Essonne
LE CONSEIL GÉNÉRAL

Guide des Paysages urbains et naturels de l'Essonne

Plan guide RN 7

Le paysage, facteur de cohésion pour le renforcement de l'axe urbain structurant de la RN 7

Agence Bertrand FOLLEA - Claire GAUTIER - Paysagistes DPLG - Urbanistes
100, avenue Henri Ginoux 92 120 Montrouge tél : 01 47 35 71 33 fax : 01 47 35 61 16
email : agence@follea-gautier.com site : www.follea-gautier.com

Vue de la RN 7 vers le nord, sur la commune d'Athis-Mons, au croisement avec la rue Bayetto

Au fil de sa traversée du département de l'Essonne, la Route Nationale 7 est loin d'être un axe linéaire et monotone, parcourant un paysage urbain sans intérêt. Bien au contraire, la géomorphologie autant que la diversité des tissus bâtis en font un tracé aux séquences variées. S'ils sont parfois effacés, atténués par des implantations standardisées en bord de route, ces multiples visages forment un potentiel important en termes de qualités paysagères pour la RN 7, et doivent donc être finement étudiés et pris en compte dans le cadre du réaménagement de celle-ci.

Limite Sud de l'Essonne vue depuis la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry, en Seine-et-Marne

LA TOPOGRAPHIE DE LA RN 7

La topographie particulièrement riche de la RN 7 est due principalement aux vallées que son tracé longe ou croise :

- celle de la Seine, en premier lieu, avec laquelle la route flirte du Nord au Sud jusqu'à parfois l'emprunter, et qui dessine sur le territoire départemental deux boucles aux visages très différents : boucle de Draveil au Nord, boucle de Morsang-sur-Seine au Sud ;

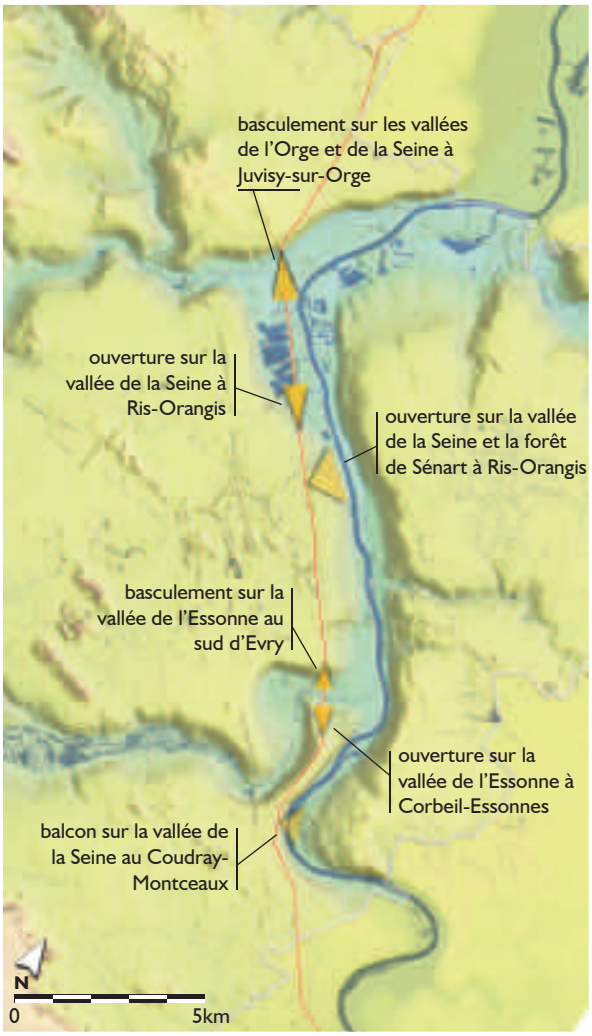
- celle de l'Orge, dont la confluence avec la Seine se perd dans une ample cuvette au fond de laquelle se devinent de riches paysages de l'eau ;

- celle de l'Essonne enfin, qui interrompt la route par un brusque coteau et fait émerger l'éperon étroit de Corbeil-Essonnes.

Ces configurations créent des rapports variés aux paysages traversés, bien plus complexes que la continuité horizontale du plateau qu'on rencontre au nord, dans le département du Val-de-Marne. La plus ou moins grande proximité au fleuve, l'appréhension des coteaux, abrupts ou plus doux, l'adaptation aux contraintes du terrain, dessinent déjà le potentiel de ce parcours en termes d'«expérience paysagère».

Ces hauteurs et coteaux offrent aussi des vues remarquables sur les paysages de vallée en contrebas, ou encore sur les versants opposés. Si celles-ci se révèlent parfois brutalement, après une rupture de pente, et envahissent alors le champ de vision en une perspective saisissante, elles restent parfois simplement suggérées, maintenues hors d'atteinte par l'éloignement du coteau ou par la forte présence bâtie qui marque une très grande partie de cet axe.

VUES



RELIEF

Vallée de l'Yvette
Plateau d'Orly
L'Orge
Boucle de
Draveil
Vallée de la Seine
Plateau de
Sénart
Plateau de
Vert-le-Grand
Cirque de
l'Essonne
L'Essonne
Boucle de
Morsang-sur-Seine
Plateau de
Chevannes
N
0
1
5km

LE TISSU BÂTI AU LONG DE LA RN 7

Principalement caractérisé par des abords très construits, le tronçon essonnien de la RN 7 concentre néanmoins une faible densité de population de part et d'autre de la route. Il s'inscrit dans une phase de transition, entre le tissu bâti du département du Val-de-Marne au nord et le plateau du Gâtinais français, résolument tourné vers l'agriculture, au sud. Mais cette transition ne s'opère pas suivant un gradient régulier, d'une très forte densité jusqu'à des horizons dégagés.

En effet, cette aire urbaine n'est pas née de l'extension progressive des faubourgs parisiens mais a commencé à se développer à distance de la capitale, avant d'être rejointe par la croissance de l'agglomération. Cœurs anciens de villages, quartiers pavillonnaires, zones commerciales, ville nouvelle... de multiples configurations alternent au long de la vallée de la Seine et forment ce tissu hétéroclite, sans aucune mixité entre les différents secteurs.

Mais au fil de la route, les transformations du bâti ont eu tendance à banaliser ces paysages urbains, à unifier plus ou moins cet itinéraire en effaçant les caractéristiques particulières de certains quartiers. Les fines écorces commerciales implantées au bord de cet axe forment ainsi un écran, camouflant souvent les tissus en retrait.

ZOOM SUR LES TYPOLOGIES DE BÂTI

centres anciens

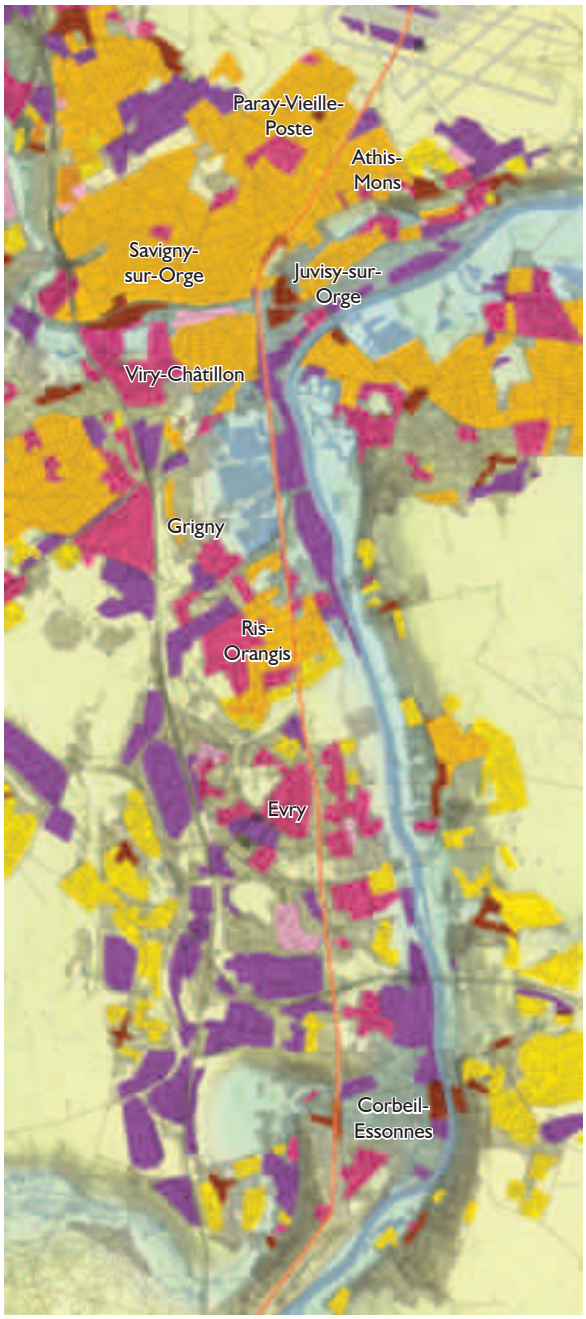
nappes pavillonnaires (1920-1960)

lotissements (1980-2000)

grands ensembles

zones d'activités

autre urbanisation



BÂTI

Paray-Vieille-Poste
Athis-Mons
Savigny-sur-Orge
Juvisy-sur-Orge
Viry-Châtillon
Grigny
Ris-Orangis
Evry
Corbeil-Essonnes
Le Coudray-Montceaux
N
0
1
5km

LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN 7

L'association de cette topographie riche et des tissus urbains variés compose ainsi, au total, quatorze séquences, de l'aéroport d'Orly au plateau cultivé du Gâtinais :

- la route aéroportuaire
- la transpavillonnaire commerciale
- le coteau des Belles Fontaines
- le couloir commercial
- les étangs de Viry-Grigny
- les pentes habitées de Ris-Orangis
- le domaine de Trousseau
- la tranchée verte d'Evry
- la zone de transition en mutation
- le cœur d'Essonnes
- la crête de Corbeil
- le balcon de la boucle de Morsang-sur-Orge
- Le Coudray-Montceaux
- le plateau agricole de Montceaux

SÉQUENCES

la route aéroportuaire

la transpavillonnaire commerciale

le coteau des Belles Fontaines

le couloir commercial

les étangs de Viry-Grigny

les pentes habitées de Ris-Orangis

le domaine de Trousseau

la tranchée verte d'Evry

la zone de transition en mutation

le cœur d'Essonnes

la crête de Corbeil

le balcon de la boucle de Morsang-sur-Seine

Le Coudray-Montceaux

le plateau agricole de Montceaux

LA ROUTE AÉROPORTUAIRE

Caractéristiques principales :

- route large, à chaussées séparées ;

- passages en tunnel ;

- espace ouvert assez végétalisé ;

- quelques circulations douces peu amènes ;

- aspect spectaculaire des manœuvres aéronautiques ;

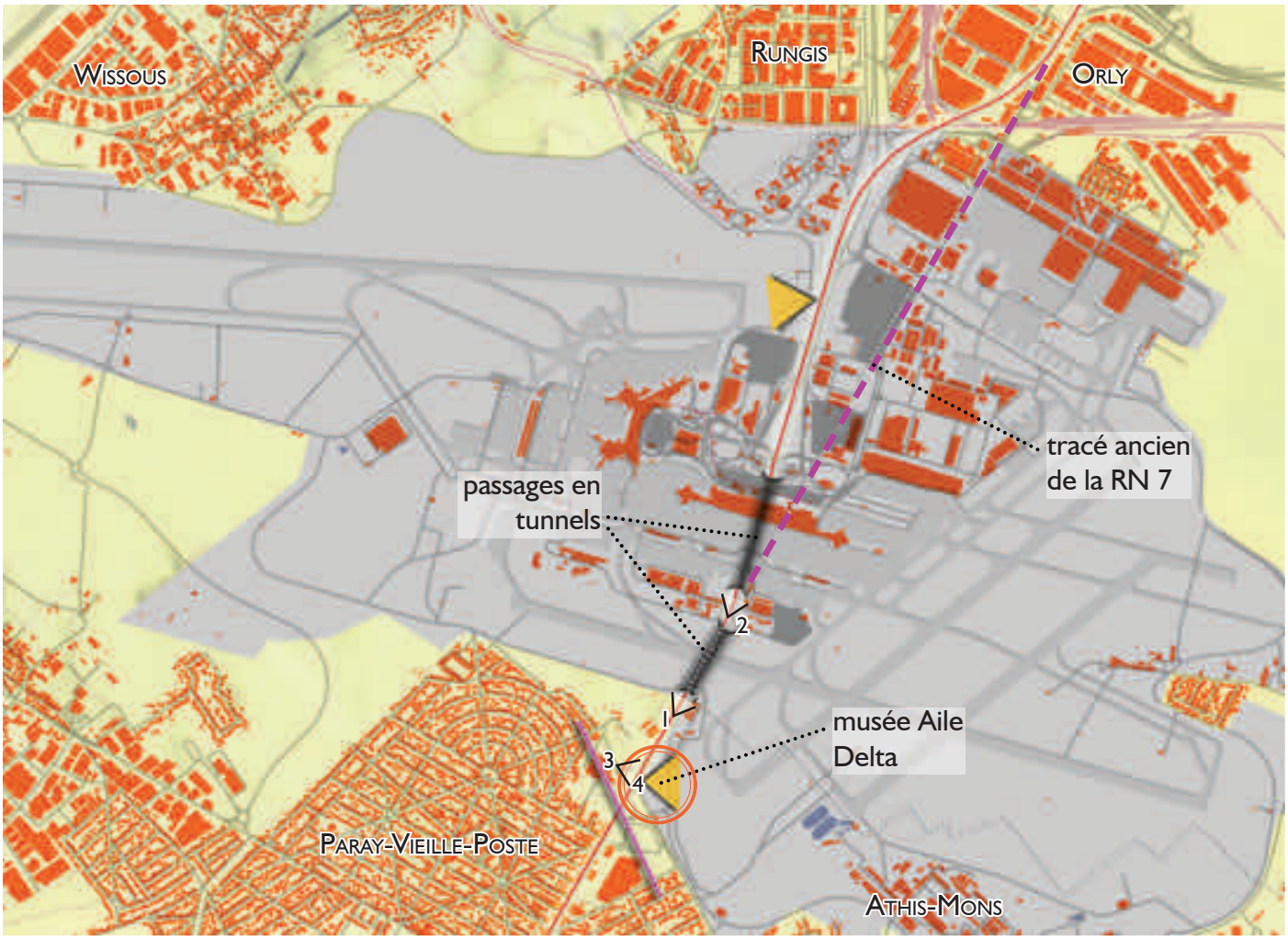
- paysage de transit, non habité.

