

Les paysages et les milieux naturels

Les grands principes

On a constaté :

Une prise de conscience de l'insertion paysagère d'une autoroute car elle engendre une modification du cadre de vie actuel et futur

> **Le bureau d'étude du maître d'ouvrage dit :**

Dans l'ensemble de la zone d'étude, la géographie du site est exceptionnelle. Il faut insérer l'ouvrage en respectant les éléments nés de la géographie.

> **Et le maître d'ouvrage d'ajouter :**

90% du territoire est classé en espace sensible ou très sensible et les réunions de proximité ont montré l'attachement des populations à leur patrimoine

> **Mais Michel Viollet, paysagiste de renom, sollicité comme expert par la CPDP, complète :**

- Un paysage n'est pas figé
- C'est une suite de processus et de mécanismes qui conduit au paysage actuel
- C'est quelque chose sur lequel nos regards changent
- Et il faut poser la question des relations que peut avoir cette infrastructure avec les paysages traversés

« Nous devons protéger notre patrimoine et les paysages qui en font partie »

Le maire d'Herblay

« Nous sommes tous comptables de la protection des sites autant que des personnes. C'est un enjeu actuel et global en terme de patrimoine paysager, écologique, architectural, historique ou artisanal »

Un représentant du SPIM

Les grandes questions

Sur l'ensemble des quatre types de territoires que sont :

- **Les vallées, les étangs, les îles**
- **Les paysages urbains**
- **Les espaces boisés et forestiers**
- **Les plaines**

- > Quels sont les points sensibles et quel est l'impact de cette infrastructure ?
- > Peut-on chercher à réduire, résorber ou compenser certaines problématiques ?

Une habitante de l'île de Migneaux

- « *Comment avez-vous calculé et intégré le coût de destruction d'un site?*

Eric Debarle

- *C'est bien parce que le coût de destruction d'un site ne peut pas être transformé en chiffre qu'existe le débat public. C'est bien à l'occasion des réunions publiques que nous pouvons mesurer le poids de ces critères, l'attachement des gens à certains patrimoines et même nous les faire découvrir... »*

Les vallées, les étangs, les îles

Les points sensibles sont :

- > Les zones humides et la biodiversité modifiée par la pollution
- > Une nature qui joue un rôle social important : lieux de détente, loisirs et sport (accès aux berges, reconstitution des chemins de halage...)
- > Les franchissements : ils ont, en terme de paysage, le plus d'impact ; un franchissement est mieux que deux ou trois.

Les sites concernés

L'Oise à Neuville - Maurecourt	Espace nature de détente
La Seine à Conflans	Pont existant construit sans grande préoccupation de l'insertion paysagère
La Seine à Achères : l'île de la dérivation, l'île d'en bas, le quai de l'écluse	Zone protégée en ZPPAUP - plan global d'aménagement d'Achères pour la réappropriation des berges
La Seine à Herblay*	Site classé en Znieff de type 1- île non urbanisée préservée depuis 1889
La Seine à Poissy : L'étang de la Galiotte, l'île de Migneaux*	Chemin de halage en voie d'aménagement en promenade Zone urbanisée Présence de jardins familiaux (problème lié à la pollution de proximité)

• Pour ces deux sites, le bureau d'étude paysage du maître d'ouvrage conclut, dans les annexes du dossier, à un espace rare qui serait détruit en cas de passage de la Francilienne, recommandations qui ne sont pas reprise dans le document final, confirme le maître d'ouvrage

> L'importance des zones humides



« Concernant l'impact sur le paysage et le milieu naturel, le projet est hautement dévastateur tant sur les rives de la Seine préservée jusqu'à présent, que sur le milieu végétal et la faune sauvage »

Un habitant d'Andrésy

> Une nature qui joue un rôle social

*« On remplace des espaces d'oxygénation
et de promenade par une source
de pollution importante »*

Regroupement
des associations d'Herblay



*« Le mot île fait rêver
et on a tous besoin de rêves »*

Un habitant de l'île de Migneaux

> Les franchissements

*« Un ouvrage d'art pour
détruire l'art autour ! »*

Une habitante de l'île de Migneaux

*« Comment pensez-vous valoriser de tel
site à travers des ouvrages d'art ? »*

Une habitante d'Herblay



*« Difficile de proposer un ouvrage sur la
Seine qui rentre directement dans les
carrières »* Porte parole du CAPUI

Eric Debarle :

*« La réunion d'Herblay a permis de connaître
la valeur patrimoniale de ces carrières, on a
étudié une variante qui permet de les éviter. »*

Les paysages urbains

> Les zones d'activités

- L'infrastructure donne une limite à ces zones
- Création d'une desserte routière

> Les zones urbanisées

Un constat par le bureau d'étude du maître d'ouvrage

- Un système très contraint
- Un paysage complexe avec un noyau historique et des développements récents qui peinent à retrouver une cohérence urbaine

Y insérer le passage de l'autoroute

- L'insertion d'une infrastructure peut être l'occasion d'une reconstruction des paysages urbains

Mais attention, répondent principalement les élus !

