre conscience d'un bourg. Ceci va dans le sens d'une meilleure lisibilité des usages routiers en adoptant des comportements induits par l'agglomération (ralentissement de facto et plus grande vigilance, ...). Cependant ce sont les accotements et les usages de ceux-ci qu'il sera important de conforter. En réduisant la voie disponible pour la circulation automobile, on dégage de la place pour accueillir une bande dédiée à la circulation de cycles mais aussi des piétons. Celle-ci permet alors d'autres usages comme ceux de la promenade ou bien de la cueillette, etc...

### - Mettre en scène le rapport bâti-agriculture :

Cet alignement de fruitier allant du rond-point à la ville permet également de produire un effet théâtral. La ville devient alors évidente et sa limite existe physiquement. Ainsi l'urbain trouve un espace clos qui s'ouvre visuellement sur son lieu de production agricole.

Le près-verger, tout en créant une frontière physique au bâti, ainsi que son appartenance évidente à l'agriculture provoque une transition douce vers les grandes cultures. Le près-verger et le maraîchage crée un espace de rencontre entre l'agriculture et le bâti. Ces deux cultures transforment les abords de l'urbain sur cette entrée Est. Les lotissements de cette façade deviennent un espace transitionnel, qui limite le bâti tout en installant un dialogue avec ses abords agricole et forment ainsi un espace urbain cohérent. Voir schéma sur les abords Est.

### - Mettre en scène l'entrée du talweg :

L'axe de l'alignement de fruitier produit un effet scénographique qui renforce la vision du talweg et marque la faille géologique : on se retrouve alors soudainement projeté sur le plateau et les paysages. Les champs devenant la vitrine et permettant de signifier cette particularité géologique et de la mettre en scène et de la rendre plus évidente dans l'œil de chacun.

# 1. Entrée Est de Cernay-la-Ville

*Proposition de reconfiguration de l'entrée de Cernay-la-Ville*



## a) L'entrée Est aujourd'hui

1/ Double alignement signalant l'entrée Est de Cernay-la-Ville



2/ le Double Alignement cadre vers la ville tout en laissant le regard passé



3/ Ouverture du double alignement vers les champs et le Rouillon: cadrage mettant en scène l'agriculture proche de la Ville et le talweg



4/ Passage de l'alignement simple ouvrant sur la campagne à l'alignement simple renvoyant sur la ville et les premières habitations



5/ Le double alignement urbain: rappel de la ville



6/ Double alignement laissant passé les regards et se raccordant au mail limitant la ville vers l'Est



7/ L'alignement préparant au prés verger ou pépinière finissant l'Est de Cernay-la-Ville



8/ Retournement sur l'entrée qui cadre les regards vers la campagne



Localisation des vues



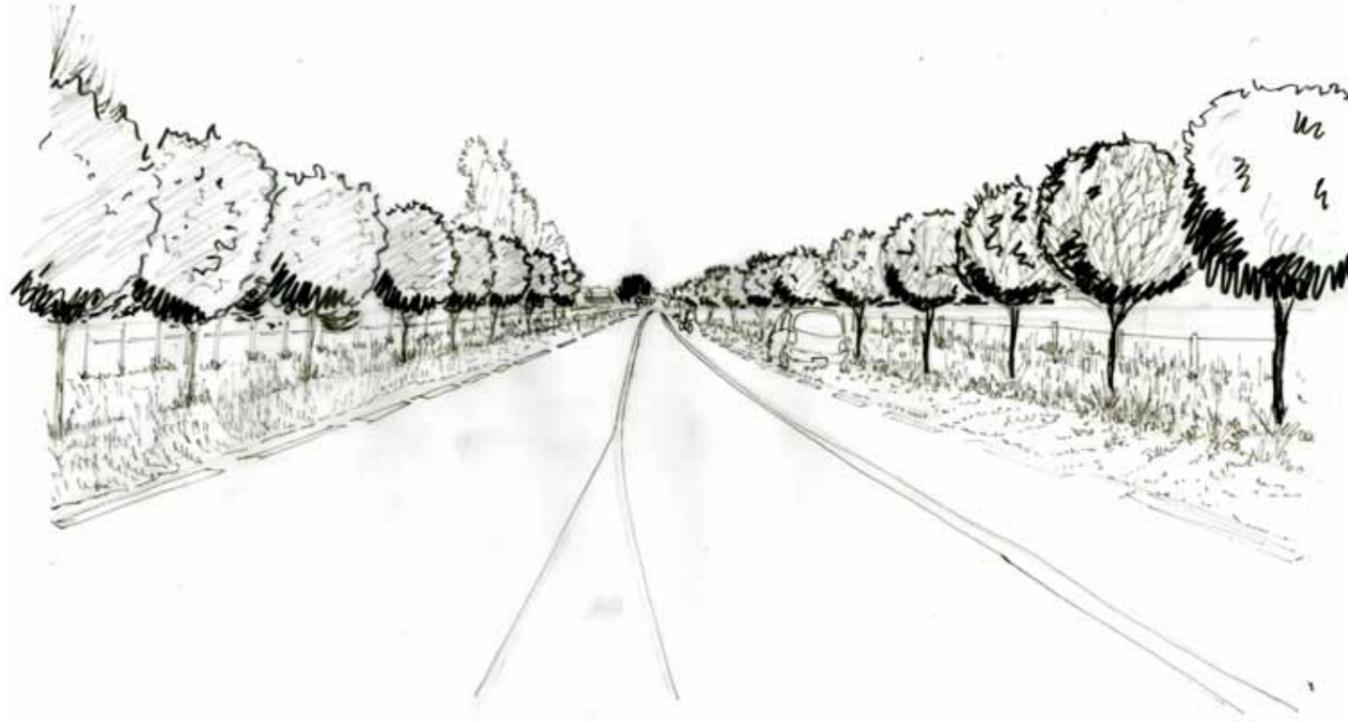
● | Numéros et Emplacements des photos et des croquis

▲ Cônes de vue



## b) L'entrée Est, proposition

1/ Double alignement signalant l'entrée Est de Cernay-la-Ville



3/ Ouverture du double alignement vers les champs et le Rouillon: cadrage mettant en scène l'agriculture proche de la Ville et le talweg



2/ le Double Alignement cadre vers la ville tout en laissant le regard passé



4/ Passage de l'alignement simple ouvrant sur la campagne à l'alignement simple renvoyant sur la ville et les premières habitations



5/ Le double alignement urbain:rappel de la ville



7/ L'alignement préparant au prés verger ou pépinière finissant l'Est de Cernay-la-Ville



6/ Double alignement laissant passé les regards et se raccordant au mail limitant la ville vers l'Est



8/ Retournement sur l'entrée qui cadre les regards vers la campagne



*c) Les abords de Cernay-la-Ville  
aujourd'hui*

*1/ l'entrée depuis la ferme de la Douairière*



*4/ Arrière due gymnase et du lotissement*



*2/ Cernay la ville depuis D 149 continuité des alignements*



*3/ chemin des graviers de Cernay*



Localisation des vues



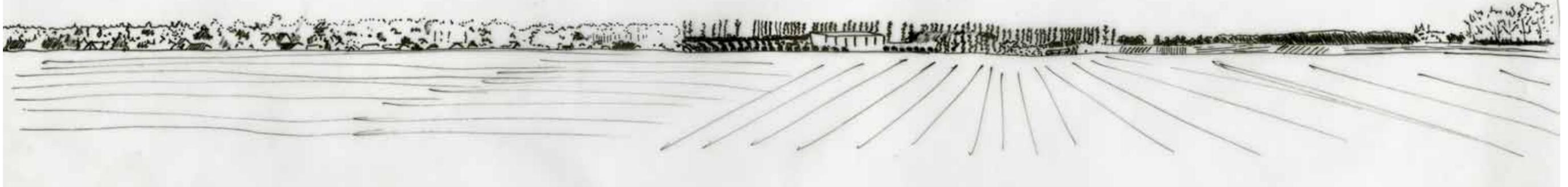
● Numéros et Emplacements des photos et des croquis

▲  
Cônes de vue

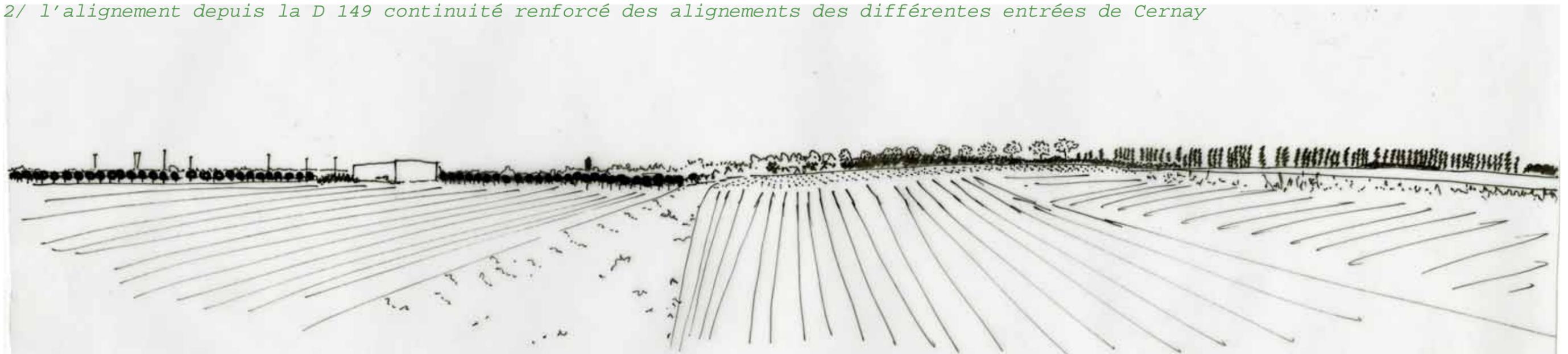


*d) Les abords de Cernay-la-Ville, proposition*

*1 le talweg depuis la Douairière*



*2/ l'alignement depuis la D 149 continuité renforcé des alignements des différentes entrées de Cernay*