Description :

Depuis le Nord, l'entrée dans le département se fait au niveau de l'aéroport d'Orly. Engravée entre les pistes et passant sous les bâtiments, la RN 7 s'inscrit ici dans un paysage de transit, les seules présences et activités étant liées à l'aéroport (accès aux zones de livraison). La traversée de ce large espace ouvert est une étape remarquable du parcours, autant par les grands dégagements perceptibles à l'est comme à l'ouest que par l'aspect spectaculaire des manœuvres aéronautiques, les avions franchissant régulièrement la route à très basse altitude.

Avec l'implantation de l'aéroport, l'axe historique de la route a été abandonné, dévié vers l'ouest pour s'inscrire perpendiculairement aux pistes et bâtiments principaux. La limite du département montre clairement ce qu'était ce tracé originel de la voie.

La route est ici large, organisée en deux chaussées de deux voies, séparées par une glissière. Les amples bas-côtés, enherbés, accueillent des pistes cyclables peu amènes. En l'absence de bâti, la végétation marque le paysage (prairies de bords de pistes et talus enherbés de la route), de même que les ouvrages surplombant les voies.



3< localisation des photos

ouvertures visuelles sur les pistes et sur le musée Aile Delta

emprise de l'aéroport

Le musée Aile Delta

LA TRANSPAVILLONNAIRE COMMERCIALE

Caractéristiques principales :

- route très large, chaussées non séparées, trémies, stationnements ;

- façades commerciales quasi-continues (mais peu de grandes surfaces) ;

- pas de perception du bâti pavillonnaire ;

- très peu de présence végétale ;

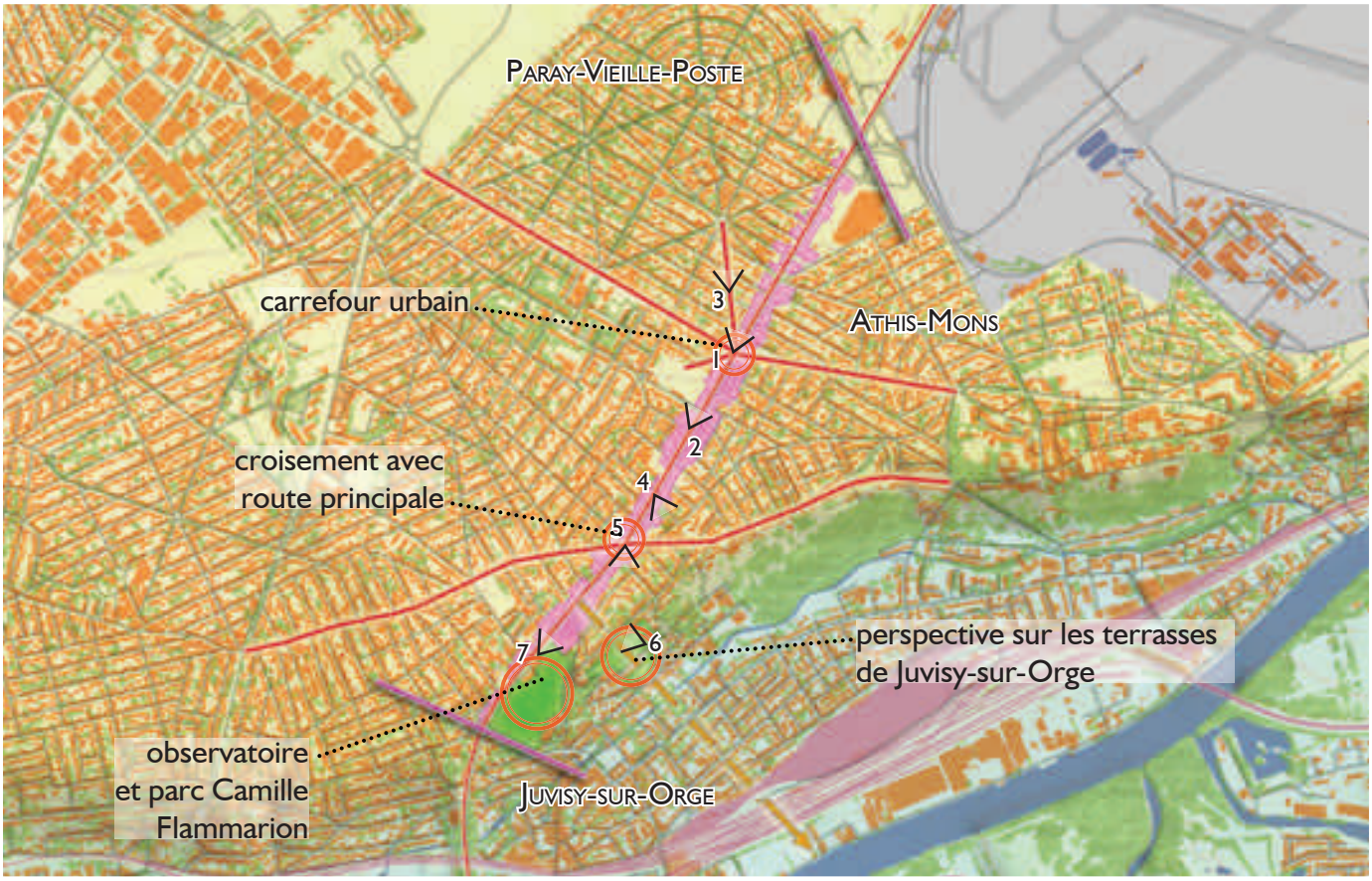
- espaces pour piétons et cyclistes peu généreux.

Description :

Au sortir de l'aéroport, la route s'immisce au cœur d'une vaste zone pavillonnaire, couvrant la majeure partie des communes de Paray-Vieille-Poste et d'Athis-Mons. Ce tissu bâti est constitué d'un réseau dense de petites rues, souvent plantées, organisées suivant un plan géométrique strict et bordées d'innombrables maisons avec jardins. Ces longues perspectives très semblables forment un paysage urbain particulier, peu varié et dénué de repères.

Mais en traversant cet ensemble, la RN 7 n'en offre quasiment aucune perception : son parcours est bordé, sur chaque côté, de façades commerciales en continu. Cette modeste épaisseur bâtie suffit à constituer un «tunnel» coupé de son contexte urbain, au caractère «routier» très marqué. Les lampadaires renforcent cette impression et la vocation commerciale écrasante empêche toute lecture du tissu bâti habité. Enfin, les trottoirs et espaces publics, réduits à portion congrue, laissent peu de place aux piétons et cyclistes : cet axe reste dédié quasi-exclusivement à la voiture.

La route est ici très large, constituée de deux chaussées de deux voies, non séparées, auxquelles s'ajoutent des bandes de stationnement latérales et parfois des trémies centrales. Le végétal est absent, à l'exception de quelques arbres perceptibles au-delà des façades.



3< localisation des photos

tissu pavillonnaire

écorce commerciale

Autour de la RN 7

Les longues perspectives des rues pavillonnaires

Quelques éléments patrimoniaux au long de la RN 7

Le parc des Grottes : les terrasses de Juvisy-sur-Orge

Le parc Camille Flammarion (Observatoire)

LE COTEAU DES BELLES FONTAINES

Caractéristiques principales :

- route large, à chaussées séparées, sans stationnements ;

- bâti commercial implanté sur les pentes, mais présence visuelle modérée ;

- voie courbe, révélant une vue sur la vallée ;

- abords boisés ;

- voirie réaménagée (circulations douces, alignements sur terre-plein central) ;

- voie formant une coupure sur le coteau (pas de continuité de voirie transversale à la N 7 en dehors du chemin piéton+piste cyclable le long de l'Orge).

Description :

En venant du Nord, ce coteau forme le premier évènement topographique d'importance sur le tracé de la RN 7 : on bascule ici dans la cuvette formée par la confluence de l'Orge avec la Seine, en suivant une courbe qui révèle au fur et à mesure cette large vallée. Si ce relief plus marqué ne semble pas entraîner de transformations radicales dans le tissu bâti environnant (il reste composé de rues pavillonnaires, orientées parallèlement à la pente), les abords de la route, en revanche, présentent un visage différent. Sa configuration est en effet moins favorable aux implantations commerciales : moins nombreuses, celles-ci ne forment donc pas de façade continue et s'inscrivent dans la végétation, bien plus abondante.

La route est ici large, formée de deux chaussées de deux voies séparées par un terre-plein. L'absence de stationnements réduit l'importance de la voirie. Ce tronçon a fait l'objet d'un réaménagement : plantation d'alignements au centre, protection des trottoirs et pistes cyclables. La végétation foisonnante du coteau forme un atout important pour ce tronçon.

3< localisation des photos

tissu pavillonnaire

AUTOUR DE LA RN 7

Les anciennes fontaines dans le Parc Ducastel

Pont des Belles Fontaines (seul passage possible pour franchir la RN 7 sur ce tronçon)

LE COULOIR COMMERCIAL

Caractéristiques principales :

- route très large, à chaussées séparées ;

- grandes surfaces commerciales ;

- peu de perception du bâti pavillonnaire ;

- assez peu de présence végétale ;

- beaucoup de stationnements (bord des voies et parkings des grandes surfaces) ;

- surcharge de mobilier, enseignes, panneaux directionnels.

Description :

Une fois franchi le pont ferroviaire au pied du coteau, la route traverse la commune de Viry-Chatillon. Si le tissu bâti est ici moins homogène, il reste dominé par l'habitat pavillonnaire. Mais cette présence est tout aussi discrète que sur le plateau au nord : une succession de commerces forme les façades de chaque côté de la route. Le linéaire bâti n'est pas continu : certaines grandes enseignes sont implantées en retrait, et encadrées de vastes parkings.

Quelques rares plantations d'alignements ne permettent pas d'atténuer l'ambiance très routière qui règne ici, et les lampadaires, au caractère un peu plus urbain, ne suffisent pas à signaler la traversée de la ville. La Seine toute proche n'est absolument pas perceptible ; le franchissement de l'Orge est très discret, à peine marqué par quelques arbres.

La route est ici très large, formée de deux chaussées de deux voies séparées (de façon discontinue : barrières, plantations, terre-pleins). Les stationnements en bord de route, ainsi qu'une trémie, renforcent l'emprise de l'automobile. Les parkings des centres commerciaux participent de cette impression : l'espace piéton se réduit à un maigre trottoir entre route et parkings.

3< localisation des photos

écorce commerciale

AUTOUR DE LA RN 7

Le franchissement de l'Orge

LES ÉTANGS DE VIRY-GRIGNY

Caractéristiques principales :

- route large, chaussées séparées par alignements ;

- stationnements en bord de voie ;

- activités commerciales côté est, avec de grands parkings ;

- rideau boisé continu à l'ouest ;

- pas de vues sur les étangs, mais perception de l'espace ouvert ;

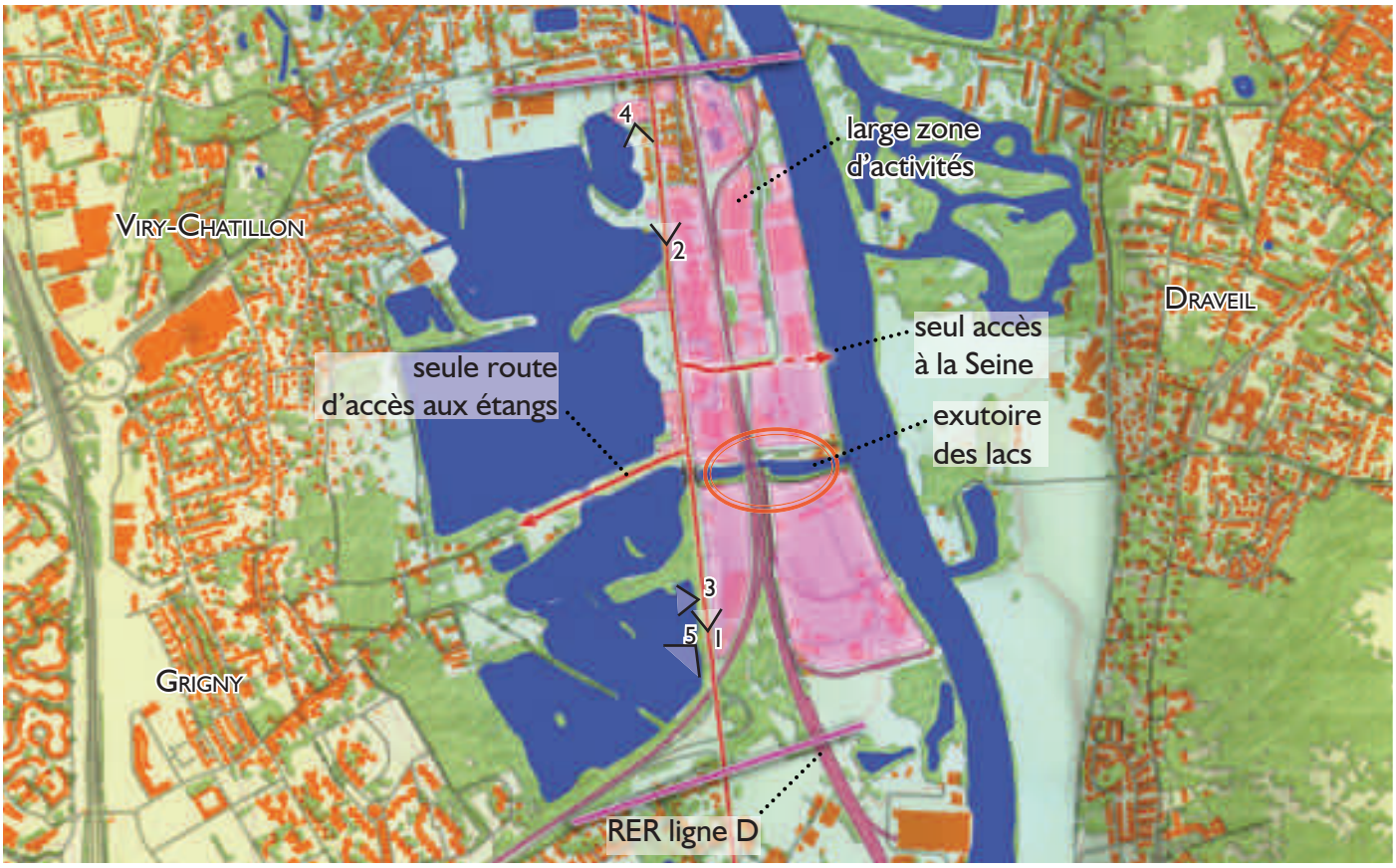
- pas de perception de la proximité de la Seine.