- Il faut tenir compte du travail déjà entrepris pour essayer de recréer une architecture paysagère et redonner une continuité de paysage (par exemple, sur la boucle de Chanteloup)
- Ne pas couper à nouveau les villes, ou les morceler davantage
- Ne pas supprimer tous les petits bois dans les quartiers fortement urbanisés : ils sont le poumon des habitants et riverains.

*« ...La RN 184 qui coupent
la ville en deux parties,
de façon de plus en plus
infranchissable au fil
des jours. »*
Le maire d'Eragny



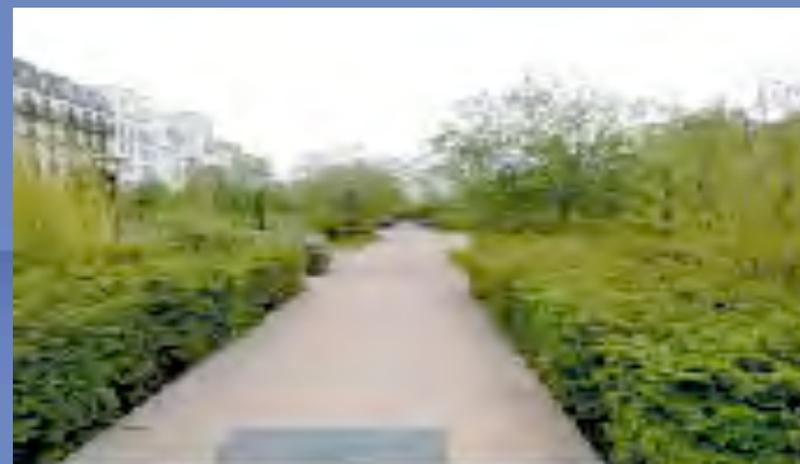
Eragny traversé par la RN 184.

*« On parle de zones d'habitat et d'urbanisme dense : Saint-Ouen-
l'Aumône, Eragny, Conflans. Mais on parle peu de Maurecourt, Andrésy,
Chanteloup-les-Vignes »* Un habitant de Chanteloup-les-Vignes

*« Dans ces secteurs, on imagine très mal comment l'autoroute peut être
un lien avec l'urbanisation »* Un élu de Maurecourt



Aménagement d'une tranchée couverte
en milieu urbain



Aménagement d'une tranchée couverte
en milieu urbain

« Comme il n'y a pas d'échangeur à Eragny, je pose bêtement la question pourquoi tout cela ne passe pas sous terre ? » Un Eragmien



Locaux de ventilation des tunnels



Issue de secours en milieu urbain

Les espaces boisés et forestiers

- > Les éléments boisés sont constitutifs de ce territoire. Quand on se promène on est toujours environné par de grandes lignes d'horizon constitués de boisements importants

Une étude du CREDOC (2000) relate que l'Ile-de-France est perçue comme la région la moins boisée de France avec l'image d'un espace forestier résiduel continuellement entamé par l'urbanisation

- > La forêt de Saint-Germain, massif de grande taille, est un élément particulier

*«C'est sa masse, son unité qui
garantissent à notre massif son
caractère forestier unique.»*
Le maire de Saint-Germain



*«...Vous vous apercevez du découpage
de la forêt, de son mitage
et de la destruction du massif...»*
Les Amis de la Forêt

La forêt de Saint-Germain, les constats

- C'est un ensemble d'un seul tenant de 3 500 ha (plus du quart de la forêt initiale a disparu)
- Son intégrité lui donne de la valeur et son attrait pour la région (2 à 3 millions de visiteurs par an selon la DRAF)
- C'est un milieu fragile et un équilibre instable (selon l'ONF)
- C'est une forêt déjà balafmée par les infrastructures ferroviaires et routières (RN184 notamment). L'effet de coupure sera accentué si l'on ne fait rien
- Une demande de classement est en cours

Le passage d'une infrastructure en forêt : points sensibles et principe

- Respecter l'intégrité du massif forestier de Saint-Germain. Les experts disent que l'implantation de telles infrastructures compartimentent le massif qui perd alors de son intérêt général. Les petites entités boisées ont du mal à rester pérenne et, à plus long terme, le risque est réel de voir une remontée de l'urbanisation, avec des horizons boisés qui deviennent des horizons bâtis.