*2 bis/ L'alignement de poirier depuis le gymnase*





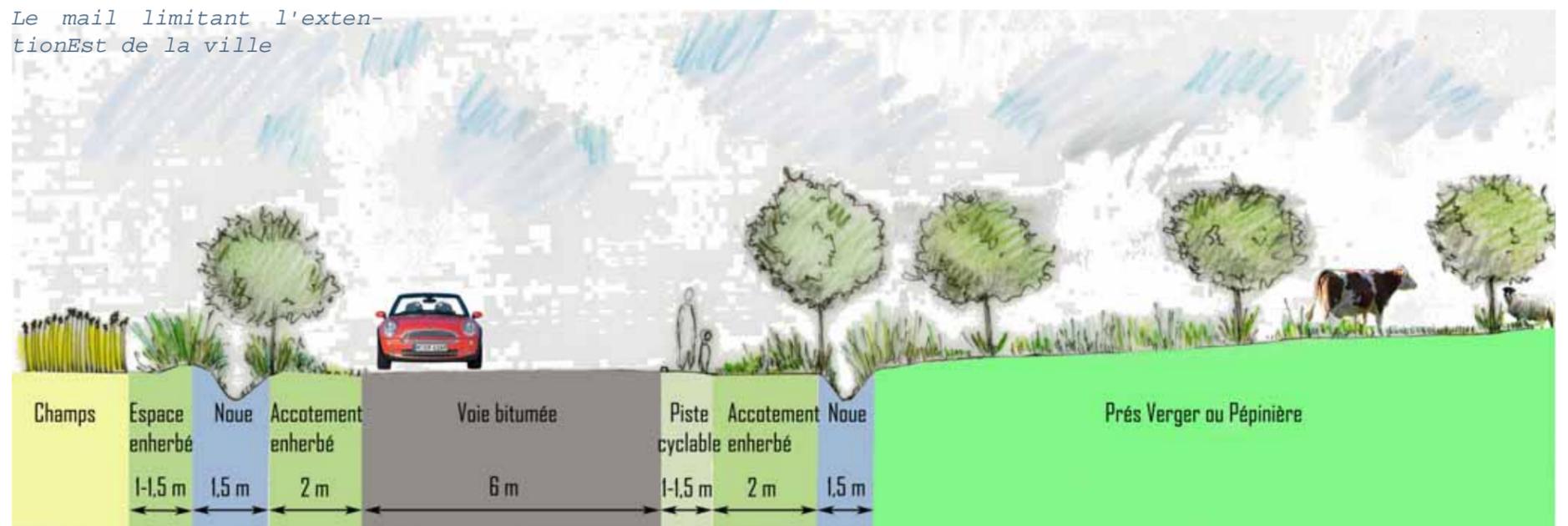
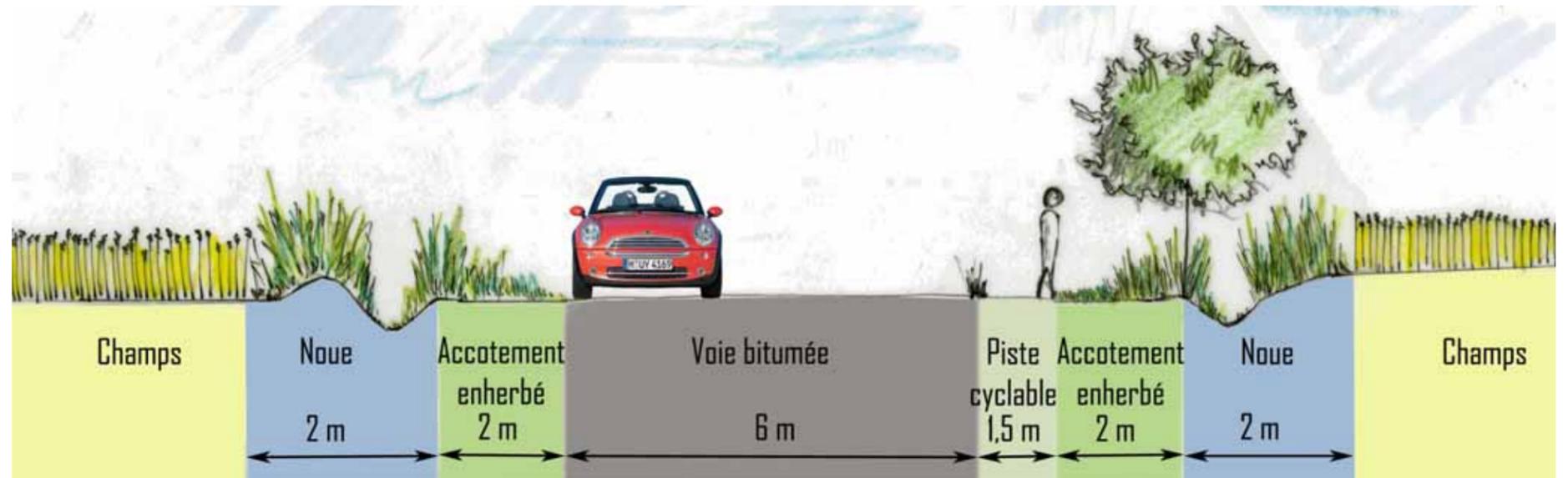
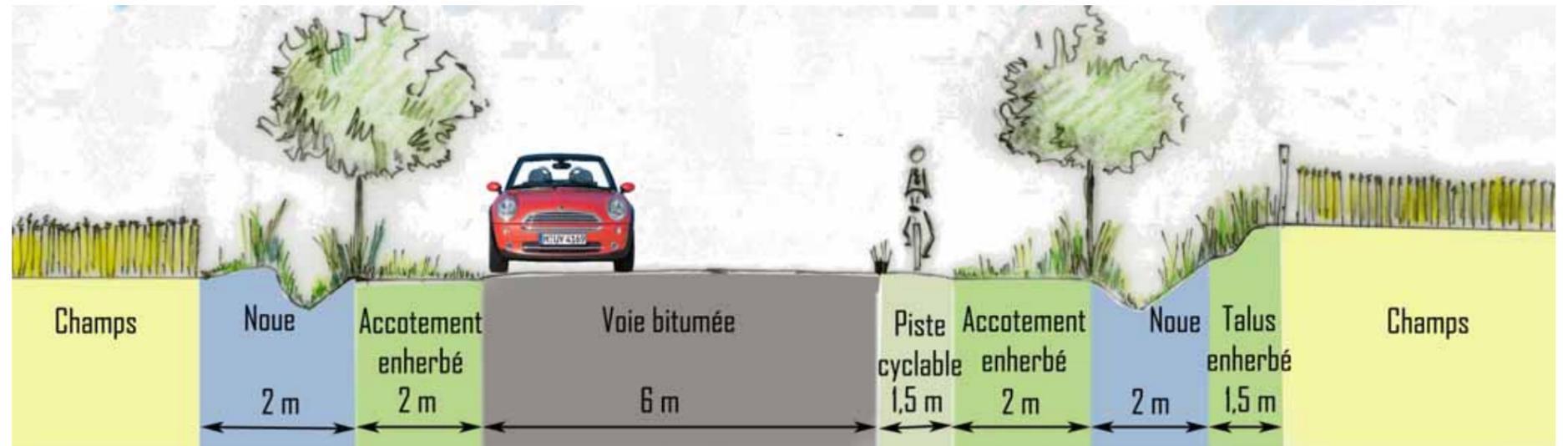
3/ Verger et maréchage comme arrière de ville

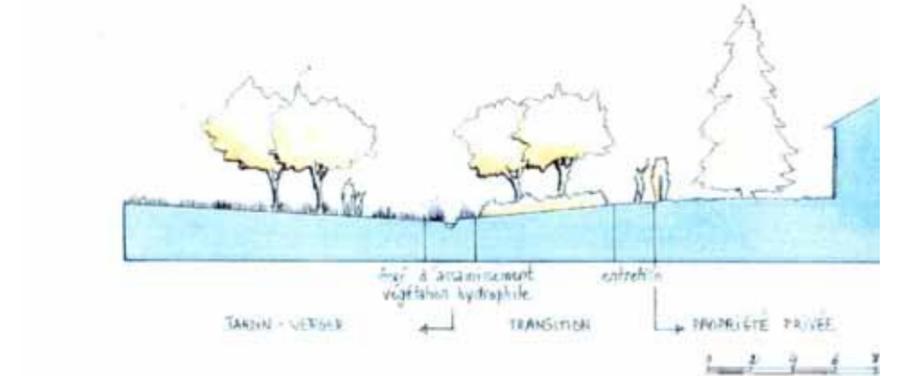
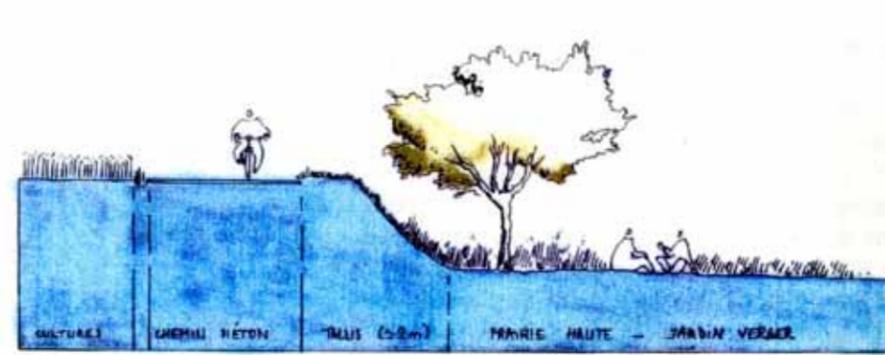
4/ Continuité de l'alignement de poiriers par le verger en arrière de Cernay-la-Ville

Vue du Mail Est de la Ville

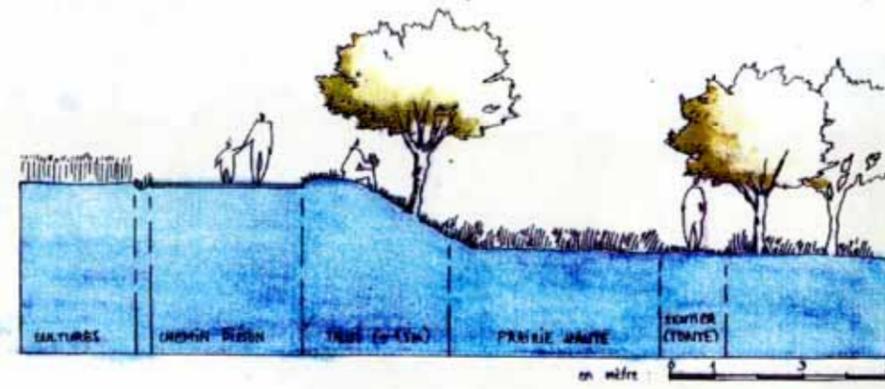


e) Détails de principe





Coupe sur la limite entre espace public et espace privé



**- Renforcer la biodiversité :**

Ce projet peut également permettre de renforcer la biodiversité sur ce tronçon puisque le double alignement de fruitier suppose d'élargir de part et d'autre l'emprise de la D24. Cet élargissement permettrait la création d'un accotement accueillant ces arbres, mais aussi une strate herbacée susceptible d'être un vecteur de biodiversité si une gestion adaptée se met en place.