Description :

L'exploitation des ressources du sol de la vallée a laissé ici des traces conséquentes, sous la forme de vastes étangs : ces anciennes carrières de sable et de meulières ont été réaménagées en espaces de loisirs et de nature. Passant sur la rive Est de ces plans d'eau, la RN 7 voit ici ses abords se transformer : le contexte n'est plus exclusivement urbain. Même si très peu de vues directes sur les lacs sont possibles, on perçoit la respiration qu'ils forment dans l'espace urbain, et les boisements continus des berges offrent une ambiance très différente.

Si la Seine passe aussi à proximité de la route, à l'Est, sa présence reste totalement imperceptible : une importante emprise commerciale et industrielle, bien qu'étroite, suffit à faire écran. Le cours d'eau reliant les lacs au fleuve reste aussi très discret, et ne permet pas de percevoir le lien entre ces éléments clefs du paysage de la vallée.

La route est ici large, composée de deux chaussées de deux voies. Un important terre-plein central planté les sépare, parfois doublé d'un alignement en bord de route. Associés aux boisements des berges, ils forment une présence végétale importante, qui réduit l'ampleur de la route en termes de perception. Les places de stationnement latérales semblent peu usitées (en revanche, les parkings des grandes surfaces sont très occupés).



3< localisation des photos

zones d'activités

Autour de la RN 7

Perception difficile des lacs depuis la route

La promenade des berges derrière les pavillons

Le lac de l'Arbalète et sa promenade

LES PENTES HABITÉES DE RIS-ORANGIS

Caractéristiques principales :

- route large, à chaussées séparées ;

- stationnements en bord de voies ;

- accompagnement végétal (alignement) ;

- présence mixte de commerces et d'habitat, avec prédominance du résidentiel ;

- vue sur la vallée de la Seine.

Description :

Au Sud des étangs la route s'élève à nouveau, remontant le coteau en pente douce. La topographie et l'axe rectiligne de la route offrent ainsi une vue lointaine vers le nord, laissant percevoir la vallée de la Seine et le coteau au-delà.

Ce tronçon débute à l'entrée dans la commune de Ris-Orangis et traverse l'ensemble de son tissu bâti, jusqu'au sommet du coteau. Ici encore, les abords de la route sont constitués principalement de quartiers pavillonnaires organisés en réseaux de petites rues ; s'y mêlent aussi quelques immeubles résidentiels et des lotissements. Mais, contrairement aux configurations rencontrées plus au Nord, ce tissu habité reste majoritaire au bord de la nationale : si les commerces sont nombreux, ils ne forment pas une limite franche avec les quartiers en retrait, et c'est une impression de traversée urbaine qui prédomine, mise à mal uniquement par l'ampleur excessive de la RN 7.

La route est ici large, formée de deux chaussées de deux voies, souvent complétées par une bande de stationnement latéral. Un large terre-plein central planté d'un alignement atténue l'échelle importante de la route. Des trottoirs souvent assez spacieux laissent la possibilité d'aménagements intéressants

3< localisation des photos

emprises commerciales ponctuelles

Autour de la RN 7

Tissu pavillonnaire

Anciennes emprises industrielles

LE DOMAINE DE TROUSSEAU

Caractéristiques principales :

- route large, à chaussées séparées ;

- pas de stationnements ;

- espace dégagé, vastes prairies à l'est ;

- pas de vue directe sur la vallée mais perception du coteau opposé ;

- circulations douces longeant la prairie ;

- continuité écologique et respiration majeure entre le domaine de Trousseau et la forêt de Sénart.

Description :

Arrivant au sommet du coteau de la Seine, un paysage inattendu se révèle à l'est de la route : une vaste prairie partiellement enfrichée s'étale entre RN 7 et vallée de la Seine, laissant les automobilistes deviner, au loin, le coteau d'en face. Ce site exceptionnel, lié à la présence du château de Trousseau, a une grande valeur pour la route comme pour la vallée : sur ce tronçon de moins d'un kilomètre, une relation directe peut être retrouvée de la Seine au plateau. Une coupure d'urbanisation nette est ainsi préservée entre Evry et Ris-Orangis, qui mérite d'être maintenue.

L'implantation inadaptée d'une jardinerie sur le rond-point laisse aujourd'hui la place à un grand bâtiment commercial abandonné et à une vaste roseraie en jachère, paysage atypique qui semble anecdotique par rapport à la qualité du site.

La route est ici large, formée de deux chaussées de deux voies séparées par un terre-plein aride. Des pistes cyclables sont implantées à côté de la route ; il n'y a pas de possibilité de stationnement.

3< localisation des photos

Autour de la RN 7

La prairie en bord de route, partiellement enfrichée

Le coteau pâturé du haras

La jardinerie et sa roseraie

LA TRANCHÉE VERTE D'EVRY

Caractéristiques principales :

- route très large à chaussées séparées, pas de stationnements ;

- route de type «parkway» : abords très végétalisés (talus engazonnés et plantés) ;

- circulations douces ;

- paysage de transit, non habité ;

- perception des bâtiments en arrière-plan ;

- une vraie coupure dans la ville : des traversées possibles uniquement par passerelles ;

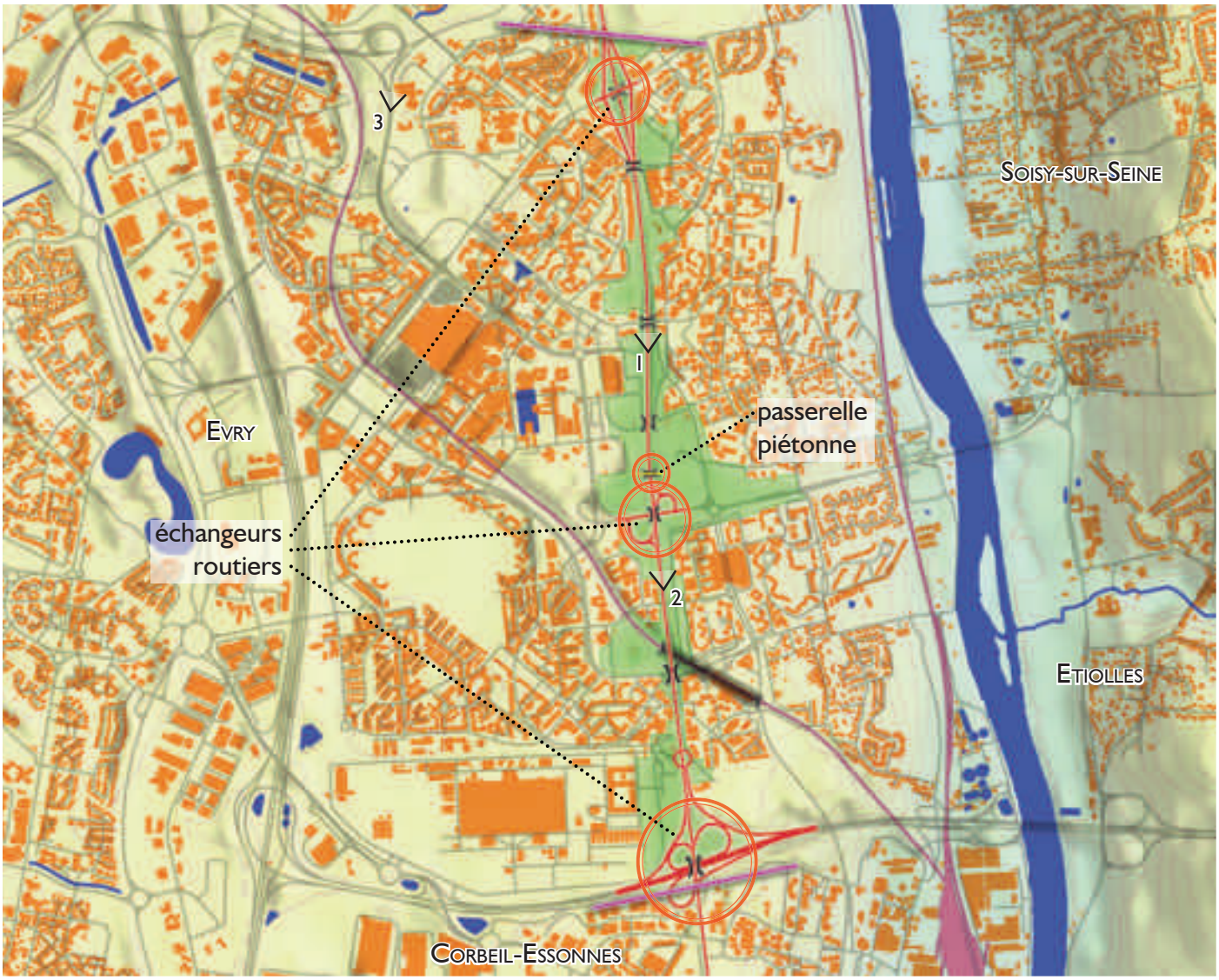
- connexions au niveau des voiries par des échangeurs.

Description :

Sur le territoire de la ville nouvelle d'Evry, la RN 7 offre un paysage très particulier, lié au parti urbanistique pris à la création de la commune. En effet, bien que l'on traverse Evry de part en part, la perception que l'on en a reste très distante : seuls les sommets des immeubles se voient depuis la route. Celle-ci passe au fond d'une tranchée qui coupe le territoire urbain en deux parties, simplement connectées par quelques passerelles.

La route ne présente donc pas ici de profil urbain et dessine un paysage de transit exclusivement, sous la forme d'un genre de parkway où le flux des véhicules circule en continu entre deux talus plantés. Les pistes cyclables, inscrites dans cet ensemble, sont également disconnectées de la ville.

La route est ici très large, formée de deux chaussées de deux voies, séparées par un important terre-plein enherbé et planté d'une haie. Les talus latéraux sont également enherbés et souvent plantés ; des circulations douces empruntent les bas-côtés.



