

1. Présentation de l'étape 2

1.1 Objet de l'étude

Le présent document concerne l'étude de faisabilité du volet « paysages » du projet de prolongement de la Francilienne à l'Ouest de Paris, entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

Cette étude est réalisée en trois grandes étapes :

- l'étape 1 : analyse générale sur un périmètre étendu, compris entre Cormeilles-en-Vexin et l'Île-Adam au Nord, Saint-Germain-en-Laye, au Sud, Sartrouville à l'Est et Porcheville à l'Ouest. Cette étape a permis de définir les grandes entités du paysage, ses grandes caractéristiques tel que les horizons boisés et les boucles des cours d'eau (la Seine et l'Oise), et de définir ses sensibilités. Les sensibilités définissent les types de paysages traversés par les différents tracés du projet de la Francilienne, et les contraintes qu'ils induisent en terme d'aménagement et d'intégration d'un tel projet.
- L'étape 2 : analyse ciblée sur un périmètre d'étude réduit sur la zone des tracés. Cette étape s'applique à déterminer un classement des solutions, hiérarchisées des plus respectueuses aux paysages traversés au moins adaptées.
- L'étape 3 : document de synthèse de l'étape 1 et de l'étape 2.

1.2 Méthodologie

L'analyse des paysages s'appuie sur les sensibilités définies lors de l'étape 1. Chaque tracé est contextualisé selon la sensibilité des paysages traversés. Ils sont présentés dans leur ensemble sur une fiche. Cette fiche décrit le tracé sur une coupe en travers permettant de lire la complexité du relief, et les grands éléments de paysage traversés (ville, étang...). Sur ces coupes une ligne rappelle les classements et protections du site.

Une autre ligne résume les risques ou les potentiels du développement urbain induit par le passage de la Francilienne.

Des photographies présentent le site, elles sont sélectionnées selon les sensibilités des paysages traversés.

Chaque tracé est décomposé selon un séquençage défini selon les sensibilités et le mode d'occupation du sol.

Chaque séquence est l'objet d'une fiche. Ces fiches décrivent :

- sur un plan : le relief, l'hydrographie, les boisements, les vues et l'impact visuel du passage de la Francilienne. Ce plan a pour objectif de révéler le contexte géographique de chaque séquence et de définir leur impact visuel, à une échelle éloignée.
- Sur un second plan les sensibilités des paysages, leurs protections ou classements sont rappelés.
- Sur le plan du passage de chaque séquence reporté sur la photo aérienne sont analysés les incidences de ce projet dans son contexte à une échelle rapprochée.
- Une coupe définit des préconisations à mettre en œuvre pour l'intégration du passage de la Francilienne.

A l'issue de ces analyses, un classement des solutions est réalisé selon une hiérarchie des plus respectueuses aux paysages traversés au moins adaptées, ainsi que leurs conditions d'insertion.

2. Synthèse des impacts

• **Tronçon C1+S1** : ce tronçon n'est pas envisageable s'il est réalisé tel que prévu, en effet, il détruirait le site au niveau de la plaine de Maurecourt. Cependant, un passage en tunnel à ce niveau permettrait de le rendre envisageable.

Au niveau du franchissement de la Seine et de l'étang de la Galiotte, le passage en viaduc ne devra pas entraîner de remblais, notamment au niveau des berges.

Aussi, le traitement architectural de cet ouvrage d'art devra être très soigné étant donné l'impact visuel qu'il aurait sur le site. A ce niveau, un passage en tunnel, si elle est possible, serait la solution la plus respectueuse du paysage.

• **Tronçon C2+C3+S1** : ce tronçon est envisageable s'il respecte les préconisations au niveau du franchissement de la Seine et de l'étang de la Galiotte. D'autre part, il est envisageable au niveau de la boucle de St-Germain et en limite d'Achères s'il est réalisé au niveau du sol, en effet un passage en remblais détruirait la morphologie du site au niveau de la plaine, et créerait un obstacle physique et visuel au niveau d'Achères qui décontextualiserait la ville de son environnement.

• **Tronçon C2+S2** : ce tronçon est envisageable uniquement s'il est réalisé en tunnel. Cet aménagement réduirait la circulation sur la RN184 existante, ce qui permettrait la réduction de son gabarit et son réaménagement par les maîtrises d'ouvrages concernées.

• **Tronçon C2+S3** : ce tronçon n'est pas envisageable s'il est réalisé tel que prévu, en remblais ou au niveau du sol, sans détruire la morphologie du site. Cependant, une solution en tranchée couverte en dessous du niveau du sol, ou en tunnel serait très avantageuse, en effet, elle permettrait de réaménager la couverture du tronçon en liaisons douces adaptées à la forêt et à sa fréquentation : grande allée, piste cyclable...et de réduire la nuisance existante.

• **Tronçon N3** : ce tronçon est envisageable, son passage en tranchée couverte en dessous du niveau du sol, au niveau des zones d'habitats permettrait de créer des espaces publics et de supprimer la nuisance existante de la RN 184. Au niveau de St-Ouen-l'Aumône, un aménagement permettrait de créer des liaisons piétonnes entre les quartiers aujourd'hui séparés du centre ville.

• **Tronçon N1** : ce tronçon est envisageable, son passage en tranchée couverte au niveau des zones d'habitats permettrait de créer des espaces publics. D'autre part, il a été intégré au schéma d'aménagement de la plaine de Pierrelaye, consensus de limite d'urbanisation entre les communes. Ce tronçon réduirait la circulation sur la RN 184 existante et permettrait la reconversion de celle-ci en boulevard urbain adapté au zones urbaines traversées par les maîtrises d'ouvrages concernées.