**- Choisir une essence d'arbre dans la logique du paysage :**

Le choix de l'essence des arbres d'alignements est extrêmement stratégique et importante dans la mesure où l'essence choisie se doit d'être dans la logique d'ensemble du paysage. Il est évident que ce choix doit se porter sur des espèces propres au plateau de Limours. Ainsi, il ne s'agit pas ici d'un alignement de châtaie, ce qui exclue des essences comme les tilleuls, érables ou peupliers, dont les ports de houppier seraient probablement ici trop importants. En revanche, des essences fruitières comme les poiriers ou pommiers, ou bien encore des pruniers, dont on retrouve d'ailleurs quelques vestiges sur certains secteurs du plateau, seraient préférables. Le port de ces arbres, plus ramassé et découpé, serait plus en cohérence avec le paysage et installerait de façon durable le rapport bâti- agriculture.

Par ailleurs le choix de fruitier accompagnera le près verger sur cette entrée Est en donnant une vision cohérente de ces abords.

Coupes de principes sur une limite franche entre ville et champs



## B. Rétablir les infrastructures routières dans la vie du plateau : 1. La route départementale D24, de la Grange Saint-Clair à Pecqueuse



On se propose ici de transformer la départementale 24 sur le tronçon allant de la ferme de la Grange St-Clair à Pecqueuse (environ 1,2 km). Cette transformation consiste en un élargissement de la voirie actuelle et en un jeu de vues cadrées par un alignement simple ou double d'arbres fruitiers.

Si l'objectif au travers de cet alignement d'arbre est multiple, l'intention générale de ce projet est de transformer l'infrastructure de la D24 en une opportunité de regarder le paysage de diverses manières.

### - Rappeler la présence du corps de ferme :

Le premier objectif est d'accentuer la présence du corps de ferme en canalisant beaucoup plus le regard que l'on peut avoir vers ce bâtiment depuis la D24. Agissant alors presque comme des œillères, l'alignement d'arbre permet de remettre dans la conscience de chacun l'importance du corps de ferme, et ce d'autant plus que le bâti de la ferme était autrefois agencé par rapport à l'axe de ce chemin.

### - Accompagner le regard depuis Pecqueuse :

Entre la Grange St-Clair et Pecqueuse, la D24 n'est pas totalement rectiligne. On peut donc imaginer que le regard peut être accompagné ici de différentes manières, en fonction des secteurs qui sont parfaitement dans l'axe ou non du corps de ferme.

Aux endroits qui ne sont pas tout à fait dans cet axe, l'alignement peut se réduire à une seule rangée, canalisant toujours le regard vers la ferme, mais offrant la possibilité de regarder par exemple la partie plus haute du plateau.

### - Créer une entrée de ville plus unie à son paysage :

Cet alignement d'arbre allant de St-Clair à Pecqueuse permet également de rattacher de façon plus physique le corps de ferme à la ville. La limite de la commune ne se fait plus alors brutalement au sortir des pavillons récents en périphérie de ville : la limite de la ville se prolonge dans son environnement alentour et retisse un lien avec son paysage. On crée, ou on plante ainsi une unité entre la ville et son paysage.

### - Mettre en scène l'entrée dans la faille géologique :

Dans l'axe de la Grange St-Clair, le double alignement peut également produire un autre effet scénographique lorsque le virage de la D24 s'amorce pour traverser la Prédecelle et passer sur l'autre versant de la faille géologique : on se retrouve alors soudainement projeté dans un autre paysage ponctué de remises, d'autres alignements d'arbres, de haies et de jachères agricoles. On passe alors dans l'envers du décor, les grandes cultures en étant sa vitrine. L'objectif est de rendre un peu plus spectaculaire ce basculement dans la faille géologique.

### - Annoncer l'arrivée sur Pecqueuse-Limours :

Cette mise en scène fonctionne aussi dans le sens inverse, c'est-à-dire lorsque l'on arrive depuis Cernay, puisque la D24 est en sommet de crête sur le tronçon St-Clair/Pecqueuse. L'alignement d'arbre renforce ainsi la compréhension du relief général et accentue la descente vers Pecqueuse-Limours. Le sommet de crête étant plus marqué et plus significatif, on comprend alors qu'un changement va s'opérer.

### - Renforcer la biodiversité :

Ce projet peut également permettre de renforcer la biodiversité sur ce tronçon puisque le double alignement d'arbre suppose d'élargir de part et d'autre l'emprise de la D24. Cet élargissement permettrait la création d'un accotement accueillant ces arbres, mais aussi une strate herbacée susceptible d'être un vecteur de biodiversité si une gestion adaptée se met en place.

### - Choisir une essence d'arbre dans la logique du paysage :

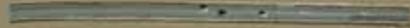
Le choix de l'essence des arbres d'alignements est extrêmement stratégique et importante dans la mesure où l'essence choisie se doit d'être dans la logique d'ensemble du paysage. Il est évident que ce choix doit se porter sur des espèces propres aux plateaux de Limours, mettant de côté un grand nombre de variétés horticoles que l'on retrouve ailleurs dans les parcs et espaces verts traditionnels. Ainsi, il ne s'agit pas ici d'un alignement de château, ce qui exclue des essences comme les tilleuls, érables ou peupliers, dont les ports de houppier seraient probablement ici trop importants. En revanche, des essences fruitières comme les poiriers ou pommiers, ou bien encore des pruniers, dont on retrouve d'ailleurs quelques vestiges sur certains secteurs du plateau, seraient préférables. Le port de ces arbres, plus ramassé et découpé, serait plus en cohérence avec le paysage de la Grange de St-Clair.

### - Élargir la voirie pour élargir les usages :

Cet élargissement de la D24 de part et d'autre permet également de créer sur le tronçon de la Grange St-Clair/ Pecqueuse une voie supplémentaire, traitée de façon différente que la voirie elle-même. Il ne s'agit pas ici de créer une voie de plus pour les voitures, mais de permettre aux voitures de pouvoir éventuellement se garer et permettre d'aller se promener ou de cueillir les fruits sur les arbres, aux cyclistes de rouler un peu plus en sécurité ou bien encore aux voitures de dépasser plus facilement les machines agricoles empruntant cette route.

*Proposition reconfiguration de l'entrée de Pecqueuse*



	VOIRIE ACTUELLE
	ELARGISSEMENT DE LA VOIRIE
	ALIGNEMENT SIMPLE
	ALIGNEMENT DOUBLE

a) Trajet de Pecqueuse vers Cernay-la-Ville aujourd'hui



1 / A LA SORTIE DE PECQUEUSE



2 / AU REBORD DE LA PLAINE



3 / ORIENTATION DE LA VUE VERS LA VALLÉE DE LA PRÉDECELLE



4 / ORIENTATION DE LA VUE VERS LE PLATEAU



5 / AMORCE DU DOULE ALIGNEMENT



6 / PERSPECTIVE VERS LA GRANGE ST-CLAIR



7 / CADRAGE SUR LA GRANGE ST-CLAIR ET BASCULEMENT VERS LA VALLÉE DE LA PRÉDECELLE



8 / OUVERTURE VERS LA VALLÉE DE LA PRÉDECELLE

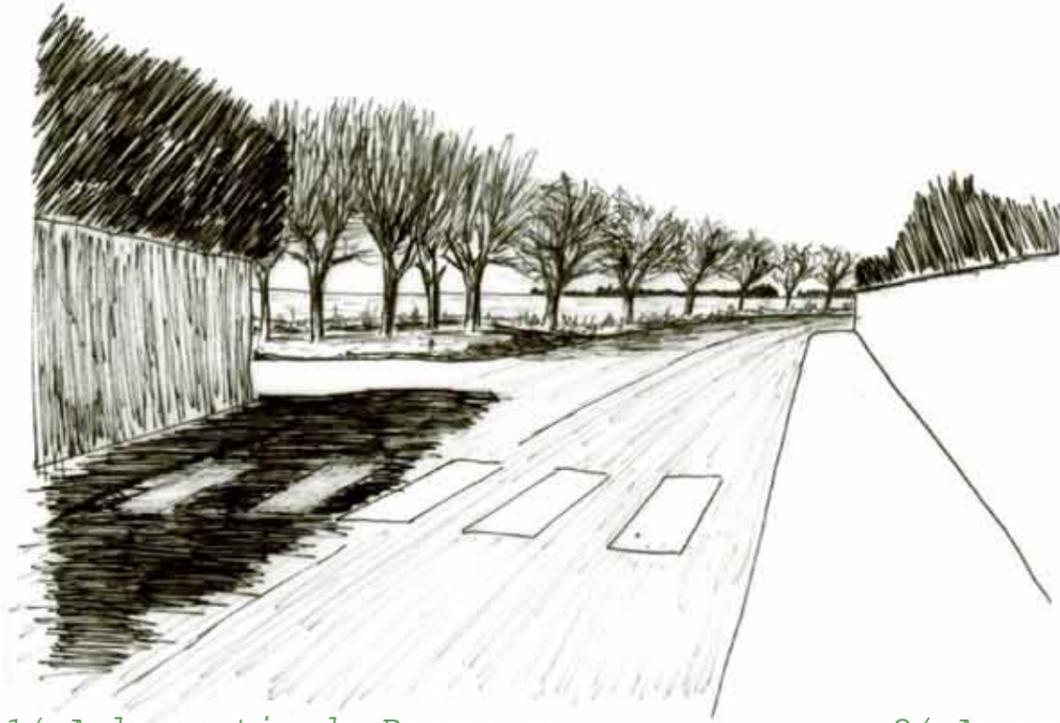
Localisations des vues



5  
● EMLACEMENT ET NUMÉRO DE PHOTO ET  
CROQUIS (CF. CI-APRÈS)

●  
CÔNE DE VUE

*b) Trajet de Pecqueuse vers Cernay-la-Ville, proposition*



*1/ A la sortie de Pecqueuse*



*2/ Au rebord de la plaine*



*3/ Orientation de la vue vers la vallée de la Prédecelle*

4/ Orientation de la vue vers le plateau



5/ Amorce du double alignement



6/ Perspective vers la Grange Saint-Clair



8/ ouverture vers la vallée de la Prédécelle



7/ Cadrage sur la Grange Saint-Clair et basculement vers la vallée de la Prédécelle