3< localisation des photos

espaces non bâtis au bord de la RN 7

Autour de la RN 7

Evry : le tissu particulier des villes nouvelles

ZONE DE TRANSITION EN MUTATION

Caractéristiques principales :

- route à largeur variable, doublée de contre-allées et stationnements ;

- zone de transition ;

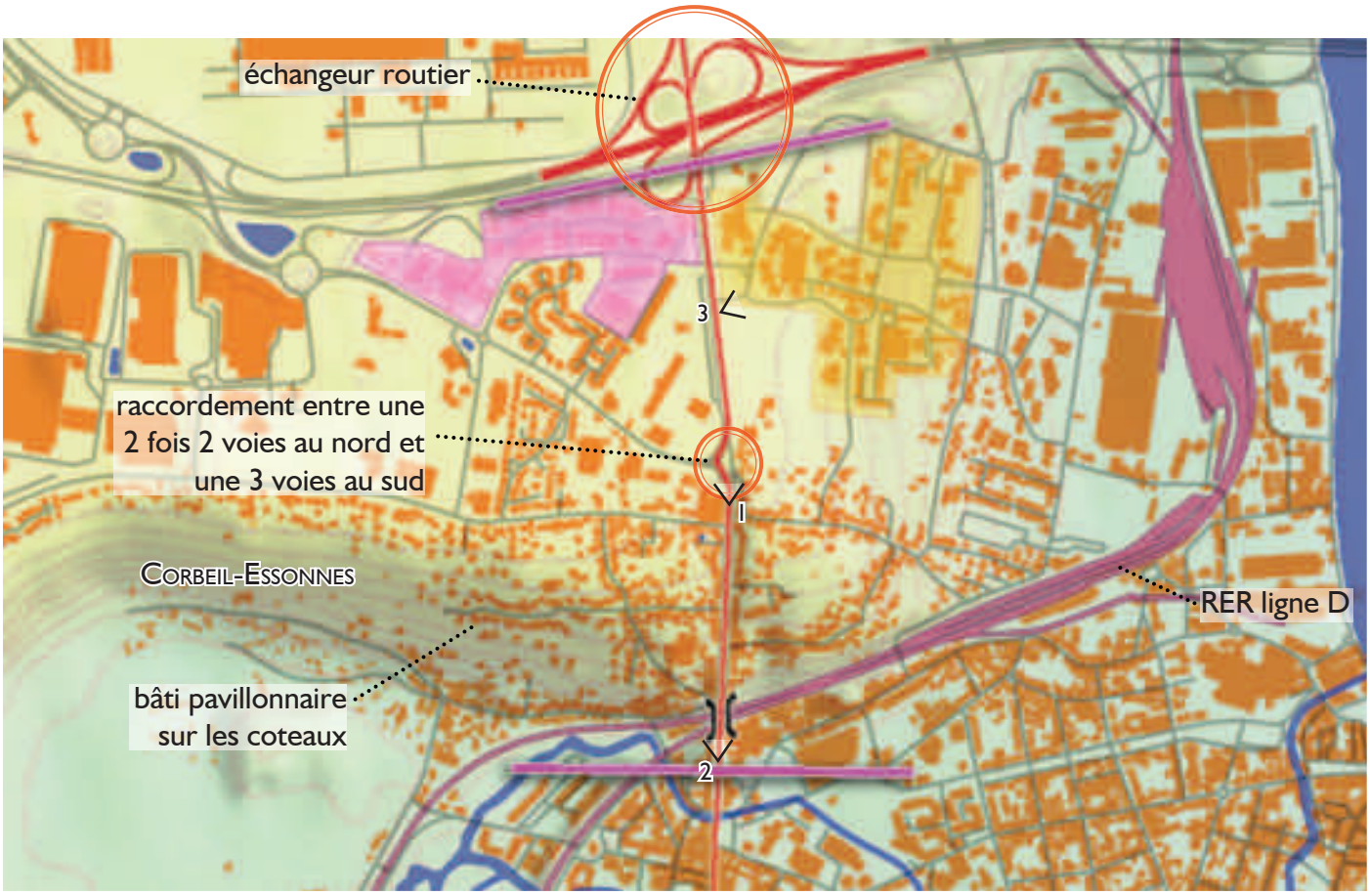
- pavillonnaire et activités sur le coteau, résidences en retrait sur les hauteurs ;

- échangeur au niveau de la rupture de pente (prive de la vue au point de basculement)

Description :

En entrant dans Corbeil-Essonnes, le franchissement de la N 104 marque le début d'une séquence difficilement définissable : après un échangeur imposant, la route passe entre des quartiers mêlant petites rues pavillonnaires (majoritaires sur le coteau) et grands ensembles (majoritaires sur le plateau). Ce tissu reste en retrait, séparé de la route elle-même par des zones commerciales ou des franges plantées : là encore, on ne traverse pas un contexte vraiment urbain. Ce tronçon forme plus un espace de transition qu'une typologie bien définie : entre Evry et Essonnes, entre ville nouvelle et village ancien. Il s'agit également d'une transition d'un point de vue topographique, puisque cet entre-deux correspond au franchissement du coteau Nord de l'Essonne. Cette situation, qui offre vers le Sud une vue spectaculaire sur la vallée, est contrariée par le tracé de la route : l'échangeur à la jonction entre N 7 et RD 446 dévie cet axe et perturbe la perception du basculement dans la vallée.

L'ampleur de la route est ici variable : elle est parfois formée de deux chaussées de deux voies séparées par un terre-plein ; parfois uniquement de trois voies juxtaposées. Des contre-allées et parcs de stationnements la jouxtent également par endroits. La végétation est assez présente, sous forme d'alignements ou bien de bas-côtés plantés.



3< localisation des photos

zone d'activité

grand ensemble «les Tarterêts»

AUTOUR DE LA RN 7

Les Hauts Tarterêts, en retrait de la route

LE COEUR D'ESSONNES

Caractéristiques principales :

- route très étroite, sans stationnements ;

- cœur de village ancien dense ;

- façades continues ;

- franchissement insignifiant des rivières ;

- espace urbain, très minéral ;

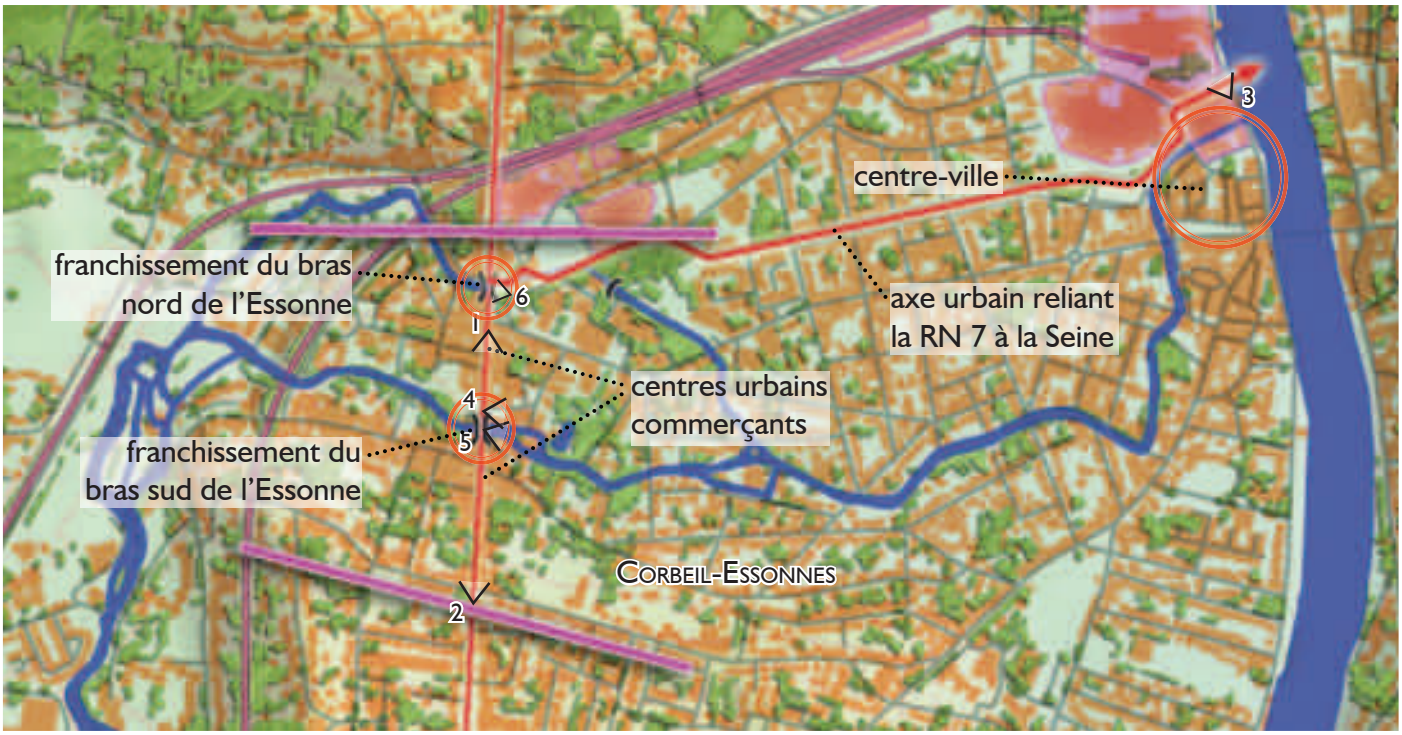
- intensité du trafic.

Description :

La traversée du cœur de village d'Essonnes est une étape très particulière du parcours de la RN 7 : le tissu bâti ancien, très dense, limite ici l'emprise de la voie entre des façades continues assez rapprochées. Dans ce contexte très urbain, la ville reprend le dessus sur la route, réduite à deux voies : aucune place n'est accordée au stationnement et l'espace public est soigné, une grande mixité existe entre habitat et commerces. Seule l'intensité du trafic rappelle le caractère routier de la RN 7.

Si l'on ressent fortement ce contexte urbain particulier, ainsi que le franchissement de la vallée, bien lisible par les perspectives de la route, les deux bras de l'Essonne quant à eux restent très discrets. L'un, canalisé par une conduite souterraine, est devenu invisible ; l'autre se glisse dans le tissu urbain dense, dissimulé par le bâti et par d'importants parapets.

La route est ici très étroite, formée uniquement de deux voies de circulation, sans stationnements latéraux. Il n'y a pas de présence végétale.



3< localisation des photos

zones industrielles

Autour de la RN 7

Patrimoine industriel sur les berges de Seine

La place de l'église, en contact avec la RN 7

Franchissement du bras sud de l'Essonne

Franchissement du bras nord de l'Essonne

LA CRÊTE DE CORBEIL-ESSONNES

Caractéristiques principales :

- route assez large, chaussées non séparées, stationnements de chaque côté ;

- pavillonnaire majoritaire, avec présence d'activité commerciale ;

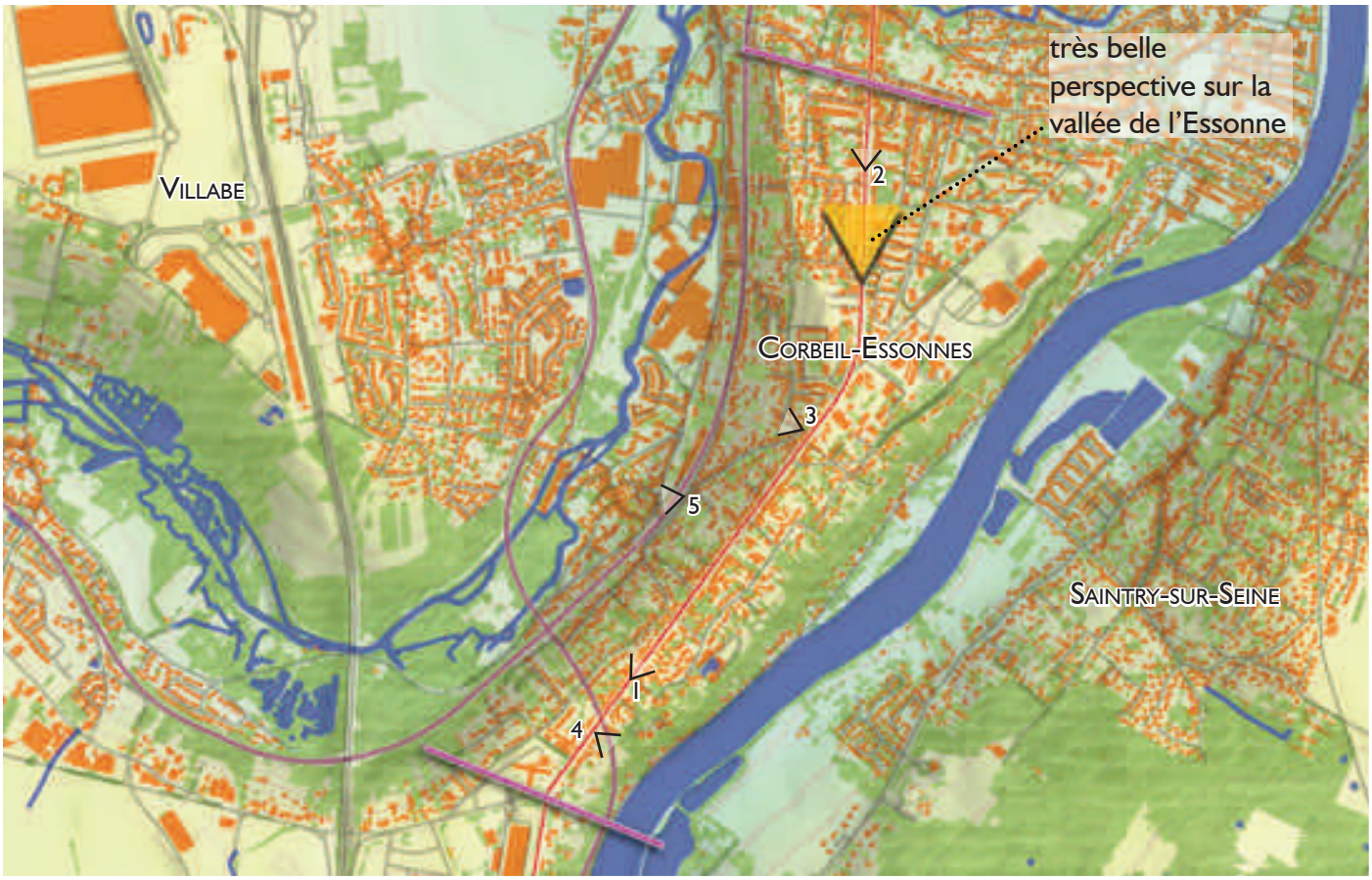
- pas de vue sur les vallées mais perception de la situation élevée de la crête ;

- présence végétale ponctuelle

Description :

Au Sud de la vallée de l'Essonne, la route remonte en pente douce sur un coteau dont la largeur diminue jusqu'au sommet, avant de former une crête étroite entre la rivière et la Seine. Sur cet élément topographique monumental, le tissu bâti est composé de quartiers pavillonnaires peu denses, qui s'implantent dans la pente de chaque côté de la route. Au fil de celle-ci, une mixité assez équilibrée s'est constituée, mêlant habitat et commerces ; ainsi, malgré l'élargissement de la route au sortir du cœur de village, l'ambiance reste urbaine. Si cette densité bâtie aux abords de la route ne permet pas de percevoir les vallées parallèles, la situation topographique particulière se ressent par l'importance du ciel, très dégagé à l'est comme à l'ouest.

