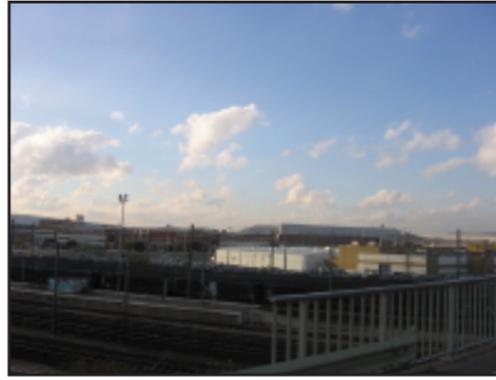
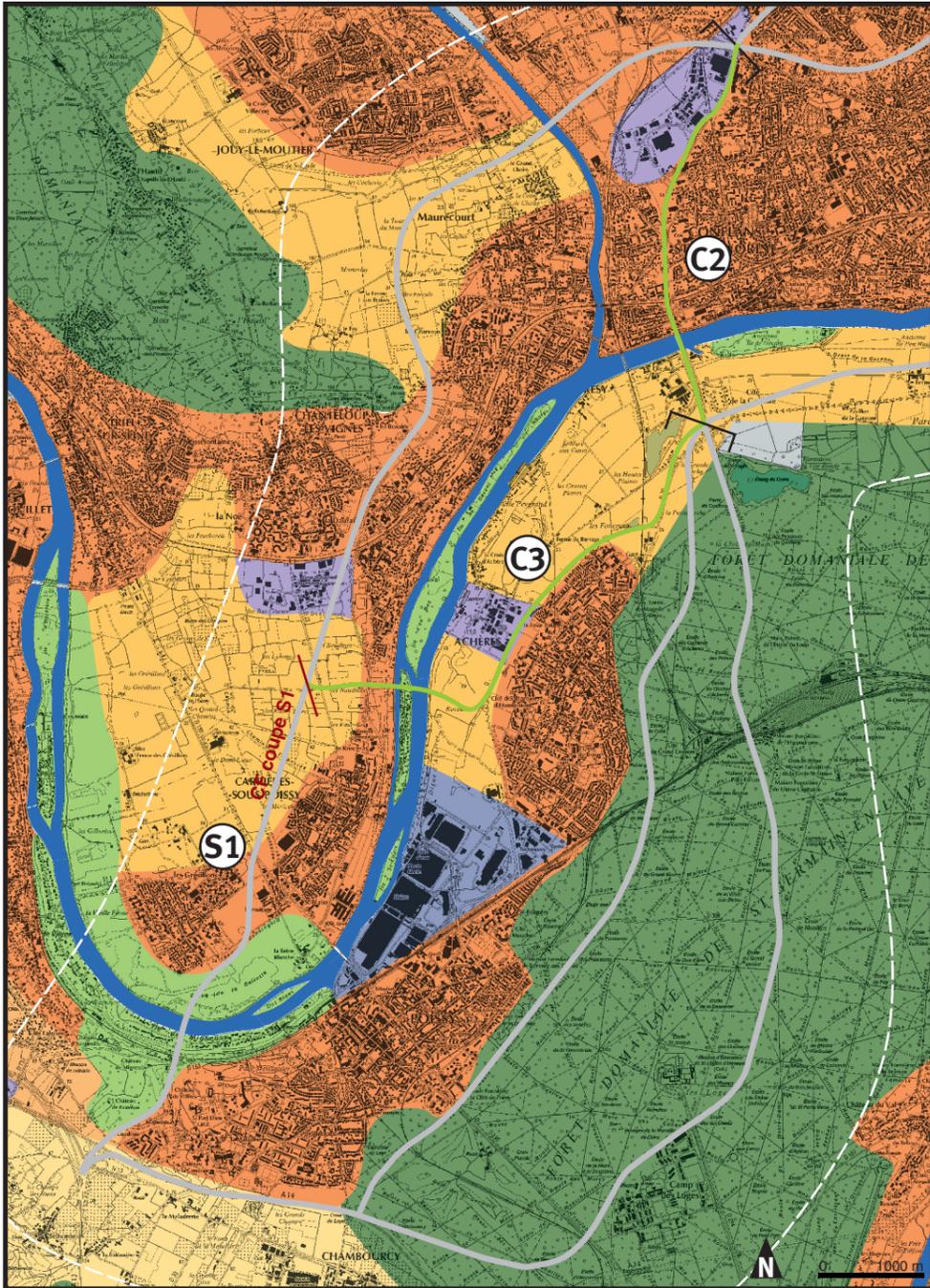
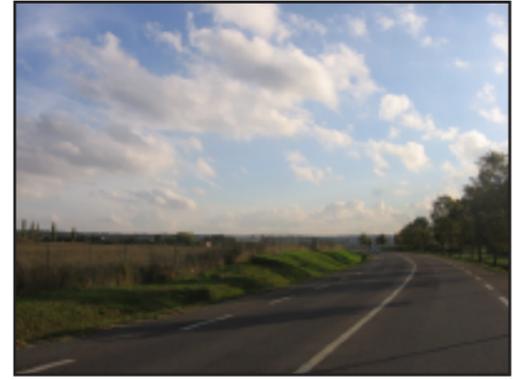