*c) Trajet de la vallée de la Prédecelle vers Pecqueuse, aujourd'hui*





**5**  
● EMPLACEMENT ET NUMÉRO DE PHOTO ET  
CROQUIS (CF. CI-APRÈS)

●  
CÔNE DE VUE

*d) Trajet de la vallée de la Prédecelle  
vers Pecqueuse, proposition*

*1/ La crête depuis la Prédecelle*



*2/ Le basculement sur le rebord de crête*



*3/ Le double alignement cadré vers Limours*

4/ Orientation de la vue vers le plateau



5/ Amorce du basculement sur Pecqueuse



6/ Arrivée sur Pecqueuse

## e) Détail sur le virage de la D24



Aujourd'hui

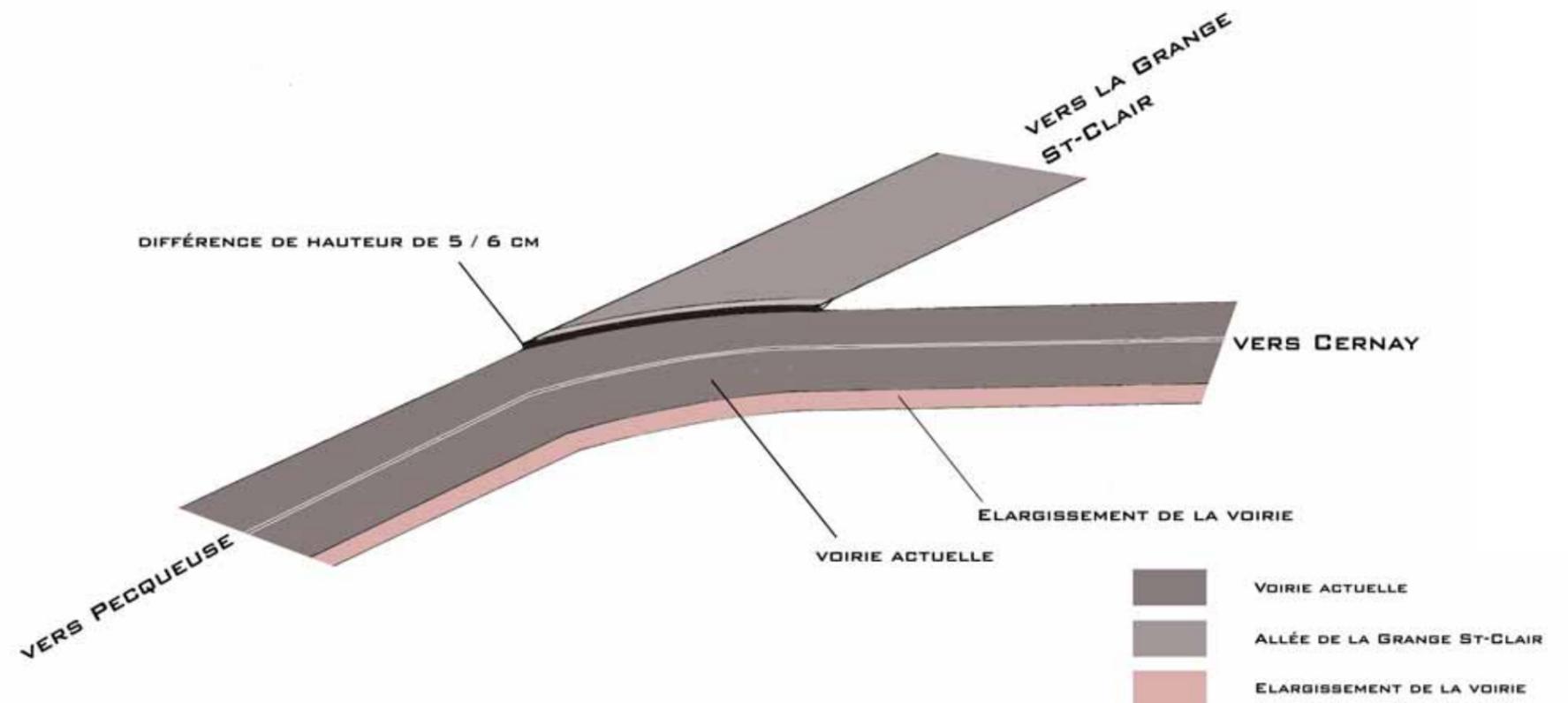


Proposition

La complexité de ce virage tient au fait qu'il faut parvenir à faire comprendre aux conducteurs que la départementale ne va pas jusqu'au bout du double alignement d'arbre, mais qu'elle tourne au milieu de cet alignement. Cette complexité est accentuée par le besoin d'avoir une continuité visuelle depuis la départementale vers la Grange St-Clair. Cette continuité suppose une même largeur de voirie (peut-être sans élargissement supplémentaire) ainsi qu'une même nature de revêtement.

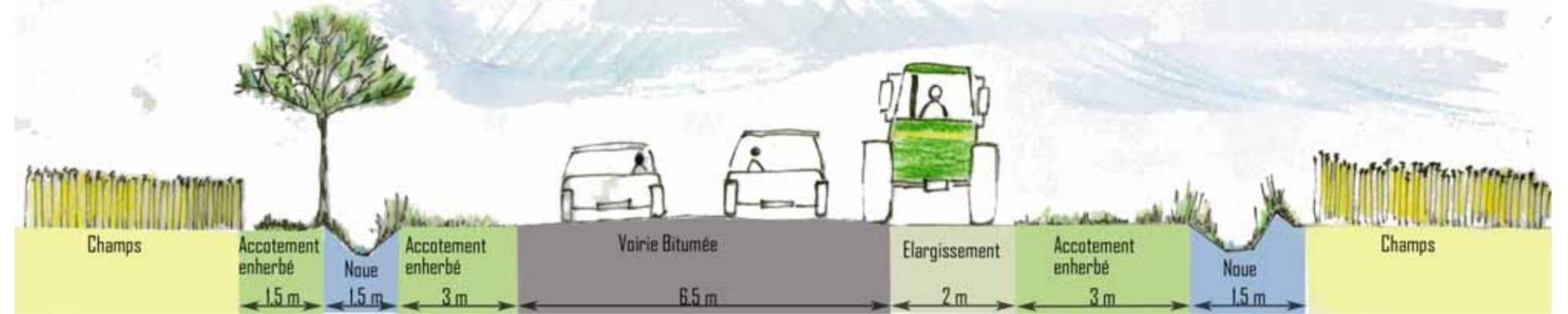
Pour parvenir à cette continuité de la perspective sur la Grange St-Clair, il faut redresser légèrement le chemin allant vers la ferme.

Le virage peut alors être marqué par une légère différence hauteur, de l'ordre de 6 ou 7 cm, afin d'être perceptible mais suffisamment roulant. La bordure permettant cette différence de hauteur, par la variation de teinte qu'elle peut apporter, contribuera également à la signalisation du virage, en dehors des signalisations traditionnelles (ligne continue, panneau).





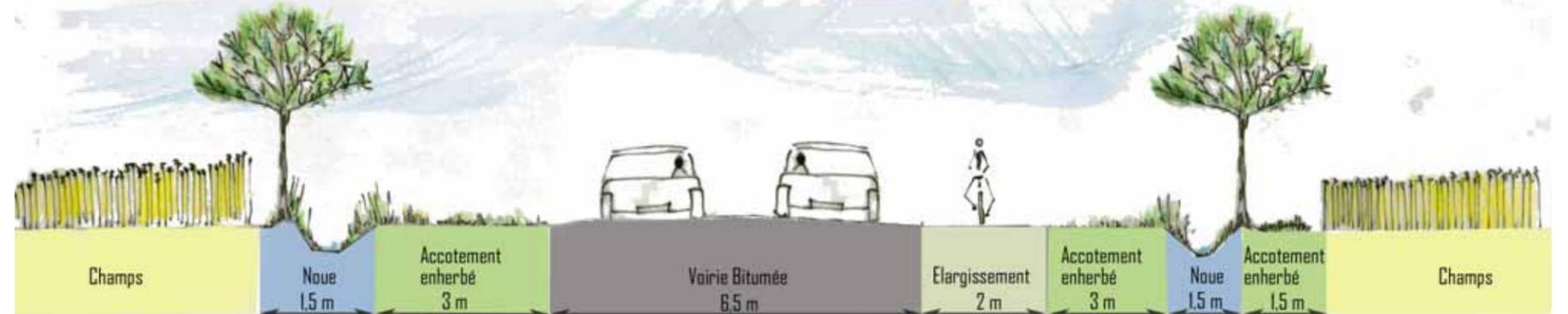
Secteur 1, alignement simple



Secteur 2, alignement simple



Secteur 3, alignement double



Localisation des secteurs

L'élargissement de la voirie se distingue de la voirie actuelle par un léger jeu de hauteur. Cette différence de hauteur doit être suffisamment importante pour être perceptible, mais ne doit toutefois pas atteindre la hauteur d'une bordure de trottoir afin de permettre une circulation facile d'une voie à l'autre.

L'élargissement se distingue également par une différence de revêtement de sol : l'objectif n'est pas de créer une voie de bitume supplémentaire, mais d'avoir un revêtement de sol suffisamment solide pour que des engins agricoles débordent dessus sans déformer la voirie, pour que des voitures puissent s'y garer, et suffisamment roulant pour que des cyclistes (vélos de route) l'empruntent sans risquer d'y crever un pneu. Plusieurs revêtements de sols peuvent répondre à ces critères, comme, entre autres, le béton désactivé.

## 2. Le passage entre Les Ulis et Saint-Jean de Beauregard



Localisation de la proposition

Depuis la construction des Ulis en 1960-70, la commune de Saint Jean de Beauregard entretient avec son impressionnante voisine une relation délicate.

Les deux communes, distantes de quelques centaines de mètres, sont séparés par des réseaux denses d'infrastructures routières et électriques.

Ces passages pensés pour le tout voiture sur un territoire que l'on ne regardait alors pas, sont pour demain les sites d'actions prioritaires.

Redonner l'envie de parcourir à nouveau ces espaces, de s'en approcher, de pouvoir les traverser sans craintes.

Il est important de pouvoir agir de manière exemplaire sur ces territoires. D'imaginer l'avenir de ce tressage d'espaces perdus, sur ce qui pourrait être demain l'entrée d'un Parc Naturel Régional, ainsi qu'un visage nouveau à définir pour l'identité des Ulis au regard du plateau agricole.

L'objectif de cette proposition est d'envisager un avenir possible sur cet entre deux.

Entre deux communes qui doivent comprendre leur proximité comme un avantage.

Il nous semblait également important d'accentuer le trait pour insister sur le caractère exemplaire que devrait prendre une proposition sur un site qui focalise les dynamiques et concentre les opportunités.

C'est en effet l'occasion, sur un territoire resserré de traiter de nombreuses problématiques, qu'elles soient profondément urbaine, ou spécifiquement rurale et agricole.

Il semblait possible, sur ces terrains qui sont aujourd'hui des franges de routes fortement fréquentés, d'avoir une action en faveur du paysage, tout en aménageant au mieux un nouveau lien dynamique entre Saint Jean de Beauregard et le Ulis.

Sur un plan écologique, l'entretien de ces espaces inaccessibles et dangereux, est un gaspillage qui pose de plus le problème de l'appauvrissement progressif du milieu.

Ces bandes sont lorsqu'elles ne sont pas prise pour des décharges de bord de routes, sont entretenues à la manière de pelouses rases, pire ennemi de la diversité biologique mais habitude des services d'entretien.

Le paysage de ces bords de routes est un sujet que seule une situation au cas par cas est envisageable. En effet, sur cette portion de territoire, entre les Ulis et Saint Jean de Beauregard, les deux doubles rubans de circulations se sont posés en hauteurs et séparés par un espace interstitiel où passent une rangée de pylône haute tension.