La route est ici assez large : bien que la chaussée ne soit formée que de trois voies, on trouve une à deux rangées de stationnement de chaque côté. Cette occupation importante de la voirie se fait au détriment des autres usagers : malgré l'espace disponible, les aménagements pour les piétons et cyclistes sont réduits au minimum. Quelques arbres accompagnent la route (maltraités par un élagage imposé par les réseaux aériens), mais la présence végétale est aussi assurée en grande partie par les jardins privés.



3< localisation des photos

Autour de la RN 7

Quelques aperçus des vallées voisines se révèlent fugacement

Voie ferrée et urbanisation en fond de vallée de l'Essonne

LE BALCON DE LA BOUCLE DE MORSANG-SUR-SEINE

Caractéristiques principales :

- route moyennement large sans stationnements ;

- paysage de transit, non habité ;

- ouverture visuelle possible vers l'est face à un paysage majeur ;

- vaste zone d'activités fermée à l'ouest ;

- présence végétale importante ;

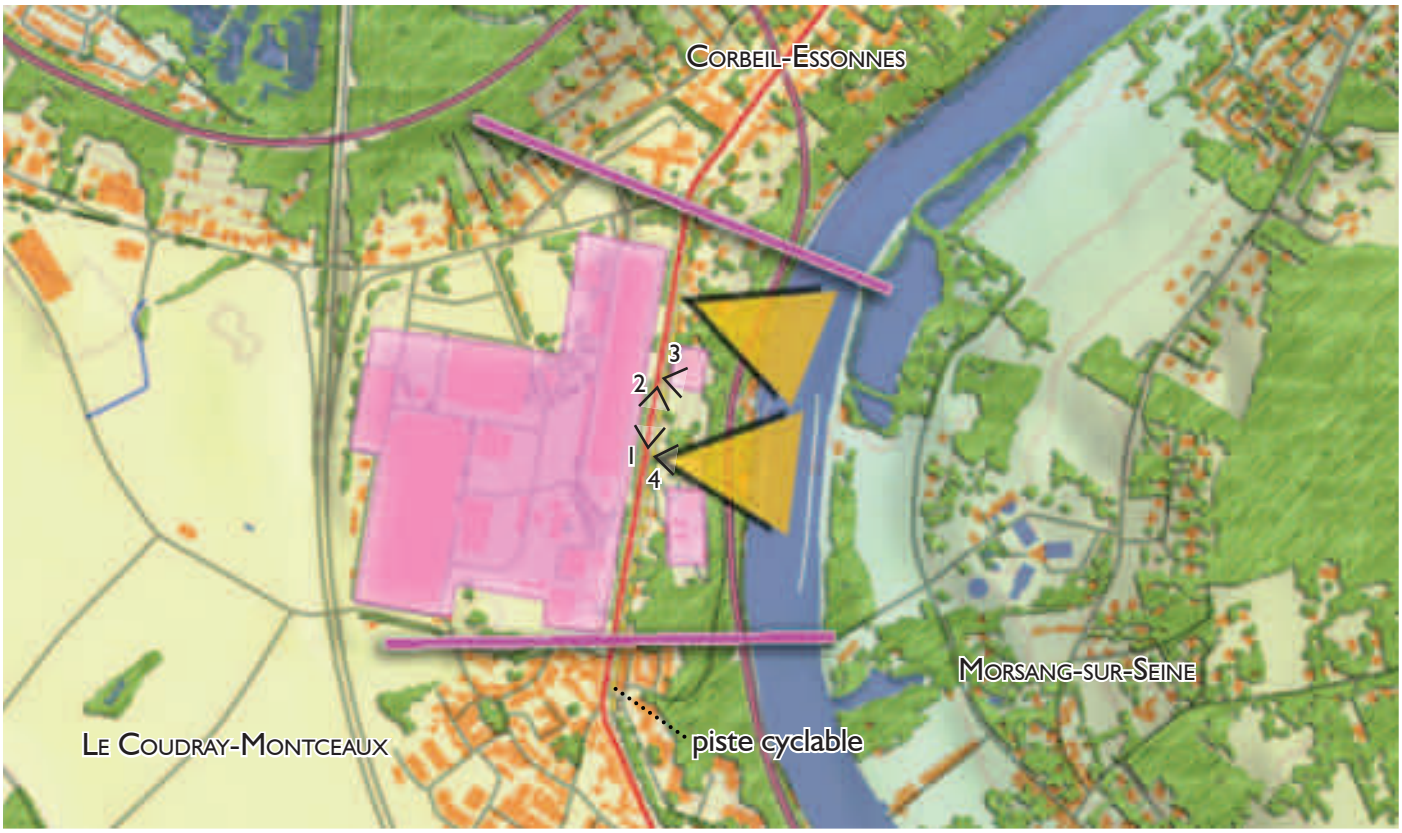
- aménagement de circulations douces.

Description :

La partie Sud du territoire de Corbeil-Essonnes voit le tissu urbain se modifier radicalement : à l'ouest de la RN 7, sur le plateau, une vaste emprise industrielle forme une grande enclave ; à l'est, le coteau assez peu bâti laisse le regard découvrir la vallée. Cette situation en balcon se conjugue avec l'évènement que forme ici une boucle très marquée de la Seine : difficilement perceptible en voiture, ce paysage se révèle mieux aux piétons et cyclistes empruntant les abords de la route.

Un réaménagement récent donne à celle-ci un visage assez amène sur ce tronçon, pour les automobilistes comme pour les autres usagers, mais elle reste purement un axe de transit, du fait de ce tissu urbain quasiment inhabité.

La route est ici moyennement large, formée de trois voies au total, et sans stationnements latéraux. La présence végétale est importante, constituée à la fois de haies et d'alignements d'arbres (peut-être trop importante à l'est, masquant les vues vers la vallée). Des liaisons douces sont aménagées sur les côtés.



3< localisation des photos

zone d'activités

vues vers le coteau en rive droite

Autour de la RN 7

Depuis le bord de la route, on découvre le coteau en face, mais pas la vallée elle-même

LE COUDRAY-MONTCEAUX

Caractéristiques principales :

- route étroite ;

- village au tissu mixte ;

- habitat ancien en bord de route ;

- immeubles résidentiels à l'écart ;

- lotissements pavillonnaires en entrée de village avec aménagements assortis ;

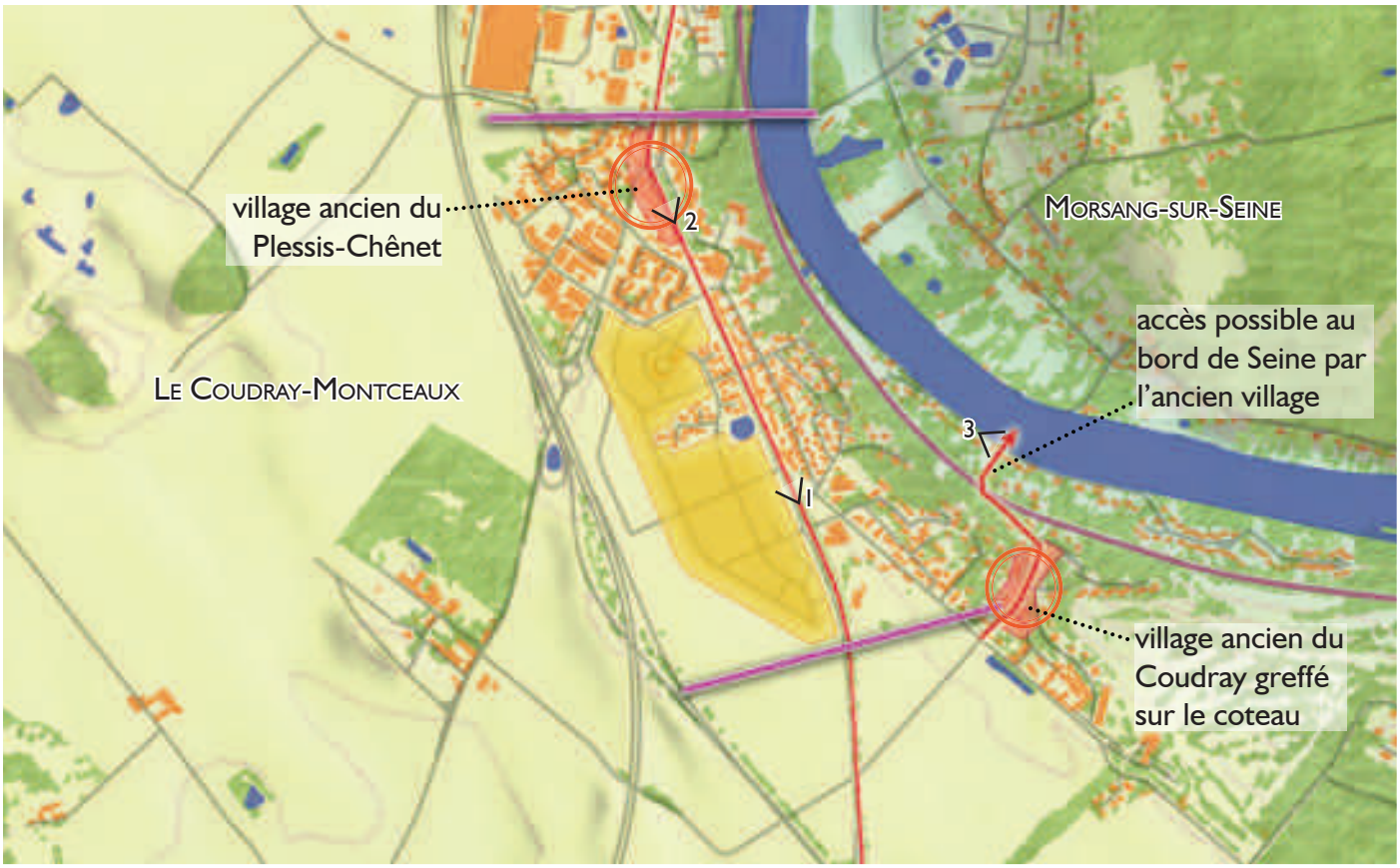
- présence végétale importante ;

- un bord de Seine inaccessible et invisible depuis la RN 7

Description :

Dernier village essonnien au Sud de la RN 7, Le Coudray-Montceaux présente un tissu assez hétérogène et peu organisé : autour d'un cœur ancien réduit se sont implantés des immeubles résidentiels, des quartiers pavillonnaires plus ou moins récents et une zone d'activités. Ce patchwork d'opérations immobilières forme un bourg sans grande qualité, aux aménagements peu valorisants.

La route est ici étroite, simplement formée de deux voies, parfois séparées d'un terre-plein central. Les aménagements varient en fonction des opérations immobilières : présence ou non de stationnements latéraux, de contre-allées, d'alignements. La présence végétale est assez importante, sous la forme d'alignements et de haies.



3< localisation des photos

quartier pavillonnaire construit récemment

Autour de la RN 7

L'urbanisation des berges de la Seine en contrebas

LE PLATEAU AGRICOLE DE MONTCEAUX

Caractéristiques principales :

- vastes espaces ouverts cultivés ;

- présence de boisements marquant la limite départementale ;

- alignements soulignant le début des zones habitées.

Description :

Une fois dépassées les dernières maisons du Coudray-Montceaux, les larges horizons dégagés du plateau agricole du Gâtinais français se révèlent. Les vastes parcelles de céréaliculture, accompagnées de boisements et d'alignements, forment le paysage de cette dernière séquence essonnienne de la RN 7, marquant clairement la sortie de l'agglomération parisienne.

La route est ici moyennement large, formée de deux à trois voies, sans stationnements ni aménagements latéraux. Un double alignement d'arbres accompagne l'entrée dans Le Coudray-Montceaux et la route longe le bois Boulineau en sortie du département : des effets successifs de porte marquent ainsi ce tronçon.

3< localisation des photos

Autour de la RN 7

En vis-à-vis du bois Boulineau, cet alignement forme une «porte d'entrée» dans le département

TYPOLOGIES ET SITES-CLEFS

Cette analyse des différentes séquences composant la RN 7 nous permet à présent d'aborder les questions de réaménagement en termes de typologies de la voie et de sites-clefs. Si les premières appelleront un traitement relativement homogène sur leur linéaire, afin d'améliorer leurs caractéristiques actuelles, les sites-clefs nécessitent quant à eux un travail spécifique à chacun. En effet, étant souvent issus de la conjonction d'un évènement paysager et d'un tissu urbain particulier, ils doivent marquer les moments forts d'un trajet sur cette voie, rythmant le parcours et évoquant le contexte.

La Route Nationale 7 est aujourd'hui marquée, sur la majeure partie de son parcours, par des aménagements très routiers, en décalage avec le contexte urbain du territoire traversé. C'est de cette opposition que naît une grande partie des problématiques autour de cet axe. En cherchant à retrouver des caractères plus urbains, à évoluer vers le boulevard, l'avenue, ou même la rue, on pourra proposer de nouveaux visages, moins banalisés, pour cette traversée du département.

Les différentes typologies de traitement permettront de conserver à la Nationale 7 sa diversité, tandis que les sites-clefs formeront à la fois des repères et des évènements au fil de la route.