Le passage en trouée ou en lisière ne permet pas de respecter ce principe

- Passer par une simple trouée détruit l'habitat pour la faune sur l'emprise et morcelle la forêt
- Passer en lisière dégrade les arbres, réduit l'habitat pour la faune et, à terme, « grignote » la forêt

Le passage en tunnel ou en tranchée couverte

- Le passage en tunnel permet la reconstitution de la forêt **mais** génère des impacts propres puisqu'il s'accompagne d'emprises pour les cheminées, les voies de sortie, les voies de dégagement et les échangeurs. Ces derniers ont le plus gros impact sur les surfaces boisées (15 ha déboisés)
- Le bureau d'étude du maître d'ouvrage propose une solution permettant la reconquête de la forêt : le passage en tranchée couverte sous la RN184 ou à côté de la RN184. Cela permettrait de diminuer la coupure actuelle de la RN184 et de récupérer en surface un espace nature et redonner à la forêt son unicité.
- Concernant le bilan du reboisement au-dessus de la tranchée couverte de l'A14, il semble que le recul manque encore pour tirer des conclusions.

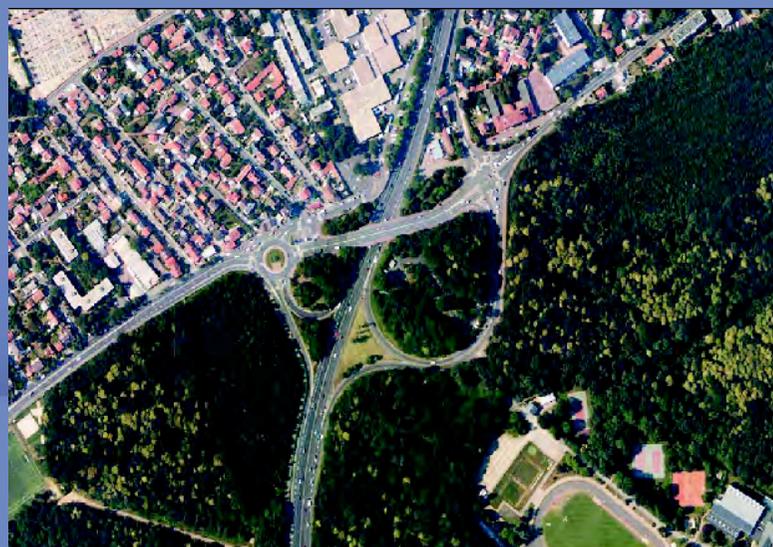
« *Quel est l'impact
de l'autoroute
sur un passage
en tunnel ?* »
Une habitante
de Poissy



Tranchée couverte de l'A14 en forêt de Saint-Germain



Issue de secours dans la forêt
de Saint-Germain-en-Laye



*Échangeur
en forêt
de Meudon*

Les plaines

Des constats

- > Le bureau d'étude du maître d'ouvrage les qualifie de grands espaces de respiration. Les élus et associations les qualifie de « poumon vert » que ce soit à Pierrelaye, Herblay, Maurecourt, Neuville ou Chanteloup
- > Les plaines sont des espaces agricoles qui constituent une coupure verte
- > La plaine de Pierrelaye reçoit les eaux usées de l'agglomération parisienne. Les métaux lourds doivent être maintenus par l'agriculture afin qu'ils ne migrent pas dans le sol et qu'ils ne polluent pas les nappes. Ce problème se retrouve en boucle de Chanteloup et à Achères

Le passage d'une infrastructure dans les plaines : points sensibles et principe

- Ne pas amputer la coulée verte par un effet de coupure
- Dans la plaine de Pierrelaye, ne pas déstructurer le système d'irrigation



« Objectif énoncé à l'occasion de la révision du SDRIF : éviter le mitage de ce qu'il reste de la ceinture verte. Les populations attendent au contraire une protection efficace et pérenne des derniers grands espaces ouverts péri-urbains non encore urbanisés. »

Association des usagers des transports (AUT)