Du côté des Ulis, le contact de l'infrastructure avec l'urbain se fait au travers du centre commercial et de son parking.

Du côté de Saint Jean de Beauregard, la ville s'est isolée derrière une rangée arborée et préfère avoir le regard tourné du côté de ses terres agricoles.

Le lien capital pour les deux villes se réalise sur le terrain au moyen d'un passage réalisé sans cohérence et sans réel respect pour ses usagers qui se révèlent nombreux.

L'objet de cette proposition suit donc une logique tournée vers une affirmation claire du lien qui existe transversalement entre les deux communes, aidé en cela par une diminution de l'ampleur physique de l'ouvrage. Regroupé sur lui même et pensé pour minimiser son impact, la route retrouve son importance dans la compréhension du territoire sur lequel on passe et dans lequel on entre.

Imaginé comme une transition entre de l'urbain affirmé et du rural assumé, le projet profiterait de la politique du Parc pour penser l'entretien des franges routières d'une manière plus économe, plus respectueuse et plus écologique.

Afin de mettre au dessus de tout, et surtout au dessus des routes, le lien entre les deux villes, ce dernier profite de l'encaissement léger des réseaux pour prendre de la hauteur. Le lien, sous forme d'une passerelle piétonne et cyclable, enjambe depuis le parking du centre commercial repensé comme un pôle de contact pour les Ulis, jusqu'à Saint Jean de Beauregard où il se poserait dans un espace planté et pensé comme une nouvelle frange urbaine.

Cet axe redimensionné vient se tisser aux circulations douces des Ulis et tire ces dernières jusqu'au coeur même de Saint Jean de Beauregard.

C'est la porte d'entrée du PNR, l'accès à l'espace agricole comme lieu récréatif.

Géré de manière extensive et durable, cet espace de transition s' imagine comme le visage assumé de saint Jean exposé à la réalité de l'urbain qui lui fait front.

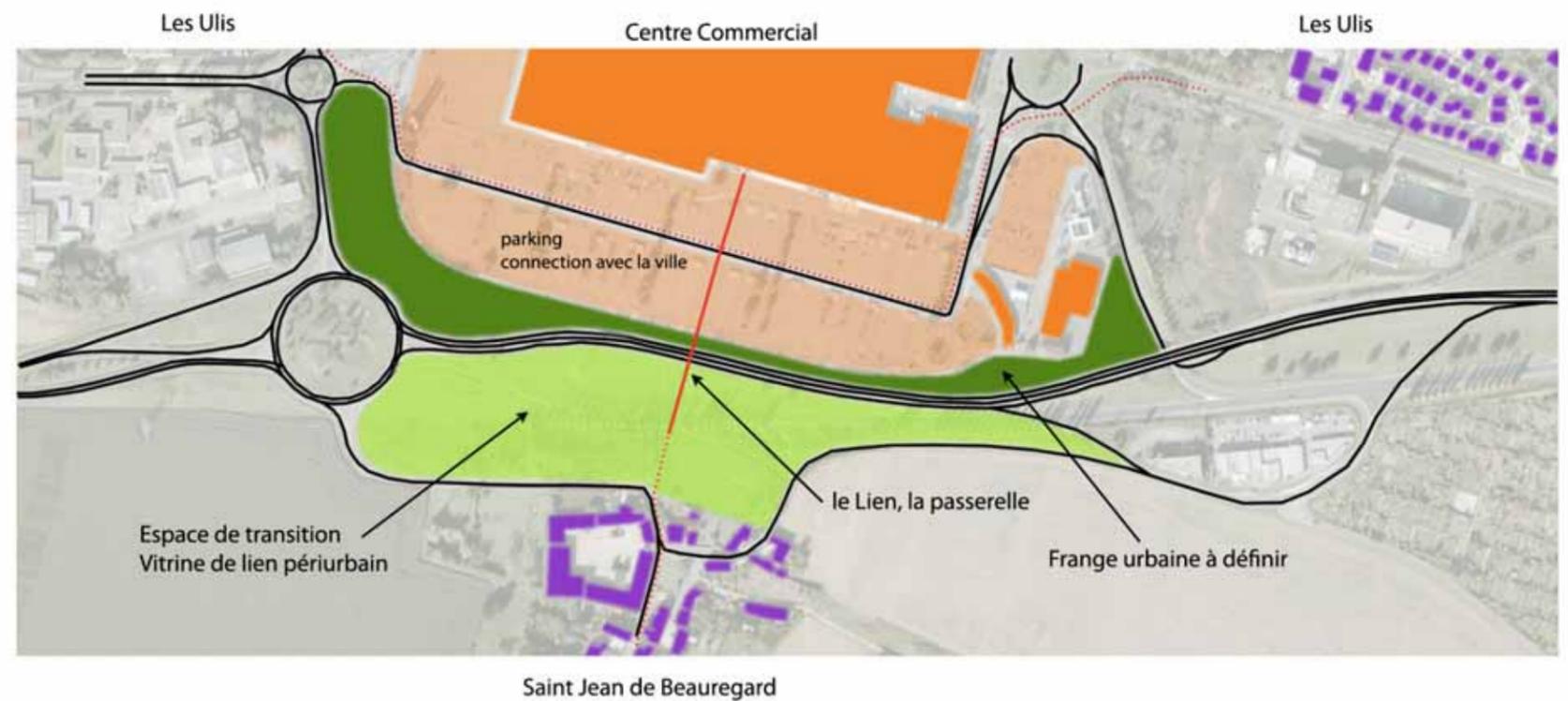
Vergers ou pâtures, ils sont les sites sur lequel une communication du PNR trouverait une résonance majeure. Il s'agit ici de faire d'un site vitrine le laboratoire d'un nouveau type de contact périurbain.

Dans la lignée d'actions généreuses en faveur de la biodiversité comme la réouverture de certains réseaux hydrauliques, la nouvelle place donnée à la pratique d'activités de loisirs et à la promenade, ainsi que la prise en considération de la typicité de ce paysage agricole, cette proposition s'inclue dans la volonté de valoriser ce territoire et ses paysages.



*Schéma du passage les Ulis/Saint-Jean-de-Beauregard aujourd'hui*

*Schéma du passage les Ulis/Saint-Jean-de-Beauregard proposition*

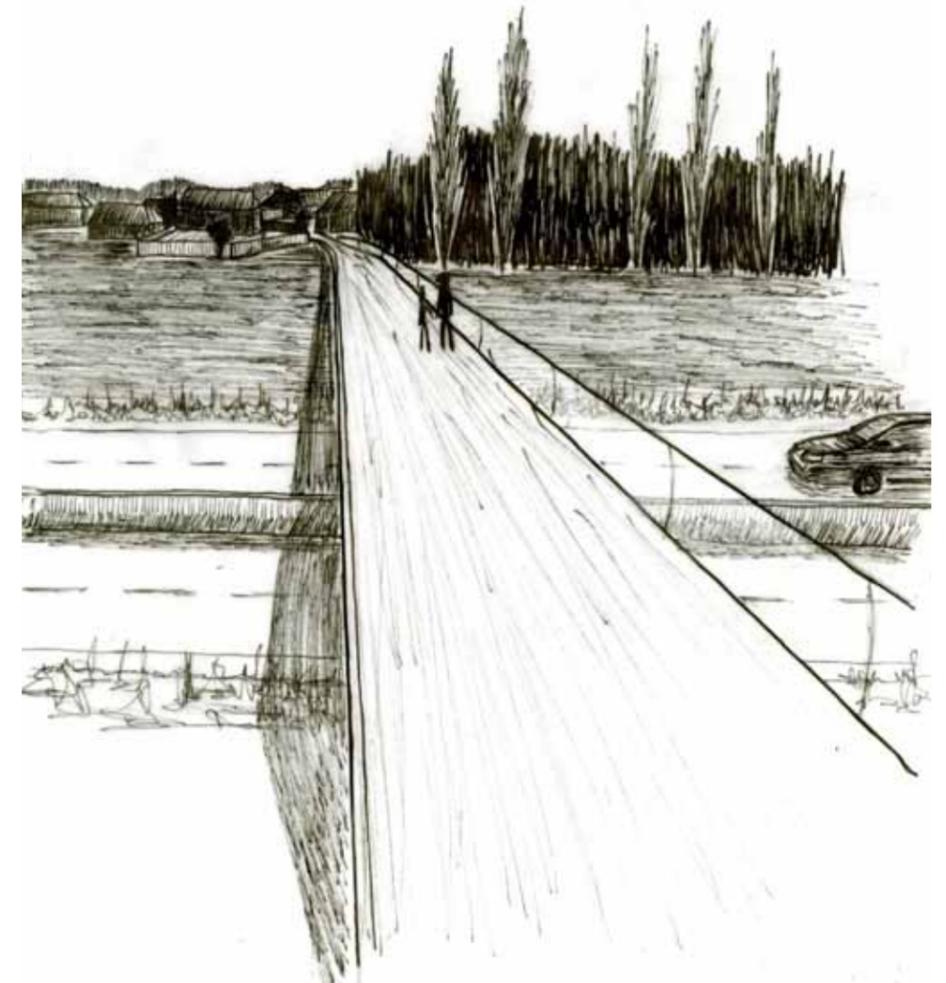




*Sortie du Parking des Ulis 2*



*Le passage de la D 35*



*Prolongement du passage sur le parking des Ulis 2*



*Liaison Saint-Jean-de-Beauregard aux Ulis*



*Sortie de Saint-Jean-de-Beauregard*



# 3. Le corridor écologique de l'autoroute

## a) Description générale



Localisation de la proposition

On se propose ici de renforcer les franges de l'autoroute A10 sur le tronçon allant de Janvry jusqu'au versant surplombant Briis-sous-Forges (environ 2,5 km). Le projet consiste en un épaississement du bord Ouest de l'autoroute, à cheval entre l'emprise actuelle du service autoroutier et les cultures céréalières du plateau.

L'objectif de ce renforcement est multiple :

### - Renforcer les délaissés d'autoroutes :

Les espaces délaissés qui se trouvent de part et d'autres de l'autoroute offrent des potentialités de biodiversités. L'objectif premier est de leur donner une plus grande épaisseur afin d'augmenter et leur pérennité, et leur capacité de diversité écologique.

Cette épaisseur peut prendre des dimensions variables en fonction de la configuration de l'autoroute (passage en remblai, déblai ou passage sur le même niveau topographique), et ainsi varier d'une dizaine à plusieurs dizaines de mètres. Le type de végétation peut également être variable et passer de la strate arbustive à la strate arborée.

### - Créer un corridor écologique :

Ce renforcement de la bordure d'autoroute permet surtout de créer un corridor forestier reliant les versants Nord aux versants Sud du plateau (cf. schéma des circulations animales ci-contre). L'occasion est donnée ici de profiter de l'opportunité du passage de l'autoroute pour permettre un passage à la faune vers le Sud de l'Ile-de-France.