Typologies :

1. les «écorces» commerciales

2. la coupure du parkway

3. les traversées de quartiers habités

Sites-clefs :

A. le musée Aile Delta

B. le coteau des Belles Fontaines

C. les étangs de Viry-Grigny

D. l'ouverture du domaine de Trousseau

E. la vallée de l'Essonne

F. le balcon de la boucle de Morsang-sur-Seine

G. la porte d'entrée de l'Essonne

LES TYPOLOGIES DE LA RN 7

LES SITES-CLEFS DE LA RN 7

1. les «écorces» commerciales

2. la coupure du parkway

3. les traversées de quartiers habités

A. le musée Aile Delta

B. le coteau des Belles Fontaines

C. les étangs de Viry-Grigny

D. l'ouverture du domaine de Trousseau

E. la vallée de l'Essonne

F. le balcon de la boucle de Morsang-sur-Seine

G. la porte d'entrée de l'Essonne

1. LES «ÉCORCES» COMMERCIALES

Le diagnostic a révélé les enjeux suivants :

- un manque de lien entre les façades sur la RN 7 et les tissus en profondeur (tissus pavillonnaires) ;
- une voie trop routière ne laissant pas de place au piéton ;
- une coupure entre les tissus habités ;
- une surenchère d'enseignes et de panneaux indicateurs ;
- une absence totale de plantations d'alignement.

Le projet pourrait avoir pour objectif de :

- Retisser des liens entre les quartiers.
  - » Aménager des traversées confortables et sécurisées pour les piétons, cyclistes.

- Redonner un caractère urbain à la voie : aménagement en boulevard urbain avec prise en compte de la présence du tissu pavillonaire de chaque côté. Il ne s'agit pas de reconstituer une nouvelle écorce entre la route et les quartiers voisins.
  - » Dégager de larges trottoirs avec des stationnements latéraux intercalés de plantations d'alignements ;
  - » Réduire la largeur de chaussée pour diminuer la vitesse des voitures (50 km/h maxi) ;
  - » Reconvertir les bâtiments d'activités en logements ;
  - » Créer une voie en site propre pour faire passer les transports en commun.

- Établir un cahier des charges architectural et urbain pour les nouvelles constructions le long de la voie pour organiser la volumétrie du bâti, l'alignement à la rue, les accroches aux quartiers riverains, le réglement sur les enseignes commerciales...

- Projeter dès que cela est possible la plantation d'arbres et de surfaces enherbées pour réduire l'emprise et l'aspect mineralisé de la voie.

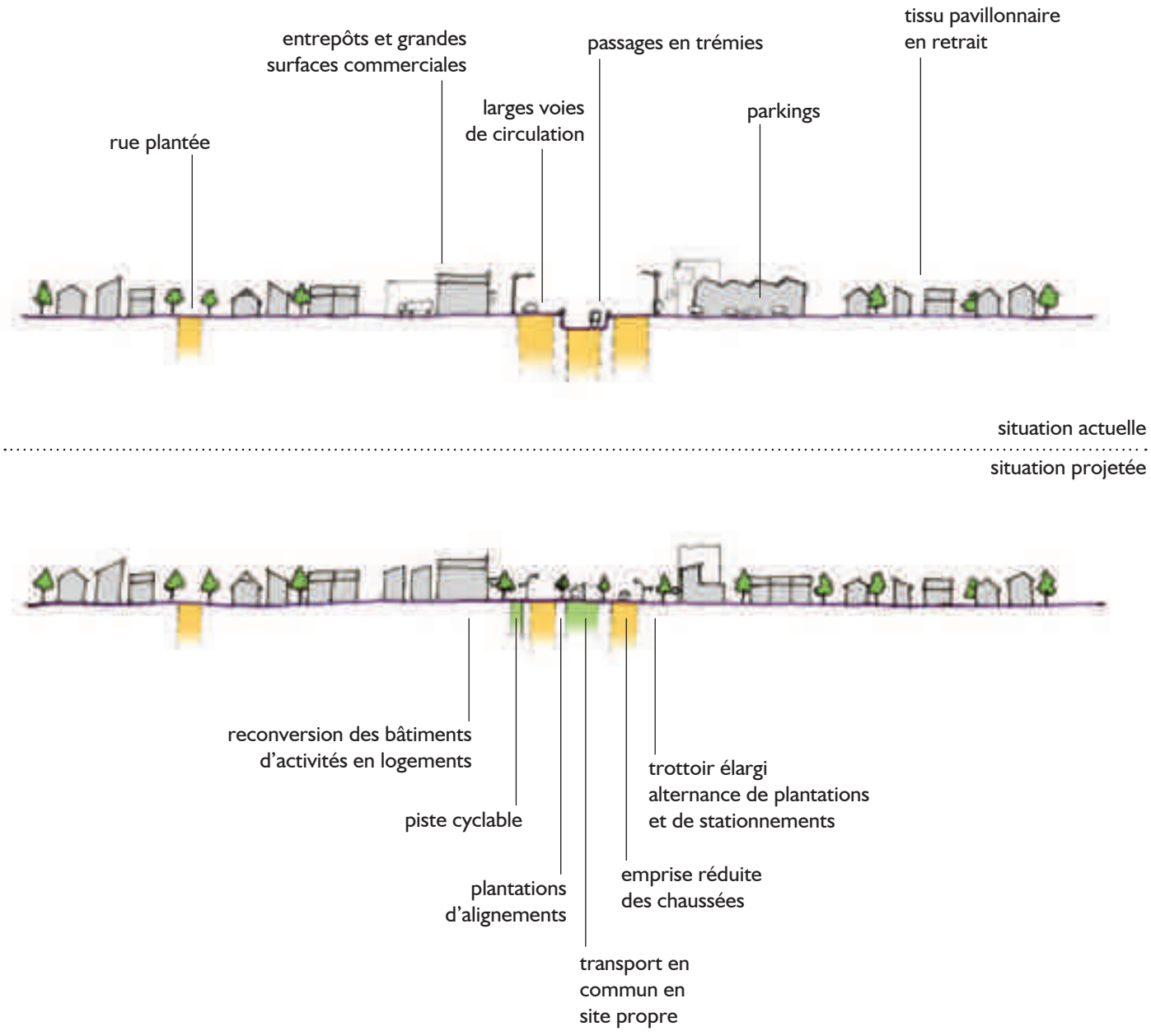
La contrainte de l'espace disponible doit amener à faire des choix rigoureux quant à l'aménagement de la voie. Route, Transport en Commun en Site Propre (TCSP), pistes cyclables, stationnements, trottoirs et plantations représentent une emprise conséquente. Le seul facteur modifiable est la largeur de la voie, dont la réduction permettra la mise en place de certains aménagements.

La plantation des arbres d'alignements en alternance avec les places de stationnement permet de combiner deux éléments importants. De même, certains TCSP peuvent permettre d'accueillir également une piste cyclable. En l'absence d'un TCSP, on privilégiera l'augmentation de la largeur des trottoirs, susceptibles d'accueillir ainsi divers modes de circulations douces.

PARAY-VIEILLE-POSTE
JUVISY-SUR-ORGE
SEINE
VIRY-CHÂTILLON
N
0
1
2 km
Paray-Vieille-Poste - Athis-Mons
Juvisy-sur-Orge - Viry-Châtillon

Avenue

Axe majeur d'une ville, menant à un lieu emblématique, l'avenue s'oriente ici vers le site majeur d'Orly, redéfinissant les abords de la route en les requalifiant. L'aménagement en avenue sous-entend en effet une certaine monumentalité de la voie : larges trottoirs, alignements de hauts arbres, traitement des façades... Il s'agit ici de transformer un paysage banalisé par les activités commerciales en un axe majeur inscrit dans les quartiers pavillonnaires qui le bordent.



N

2. LA COUPURE DU PARKWAY

Le diagnostic a révélé les enjeux suivants :

- une coupure très forte dans la ville ;
- de très grandes surfaces inutilisées aux abords de la voie ;
- une image très routière de la voie avec des échangeurs et des passages supérieurs ou inférieurs ;
- un capital boisé important.

Le projet pourrait avoir pour objectif de :

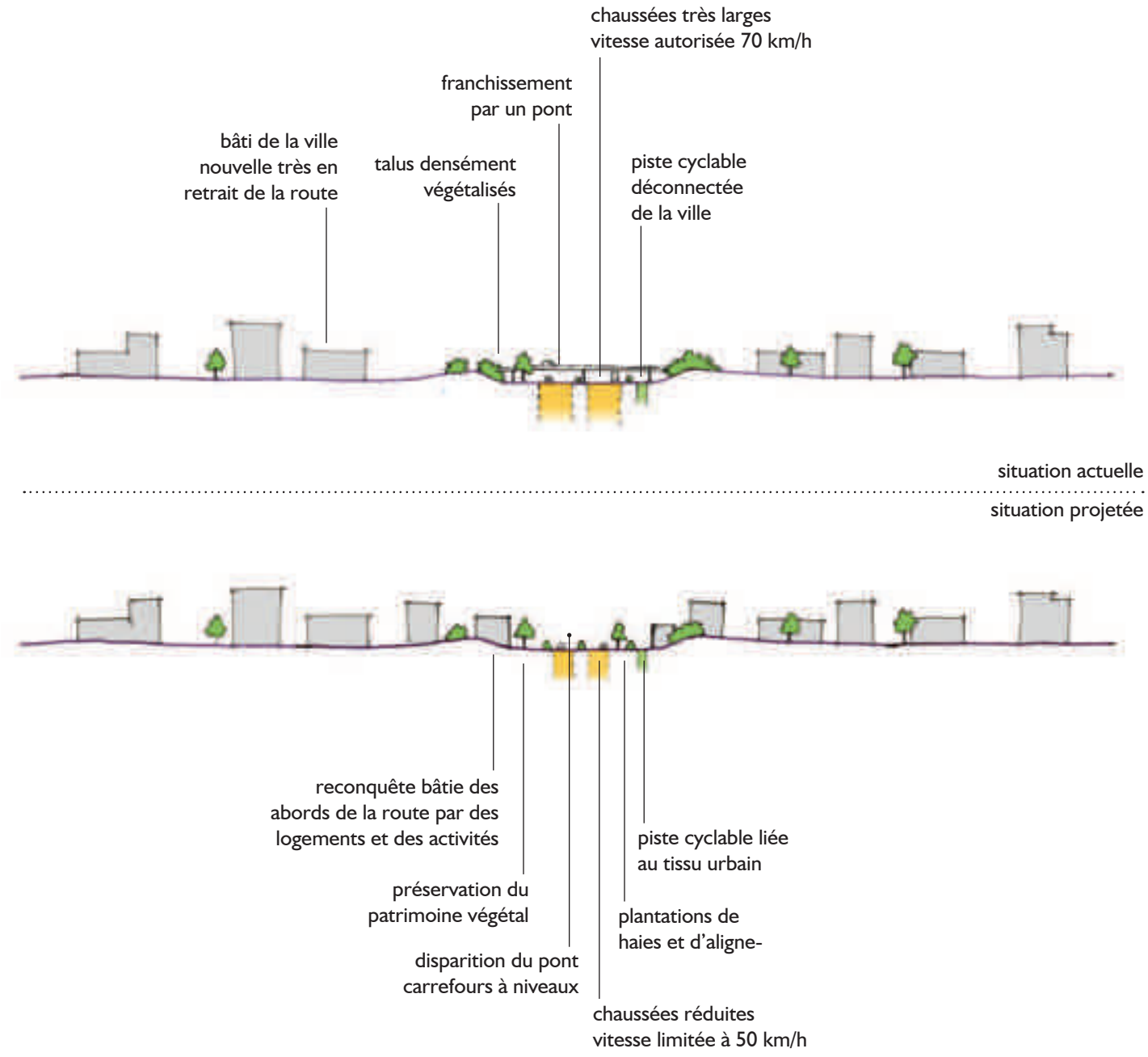
- Recoudre les quartiers de la ville au travers de la voie :
  - » Transformer la RN 7 en voirie urbaine avec des traversées piétonnes possibles, des croisements à niveau, des feux, des trottoirs. La reconnecter aux rues de part et d'autre par une remise à niveau des différentes voies ;
  - » Limiter la vitesse à 50 km/h ;
  - » Profiter des nombreux espaces libres autour de la voie pour construire des logements associés à des bâtiments d'activités.

- Préserver au maximum la végétation existante dans les projets d'aménagement.

RIS-ORANGIS
SEINE
EVRY
COURONNES
CORBEIL-ESSONNES
N
0
1
2 km
Evry - Corbeil-Essonnes

Boulevard

Divisant aujourd'hui la ville en deux ensembles peu connectés, la RN 7 doit retrouver ici un rôle de lien entre ces différents quartiers. L'aménagement d'un boulevard urbain permettrait de redéfinir les accès et connexions entre l'est et l'ouest, et de rapprocher ces deux parties d'Evry en constituant un axe bâti, habité, animé, et inscrit dans la ville, en lieu et place d'une tranchée de communications déconnectée, accueillant uniquement des flux.



N

3. LES TRAVERSÉES DES QUARTIERS HABITÉS

Le diagnostic a révélé les enjeux suivants :

- une urbanisation linéaire sans caractère dominant ;
- un manque de lisibilité des quartiers bordant la RN 7 ;
- des abords de voiries toujours routiers et peu urbains ;
- des reliefs singuliers susceptibles de révéler le territoire (coteau de Ris-Orangis sur la vallée de la Seine et crête de Corbeil entre les vallées de l'Essonne et de la Seine) ;
- une forte densification urbaine en cours sur ce tronçon ;
- un tissu mixte associant logements, activités, commerces et centres urbains le long de la voie : les composants essentiels à la ville.

Le projet pourrait avoir pour objectif de :

- Diminuer l'impact de la route et la transformer en une voie urbaine.
  - » Retrouver de larges trottoirs ;
  - » Organiser de nombreuses traversées piétonnes confortables ;
  - » Créer une piste cyclable confortable ;
  - » Réduire la largeur de la chaussée pour diminuer la vitesse des voitures ;
  - » Organiser des stationnements latéraux.

- Redynamiser les commerces de proximité autour des équipements existants (mairie, église, école...) et trouver des centralités sur l'axe de la route.