• **Tronçon N2** : ce tronçon n'est pas envisageable sans entraîner le morcellement de la plaine de Pierrelaye et de provoquer le développement de l'urbanisation. Au niveau du franchissement de la Seine, la morphologie du site ne permet pas de passage, même enterré, sans destruction. Il est à noter la présence des caves troglodites de Gaillons dans le coteau.

Au niveau de la boucle de St-Germain, le passage en remblais détruirait la morphologie du site.

3. Hiérarchie de la faisabilité des tracés

Le classement des solutions est hiérarchisé des plus respectueuses des paysages traversés au moins adaptées.

Au sud :

- variante la plus avantageuse : S3+C2 s'il est prévu en tranchée couverte ou en tunnel, sinon ce tracé n'est pas envisageable sans détruire le site;
- deuxième position : S2+C2 s'il est prévu en tunnel uniquement, sinon ce tracé n'est pas envisageable sans détruire le site;
- troisième position : S1+C3+C2 si le franchissement de la Seine et de l'étang de la Galiotte n'entraîne pas leur destruction et s'il est réalisé au niveau du sol dans la boucle de St-Germain et en limite d'Achères ;
- quatrième position : S1+C1 ce tronçon n'est pas envisageable s'il est réalisé tel que prévu actuellement au niveau de la plaine de Maurecourt sans détruire le site.

Au Nord :

- variante la plus avantageuse : N1 confère analyse des impacts des tronçons ;
- deuxième position : N3 confère analyse des impacts des tronçons, si le passage est réalisé en tranchée couverte et que le réaménagement de la surface libérée est prévu en espaces publics ;
- troisième position : N2 ce tronçon n'est pas envisageable sans détruire le site, confère analyse des impacts des tronçons.

Rappel des sensibilités définies lors de l'étape 1 :

- les zones très sensibles

Les zones très sensibles se classent selon une hiérarchie définie par la nature des paysages :

• **les paysages « rares et naturels »** : il s'agit d'espaces étroitement liés à la Seine et offrant des paysages remarquables participant de la perception du fleuve dans son site et à la qualité de vie des habitants. L'étang de la Galiotte avec ses maisons flottantes des pêcheurs est un lieu unique.

Ces espaces sont classés comme étant les plus sensibles car le passage de la Francilienne détruira ces lieux sauf dans le cas où elle serait enterrée sous forme de tunnel – une tranchée couverte nécessitant la destruction du site.

• **Les massifs forestiers** : ils participent à l'identité du site et soulignent ses horizons. La forêt de St Germain constitue un réel patrimoine qui connaît déjà deux grandes saignées portant atteinte à son intégrité.

Les massifs forestiers sont également classés comme très sensibles car le passage de la Francilienne – dont deux tracés en forêt de St Germain - aboutirait à la destruction du site sauf dans l'hypothèse où il serait enterré sous forme de tunnel. En effet une tranchée couverte entraînerait l'abattage d'une partie de la forêt et induirait la perte d'épaisseur qui constitue cette entité.

• **Les paysages urbains** : les paysages urbains concernés classés en zones très sensibles sont les zones occupées par de l'habitat et les centres anciens. Le passage de la Francilienne entraînerait des nuisances pour les habitants – bruit, vues, quartier isolé...- et créerait une rupture dans un urbanisme installé. Les mesures à prendre sont les passages enterrés en tranchée couverte et la création de franchissements piétons. La voie devra être aménagée en un axe urbain en prenant en compte l'usage des habitants.

- Les zones sensibles

Les zones sensibles sont également hiérarchisées selon la nature des paysages :

• **Les espaces ouverts à dominante agricole** : il s'agit de la plaine de Pierrelaye, de la boucle de St Germain et une partie de la boucle de Chanteloup. Ces espaces ne révèlent pas leur importance dans le paysage par leur aspect, ils sont cependant à l'origine de la perception des horizons du site et de la Seine. Ils sont également des espaces tampons fondamentaux.

Le passage de la Francilienne entraînerait l'urbanisation en nappage de ces espaces ce qui induirait leur destruction. Ce passage nécessiterait donc d'être enterré en tranchée couverte afin de ne pas fermer ces paysages.

• **Les paysages ruraux et les PNR** : il s'agit de vastes plateaux homogènes en terme d'occupation du sol, la richesse et la qualité de ces paysages est reconnue par leur classement en PNR sauf pour le plateau des Alluets. Ils sont classés sensibles car la disponibilité d'espace permettrait un passage de la Francilienne ne perturbant pas les habitants mais entraînerait un possible développement de l'urbanisation notamment des zones d'activités, sans respect de l'identité paysagère des PNR. D'autre part, l'autre risque est la destruction de la morphologie du site - vallées et vallons - sauf dans l'hypothèse d'un tunnel, une tranchée couverte nécessitant la destruction du site.

- Les zones peu sensibles

Il s'agit des paysages des paysages industriels, de zones d'activités et des paysages mités :

• **Les paysages industriels** : les usines concernées sont Renault, Peugeot et la station d'épuration d'Achères. Ces paysages sont en soit homogènes et moins perturbants que les zones d'activités car il sont peu vus et non-accessibles par le public. D'autre part, les abords et les accès sont aménagés.

Bien qu'incongru, le passage de la Francilienne n'engendrerait pas d'inconfort pour les habitants.

• **les zones d'activités** : les zones d'activités constituent les franges urbaines de l'agglomération de Cergy-Pontoise vers l'Est et celles de l'agglomération parisienne. Elles se sont développées aussi au niveau des échangeurs des infrastructures de type autoroutes. Pour les plus récentes, elles se sont développées en prévision du passage de la Francilienne.

La Francilienne sur ces zones permettrait d'engager une réflexion sur un aménagement et une restructuration de ces paysages, elle aurait dans ce cas un effet positif sur le territoire.