### - Atténuer les nuisances du trafic autoroutier :

Le renforcement des bords de l'autoroute a également pour avantage de permettre d'atténuer certaines nuisances que le passage des voitures ou des poids lourds peut provoquer. Cela peut être perceptible à certains endroits de Janvry, mais surtout au niveau de l'aire de service de l'autoroute qui provoque une pollution visuelle puisque l'autoroute est ici au même niveau topographique que le plateau. On pourra donc offrir ici un cadre de vue similaire au reste du plateau : des cultures céréalières que les remises et versants boisés cadrent.



Schéma de circulation animale



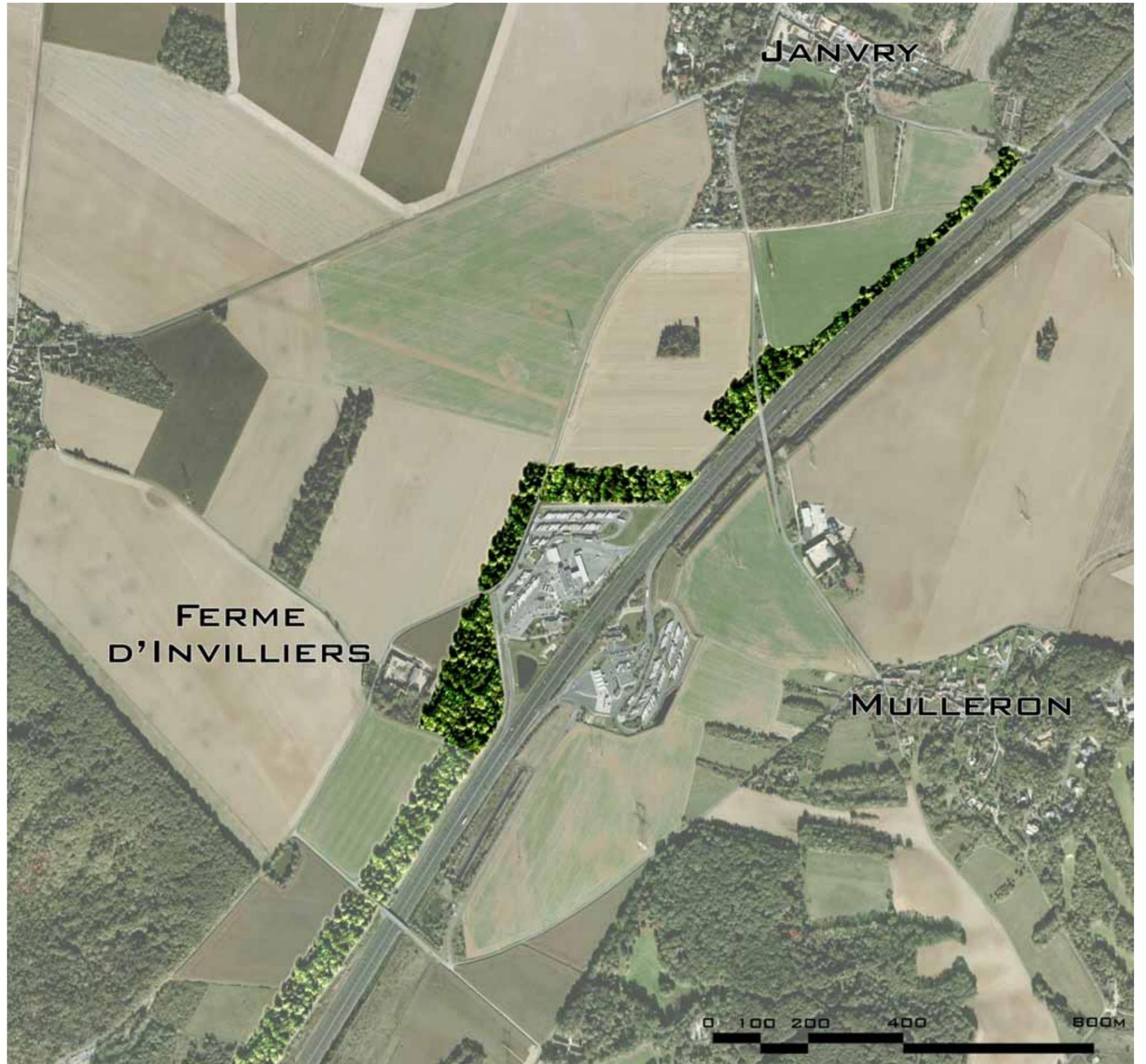
### Proposition

- Renforcer la singularité du paysage sur ce tronçon :

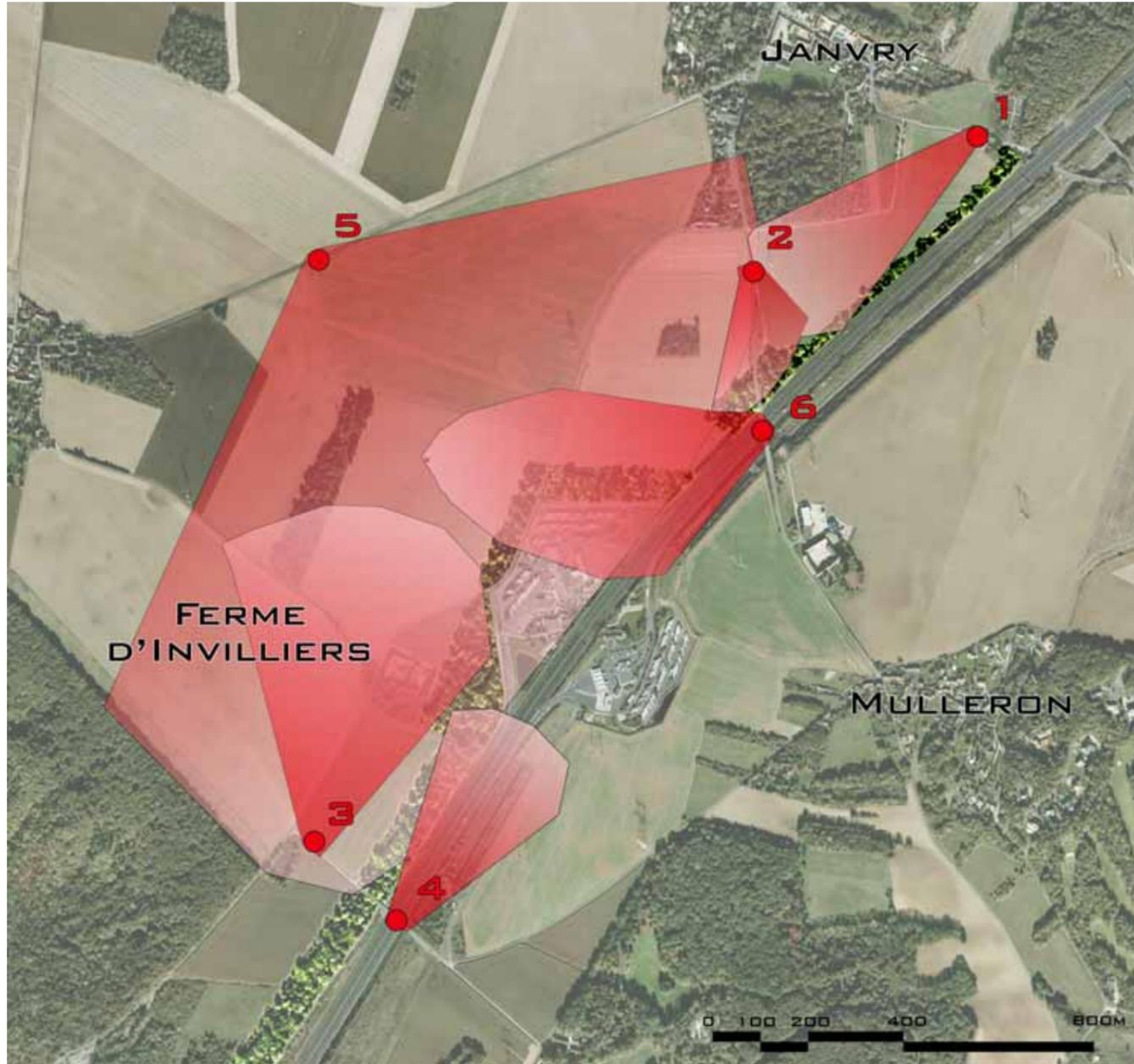
L'objectif est également de garder l'impression de continuité du plateau que l'on a actuellement, malgré le passage de cette autoroute, tout en transformant les remblais de l'infrastructure en cordon forestier. Les arbres doivent donc être à l'image de ceux que l'on trouve sur les versants ou sur les remises traditionnels, en garder l'aspect et la hauteur. Cet aménagement peut donc être également une opportunité de plus pour renforcer la singularité du paysage du plateau de Limours.

- Marquer la présence du PNR sur les limites du plateau :

Si ce projet présente de nombreux avantages pour le plateau, il en présente également un pour les utilisateurs quotidiens de l'autoroute. Le corridor forestier permettra alors de signaler la présence du PNR sur ce plateau de façon plus emblématique qu'au travers d'un panneau routier. L'écran forestier agira alors comme un cadre pour la vue sur le paysage que chaque conducteur peut avoir depuis sa voiture. De plus, en supprimant le talus sur le secteur 2, on pourra créer une fenêtre visuelle depuis l'autoroute sur l'agriculture.