- Réouvrir des vues sur les vallées en dégageant des perspectives depuis l'espace public.

L'ampleur actuelle de la voirie apparait suffisante sur la majeure partie de cette typologie pour permettre la mise en place de ces aménagements. Si cela se révèle toutefois impossible, la priorité doit être l'élargissement des trottoirs, qui permettra de développer un espace de plus grande qualité et de réduire l'impact de la route.

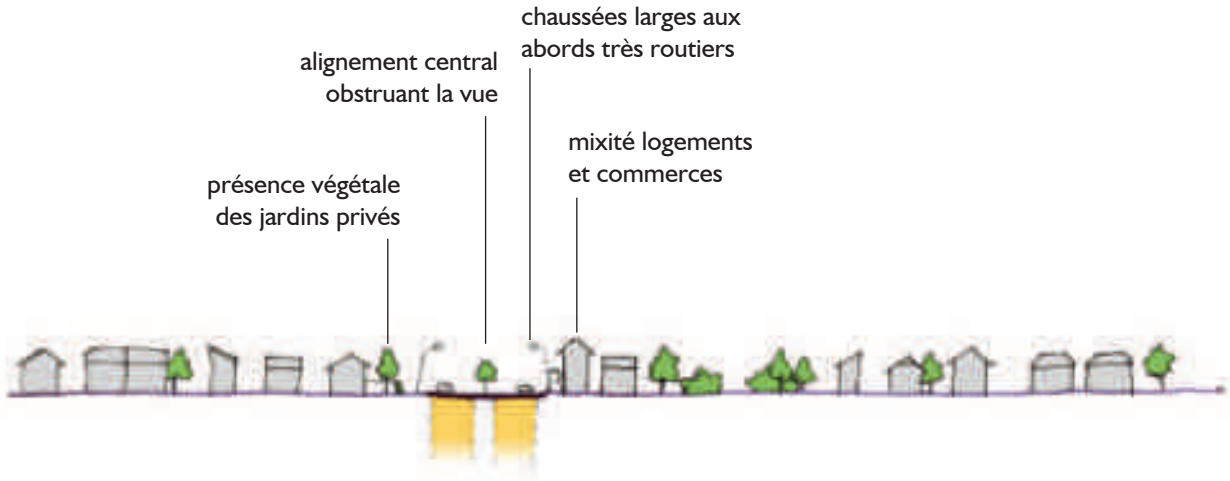
GRIGNY
RIS-ORANGIS
RIS-ORANGIS
SEINE
Champrosay
Ris-Orangis

Villabé
Saintry sur Seine
N
0
1
2 km
Corbeil-Essonnes

Rue

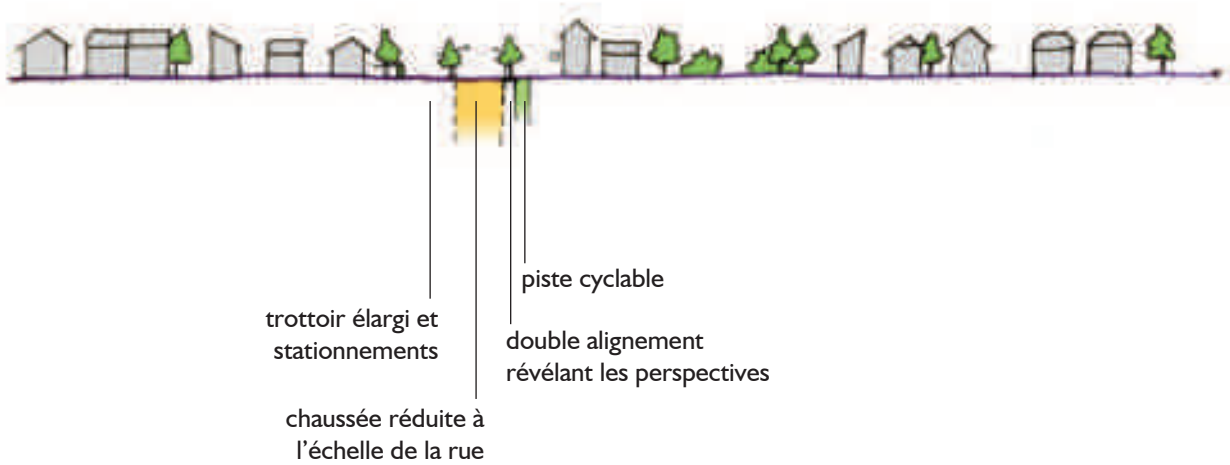
Les orientations d'aménagement doivent permettre ici de réduire l'emprise de la chaussée de façon importante, afin de favoriser la mixité existante entre logements et commerces, et de retrouver une atmosphère de rue, simple espace de desserte et de circulation, de largeur relativement réduite. En donnant la priorité aux trottoirs, la route laisse la place à la rue, davantage partagée entre automobilistes et piétons.

Le profil de la RN 7 au niveau du coeur d'Essonnes est réellement celui d'une rue, et représente - à une échelle plus dense - ce vers quoi l'aménagement pourrait tendre pour ces traversées de quartiers habités.



situation actuelle

situation projetée



N

N

0
1
2 km
N
A
B

N

A. LE MUSÉE AILE DELTA

Les valeurs paysagères

Vues ouvertes sur les espaces très dégagés des pistes.
Aspect monumental des avions installés comme des sculptures (Concorde, avions de chasse...).
Effet de signal au sortir de la ville.

Les préconisations

- Dégager les abords de la route afin d'assurer la visibilité de ces éléments ;
- Eviter les surcharges (végétation, glissières, clôtures)

Pour garantir la monumentalité de ce site, il est nécessaire d'éviter un aménagement de type «échangeur», réponse purement technique qui banaliserait ces paysages.

Le maintien d'une voirie à niveau avec les pelouses d'Orly permettrait de conserver le rapport précieux entre la RN 7 et l'aéroport.

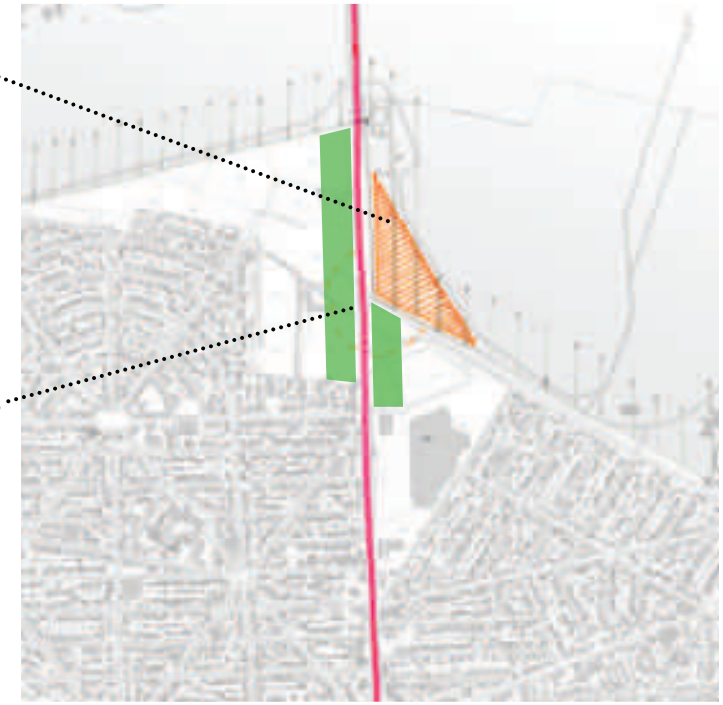
La première qualité à mettre en avant ici est en effet l'ampleur de l'espace dégagé, qui doit rester perceptible et exempt de constructions.

Le musée Aile Delta doit également conserver un rôle particulier de signal, et ne doit donc pas être occulté par des aménagements trop présents.

Les transformations induites par la mise en place du futur contournement Sud d'Orly devront prendre en compte ces questions, afin que le basculement entre la zone aéroportuaire et la ville reste un moment fort sur le parcours de la RN 7.

musée Aile Delta

maintenir les abords dégagés avec un recul d'implantation du bâti



0
1
2 km
N
A
B

N

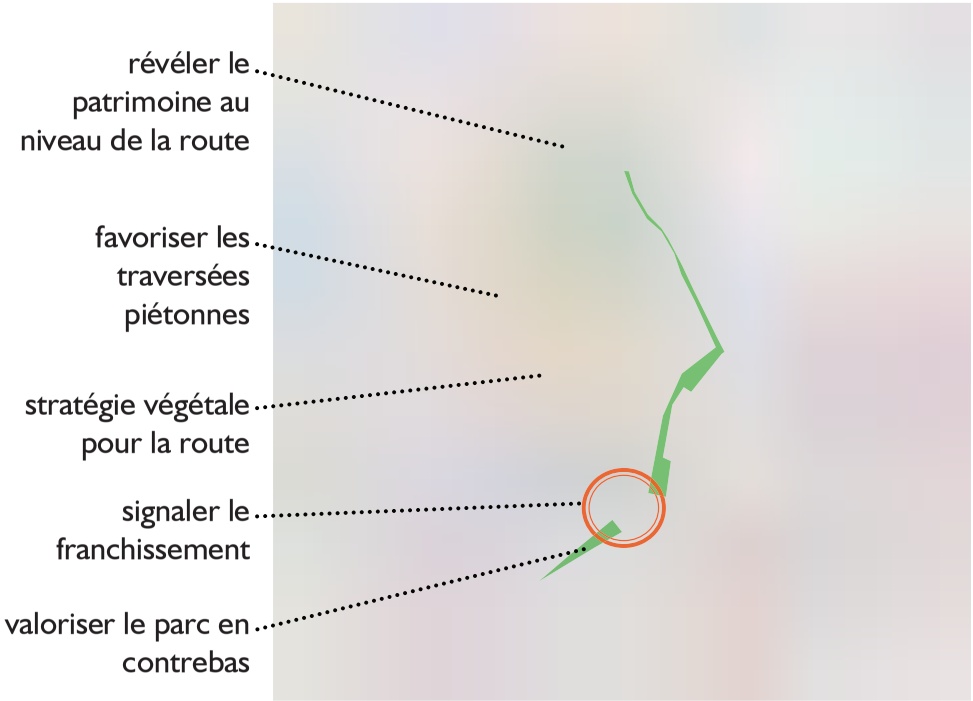
B. LE COTEAU DES BELLES FONTAINES

Les valeurs paysagères

Important patrimoine à proximité de la route : parc des Grottes, observatoire et parc Camille Flammarion, pont des Belles Fontaines, parc Ducastel...
Franchissement du coteau et vue sur la vallée de l'Orge.

Les préconisations

- révéler et afficher ce patrimoine au niveau de la route ;
- signaler le passage du pont (éclaircir la végétation aux abords de celui-ci) ;
- favoriser les espaces piétons (accès aux parcs) ;
- définir une stratégie végétale pour accompagner la route sur le coteau sans occulter la vue sur la vallée



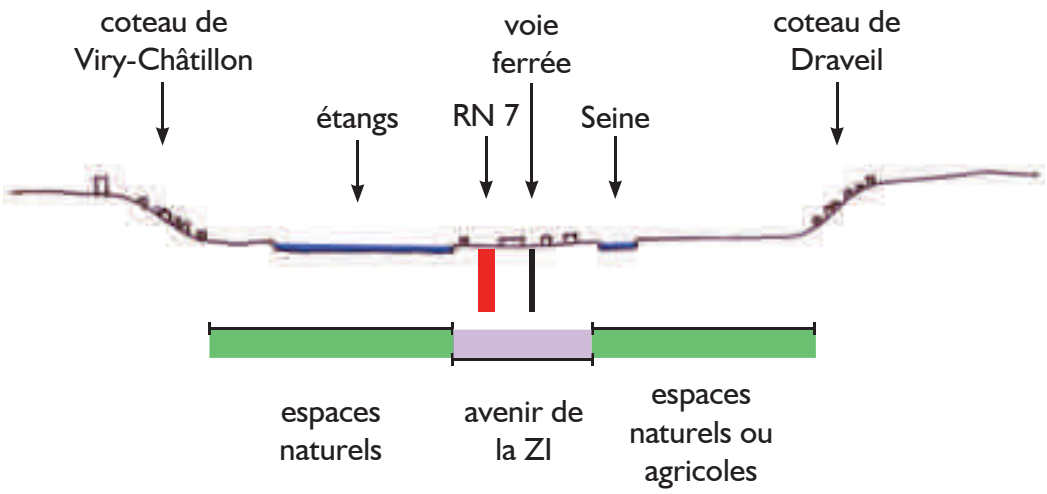
0
1
2 km
N
C

N

C. LES ÉTANGS DE VIRY-GRIGNY

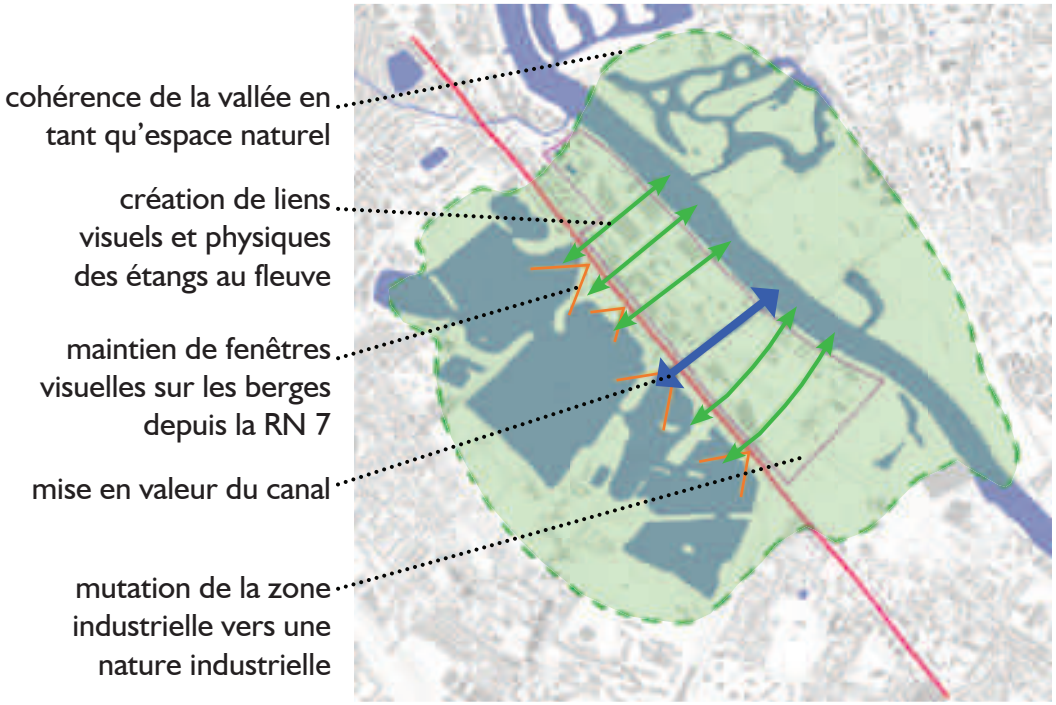
Les valeurs paysagères

Important dégagement sans urbanisation à proximité de la route.
Proximité entre la route et la Seine.
Coteaux boisés surplombant les étangs.
Seul endroit au long de la vallée avec une correspondance des espaces naturels sur chaque rive.