Localisation des vues



1/ Au bas de Janvry





*2/ Rideau forestier en haut de Janvry*

*3/ Reconstruction de l'horizon*





*4/ Redimensionner l'horizon*

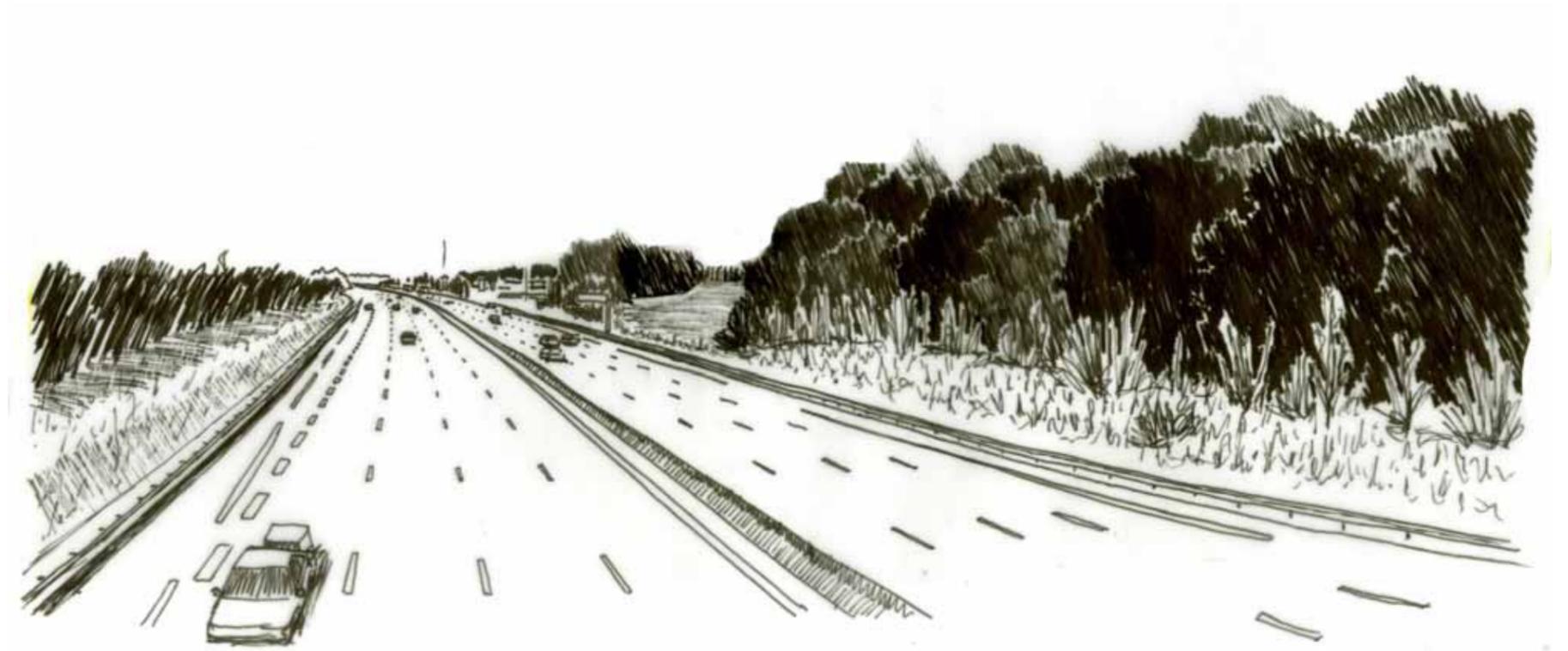


*5/ Créer une forêt pour l'autoroute*

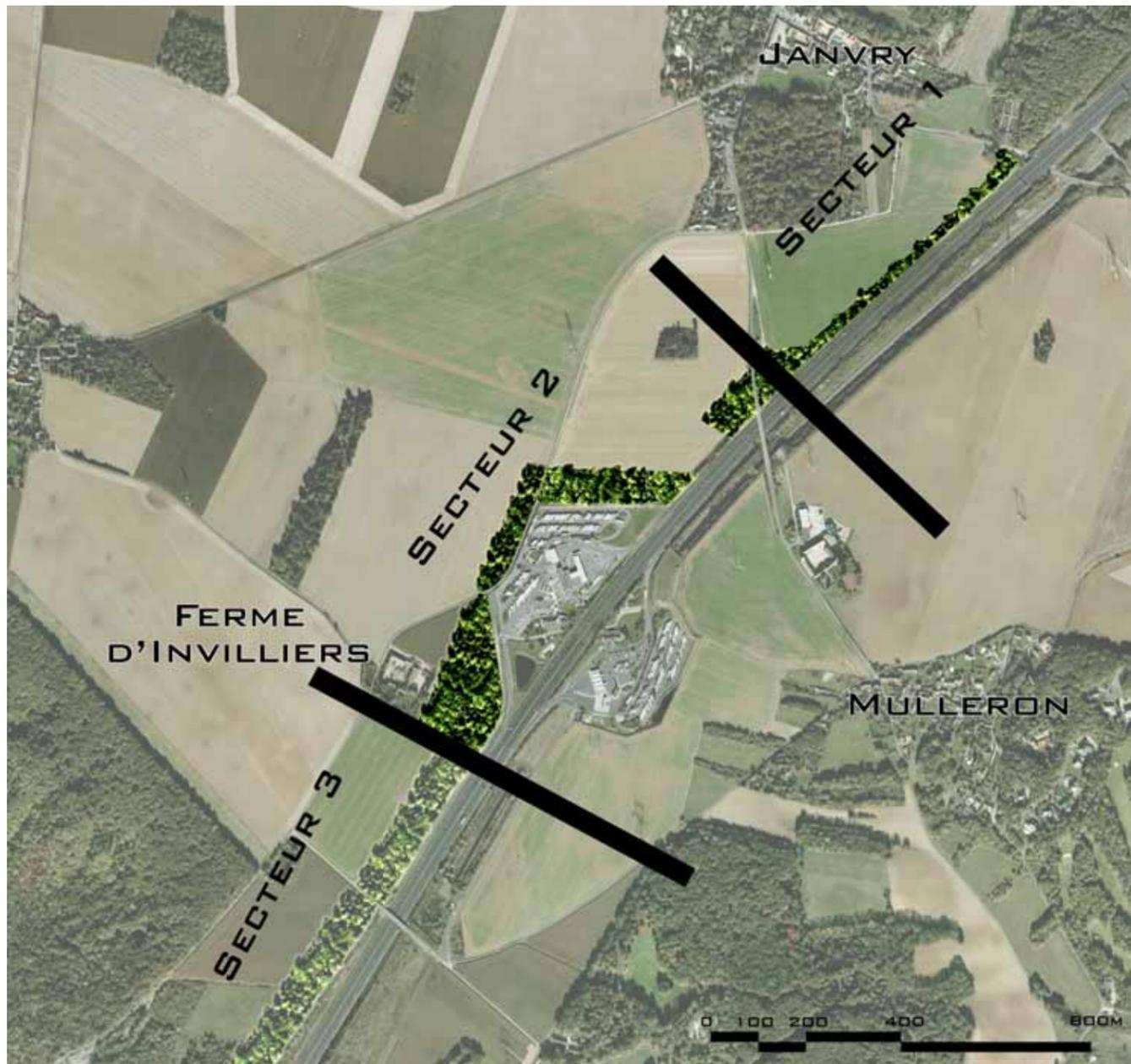




6/ Créer une forêt et une fenêtre pour l'autoroute

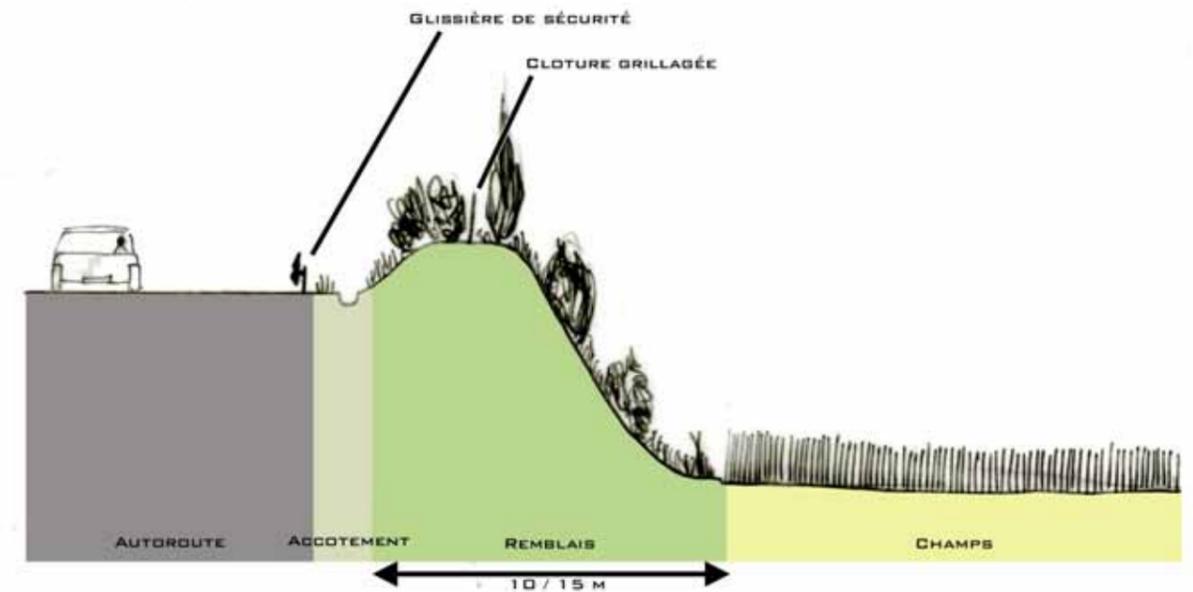


## b) Coupes de principe

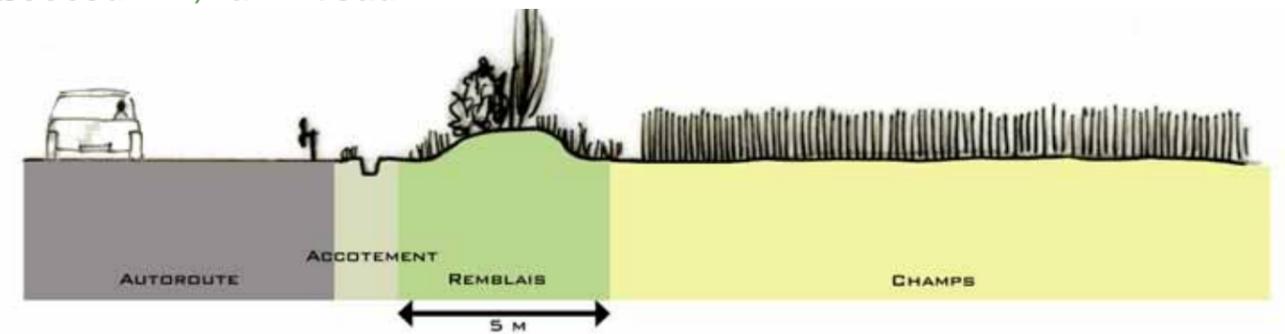


Situation des secteurs

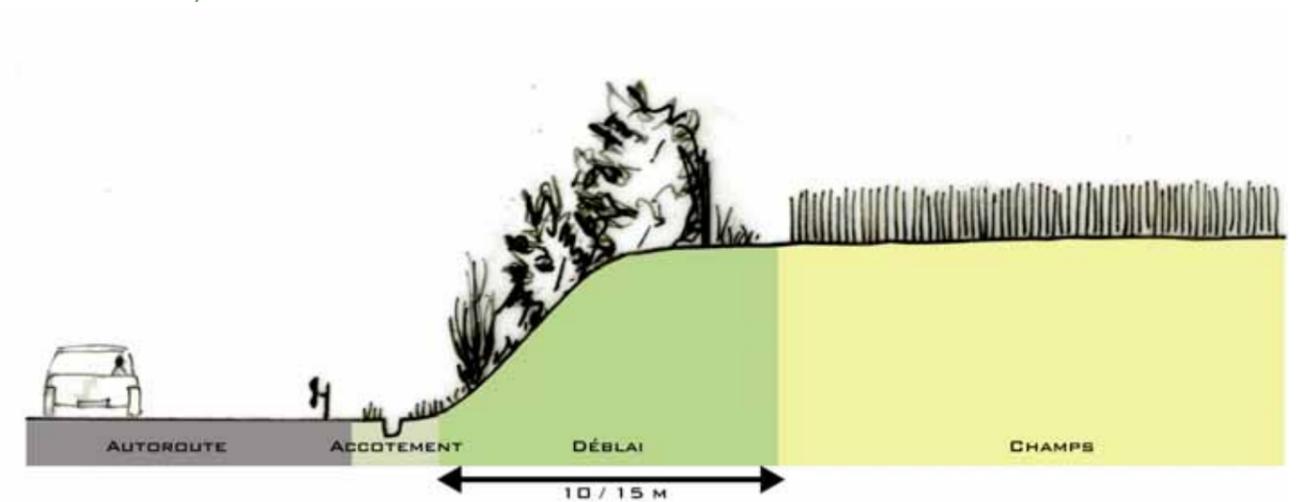
Secteur 1, en remblai



Secteur 2, à niveau



Secteur 3, en déblai



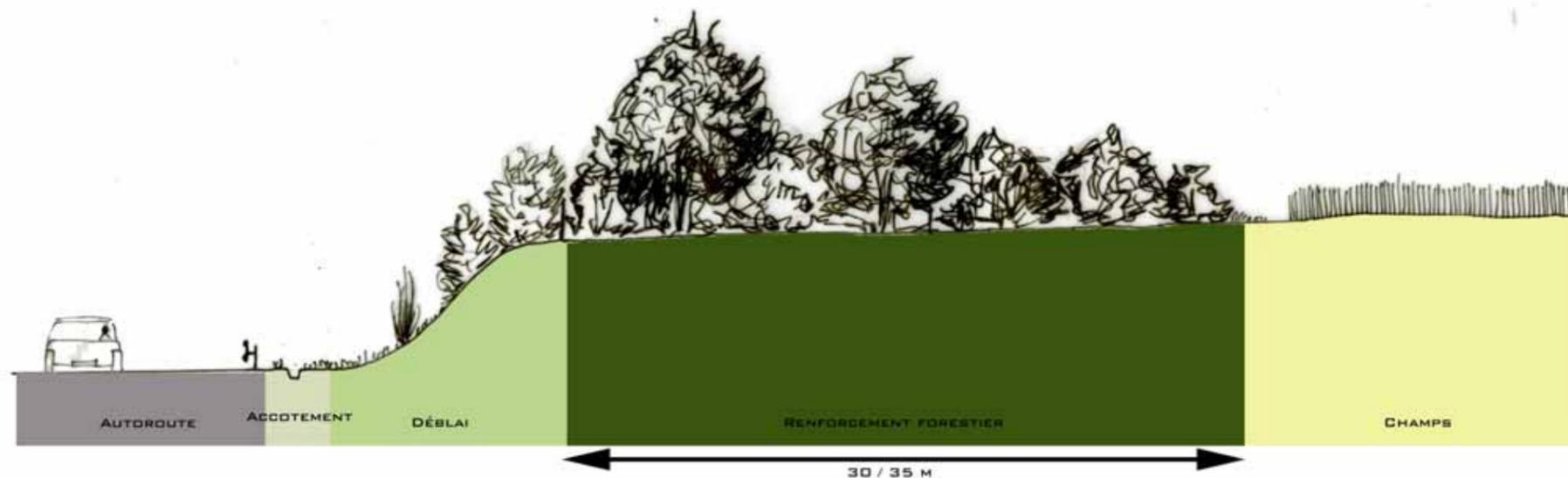
### Secteur 1, en remblai



### Secteur 2, à niveau



### Secteur 3, en déblai



L'autoroute passe de trois manières différentes sur le plateau : en remblai sur le secteur 1, c'est-à-dire dominant le plateau d'environ une dizaine de mètres au niveau de Janvry ; à niveau du plateau sur le secteur 2, à peine séparé de celui-ci par une butte de remblai, et enfin, en déblai sur le secteur 3, c'est-à-dire encaissé d'un peu moins d'une dizaine de mètres par rapport aux versant sud du plateau.

Ces trois configurations différentes peuvent suggérer trois configurations différentes du renforcement forestier du rebord de l'autoroute. Sur le secteur un, secteur en remblai, l'opération consistera surtout en un adoucissement du talus à sa base afin de favoriser les plantations d'arbres et arbustes. Sur ce secteur, le renforcement forestier pourra être moins épais que sur les autres secteurs grâce à la présence proche d'une remise et du bois de Janvry.

Sur le secteur 2, celui où autoroute et plateau sont au même niveau, le renforcement devra certainement être plus épais et plus dense qu'ailleurs car ce secteur est le plus éloigné des massifs boisés et des remises, et c'est également celui qui est le plus touché par les nuisances du trafic routier. Le boisement se faisant autour de la ferme d'Invilliers, plus important que sur le reste du secteur, permettra de créer un temps de pause ou d'arrêt pour le passage de la faune.

Sur le secteur 3, secteur où l'autoroute passe en déblai, le renforcement forestier pourra également être moins épais que sur le secteur 2. Il pourra également être moins dense et concerner ainsi une strate plus arbustive. Cet éclaircissement s'explique par la présence toute proche des boisements du versant Sud et par le faible impact des nuisances routières sur ce secteur du plateau.

# Conclusion

Nous l'avons vu dans ce dossier, le Plateau de Limours possède d'importantes ressources paysagères que viennent rompre quelques désordres ponctuels sur lesquels des actions simples sont encore envisageables.

Ce Plan de Paysage et de Biodiversité sur le plateau de Limours tente de dresser l'ensemble des tenants et des aboutissants d'un paysage complexe qui cherche encore son avenir dans un territoire métropolitain qui s'étend. L'avenir de ce territoire, si son classement en Parc Naturel est validé semble s'orienter vers une certaine forme de résistance au phénomène d'étalement et de perte de lisibilité d'un territoire à forte identité.

Réponse d'un plateau à un autre, d'une vision à une autre, d'une nécessité à une autre, d'un paysage à un autre. Le plateau de Limours, son exploitation agricole et les paysages qui en découlent peut envisager une pérennité sereine si il sait prendre en considération son positionnement stratégique dans le territoire de l'Ile de France.

Le problème de la survie de l'activité agricole est centrale et elle doit pour cela envisager sa transition dans ce nouveau cadre périurbain. S'adapter aux nouveaux usages sans perdre en efficacité, être un modèle de respect de l'espace pour cohabiter en symbiose avec le cadre de vie des rurbains de demain.