Les préconisations

- Gérer des berges boisées afin de ménager quelques fenêtres visuelles de la route vers les lacs ;
- Retrouver des liens visuels et physiques entre les lacs et la Seine, révéler la présence de la Seine depuis la route (plantations d'alignements transversaux, mise en valeur du Canal de la Seine) ;
- Retrouver une unité et une cohérence entre les deux rives de Seine sur l'ensemble de la plaine alluviale, réaffirmer le caractère dominant de l'espace naturel sur les deux rives ;
- Encourager une mutation de la zone industrielle vers un espace de «nature industrielle» :
  - perméabilité des espaces publics,
  - continuités vertes et bleues,
  - plantations abondantes dans les délaissés...
- Recréer des cheminements en bord de Seine (aujourd'hui impossibles sur les deux rives, pour les piétons comme pour les voitures).



0
1
2 km
N
D

N

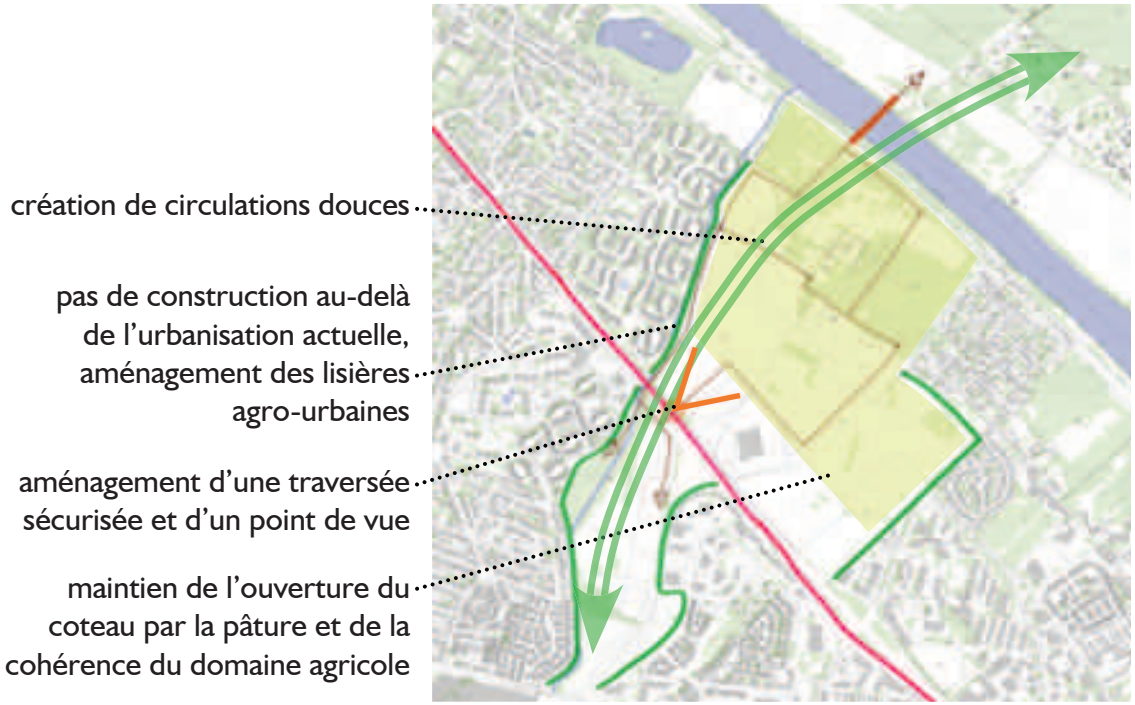
D. L'OUVERTURE DU DOMAINE DE TROUSSEAU

Les valeurs paysagères

Situation exceptionnelle d'un terrain agricole préservé entre deux zones urbanisées.
Respiration au cœur du parcours.
Coteau dégagé de la rive au sommet.
Rare continuité écologique et paysagère entre les deux rives de Seine.
Domaine de Trousseau préservé dans son ensemble : cohérence entre le château, la ferme, le parc et les terres agricoles.

Les préconisations

- Bloquer toute possibilité de construction ;
- Maintenir la pâture pour éviter l'enfrichement ;
- Ouvrir le coteau aux circulations douces (randonneurs, cyclistes) ;
- possibilité de rejoindre le bord de Seine, de valoriser la présence du ru de l'Ecoute-s'il-pleut ;
- Protéger l'ensemble du coteau dans le cadre de la liaison verte forêt de Sénart - bois de Saint-Eutrope - Vallée de l'Orge.



0
1
2 km
N
E

N

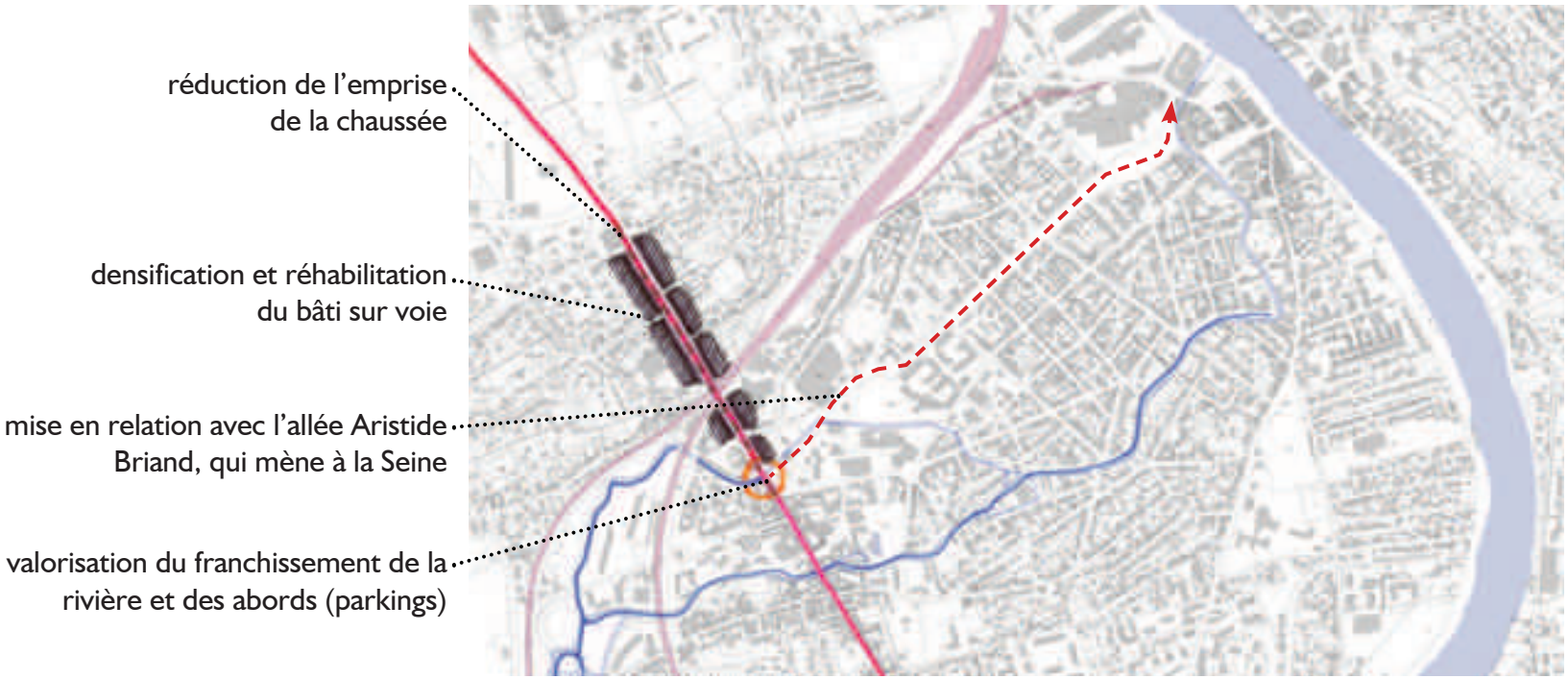
E. LA VALLÉE DE L'ESSONNE

Les valeurs paysagères

Franchissement du coteau et vue sur la vallée.
Situation urbaine dense du cœur d'Essonnes.

Les préconisations

- Prolonger vers le nord le caractère très urbain de la RN 7 (construction des dents creuses, densification du bâti, constitution de façades sur rue) ;
- Réduire la chaussée à deux voies étroites : une rue avec des stationnements latéraux et de larges trottoirs ;
- Réhabiliter les bâtiments en bord de voies ;
- Reconnecter la RN 7 avec l'allée Aristide Briand ;
- Revaloriser le franchissement des rivières



0
1
2 km
N
F
G

N

F. LE BALCON DE LA BOUCLE DE MORSANG-SUR-SEINE

Les valeurs paysagères

Situation en surplomb face à la boucle.
Coteau en contrebas assez préservé de l'urbanisation.

Les préconisations

- Maintenir le coteau faiblement bâti ;
- Dégager des ouvertures dans la végétation ;
- Aménager des points de vue liés aux circulations douces.

0
1
2 km
N
F
G

N

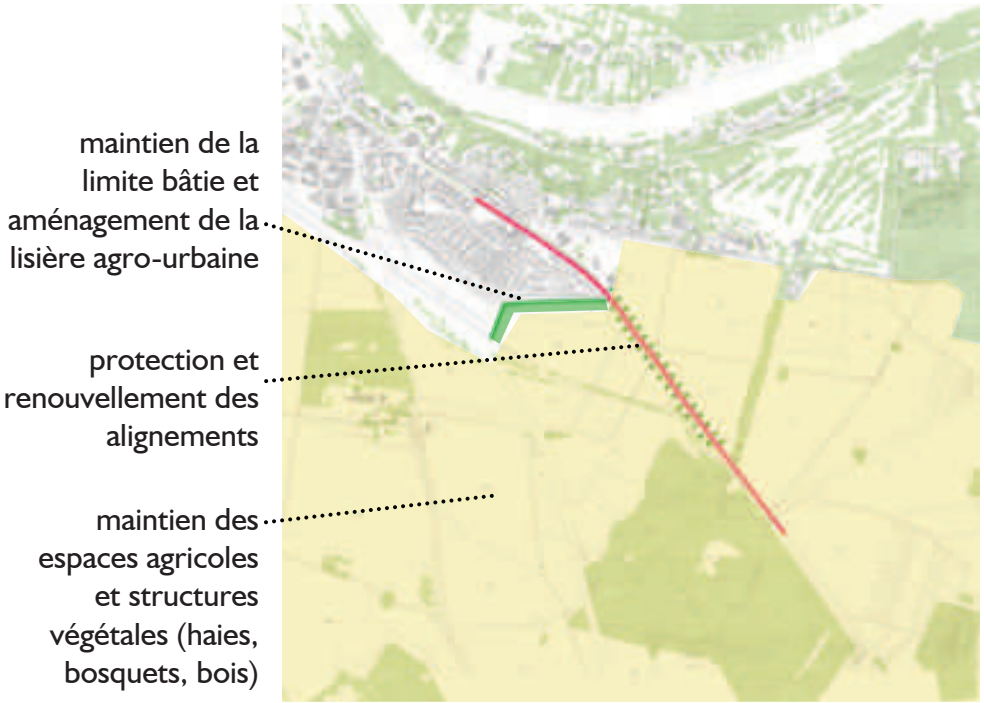
G. LA PORTE D'ENTRÉE DE L'ESSONNE

Les valeurs paysagères

Transition nette entre espaces urbain et agricole.
Limite de l'agglomération parisienne.

Les préconisations

- Préserver les espaces agricoles ;
- Préserver les alignements ;
- Maintenir la limite actuelle d'extension urbaine ;
- Aménager la lisière urbaine du village du Coudray-Montceaux



Agence Bertrand FOLLEA - Claire GAUTIER - Paysagistes DPLG - Urbanistes
100, avenue Henri Ginoux 92 120 Montrouge tél : 01 47 35 71 33 fax : 01 47 35 61 16
email : agence@follea-gautier.com site : www.follea-gautier.com