# Bibliographie

## *Ouvrages de documentation générale :*

Marc Bloch, Les caractères originaux de l'histoire rurale française, ARMAND COLIN, 1974, 225pages

Charles Pomerol, Découverte géologique de Paris et de l'Ile de France, Collection Jean Ricours, éditions du BRGM, 75 pages.

ISBN : 2-7159-0419-3.

G.ARNAL, Les plantes protégées d'Ile-de-France , Parthénope Collection. Montrouge, 1996. ISBN : 2 - 9510379 - 0 - 2

## *Ouvrages de méthodologie :*

Sous la direction d'Yves Gorgeu et de Catherine Jenkins, La charte Paysagère : outil d'aménagement de l'espace intercommunal, La documentation Française, 1995, 188 pages.

ISBN : 2-11-003407-6

Bertrand Folléa, Guide des plans de paysages, des chartes et des contrats, Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, avril 200, 132 pages.

Parc naturel régional Oise- Pays de France, Plan de paysage de la Vallée de l'Oise, document final , décembre 2007

Parc naturel régional du Vexin français, Chartes paysagères d'Arronville, Breuil-en-Vexin, Chérence- Santeuil, Aout 2008.

## *Ouvrage spécifique au plateau et au Parc*

APR ENSP 1999-2000, Cernay-la-Ville : projet à l'échelle d'une commune, 130 pages

Sous la direction du groupe de travail « Paysage et territoire » de la fédération des CAUE, Paysages et diagnostics de territoire, Ministère de l'écologie et du développement durable, mai 2003, 21 pages

Parc naturel régional de Haute Vallée de Chevreuse, Charte de Parc : 1999-2009

IAURIF, Diagnostic territorial du Parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse, révision de la charte, sur un périmètre élargi à 77 communes, avril 2008, 394 pages.

Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, Atlas sommaire des paysages de l'extension, juillet 2008, 80 pages.

Fédération des parcs naturels régionaux de France, Avec le paysage : la construction des politiques du paysage dans les Parcs naturels régionaux, 42 pages

IAURIF, Les paysages d'Ile-de-France : comprendre, agir, composer...

## *Sites internet :*

Fédération des Parcs Naturels Régionaux : [www.parcs-naturels-regionaux.tm.fr](http://www.parcs-naturels-regionaux.tm.fr)

Association Solagro : [www.solagro.org](http://www.solagro.org)

Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse : [www.parc-naturel-chevreuse.fr](http://www.parc-naturel-chevreuse.fr)

## *Fonds cartographiques utilisés :*

Cartes IGN (25 000 ème) de 2004 : 2115 O, Nogent-le-Roi

2116 E, Auneau

2214 ET, Versailles

2215 OT, Forêt de Rambouillet

2216 ET, Etampes Dourdan

2315 OT, Palaiseau Arpajon

2415 OT, Evry Melun

Cartes IGN (10 000 ème) de 1930 : Bel-air

Bonnelles

Boullay-les-Troux

Briis-sous-Forges

Bullion

Cernay-la-vile

Chevreuse

Forges-les-Bains

Gif-sur-Yvette

Gometz-la-ville

La Celle-les-Bordes

La Ville-du-Bois

Limours

Massy

Marcoussis

Nozay-Villejust

Orsay

Palaiseau

Senlis

St-Jean-de-Beauregard

St-Rémy-les-Chevreuse

Cadastre actuel

Cadastre Napoléonien

Carte des chasses royales

Carte de Cassini

Cartes géologiques d'Ile-de-France

## *Crédits Photographique*

Mr AFFRES Barthélémy

Mr DOBBELAERE Thibaud

Mlle GARNIER Emilie

## *Personnes rencontrées :*

Mr Roy (élu de Cernay-la-ville)

Mr Fleury (comité scientifique du PNR)

Mr Audouy (comité scientifique du PNR)

Mr Hardy et équipe de l'environnement

Mr Lorient (historien du PNR)

Chambre d'agriculture 78 et 91

Mr Guitet (botaniste)

Mr Lestiens (maire de Forges-les-bains, vice-président de la CCPL)

Mr Rombaut (architecte du PNR)

Mme Julien-Labruyère (CAUE 91)

Mr Adam (CAUE 78)

Mme Giobellina

Mme de Saint-Léger (association ADN des Molières)

Mr Laverne

Mr Jullemier (Elu des Molières)

Mme Lécuyer

Mr Chastenenet

Mme Lafouasse (agricultrice)

Mr Schoettl (Maire de Janvry)