Variante de tracé - tronçon C3+C2



Usine Peugeot.



Parc agricole d'Achères.



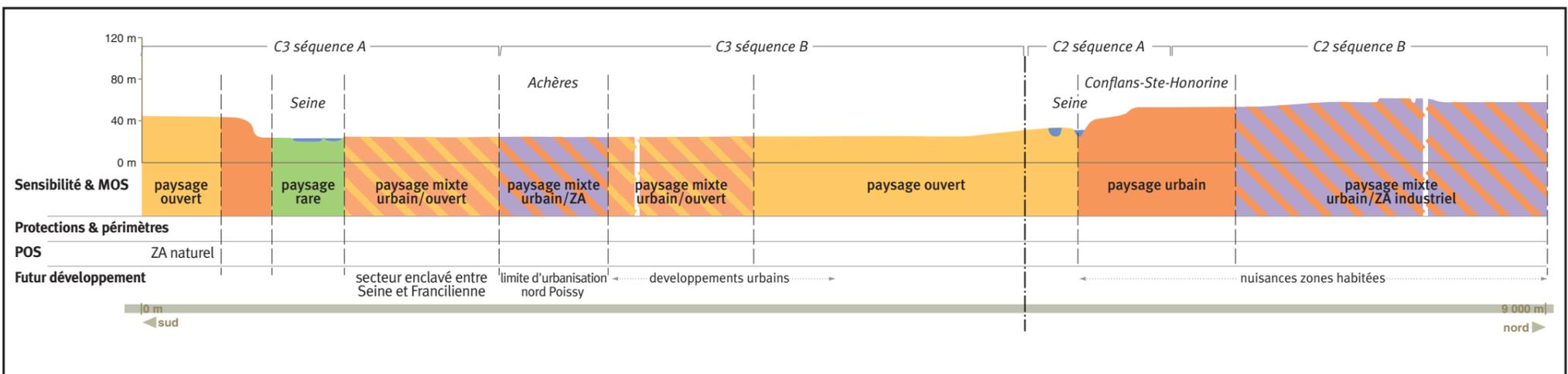
Usine Peugeot et champs du parc agricole d'Achères.



Quai de Conflans-Sainte-Honorine.



Traversée de Conflans-Sainte-Honorine.



Ce tronçon, au départ, a le même parcours que le tronçon Sud 1, il bifurque dans la plaine de la boucle de Chanteloup pour traverser la Seine à l'est. Il est donc concerné par les mêmes sensibilités et remarques que le tronçon Sud 1 sur sa première partie. Notamment concernant le franchissement de la Seine et de l'étang de la Galiotte, où seul un passage en tunnel ou un ouvrage d'art enjambant le site sans créer de remblais est envisageable.

À partir de cette bifurcation, il traverse

- deux zones très sensibles : paysage rare et paysage urbain,
- une zone sensible : paysage ouvert,
- et deux zones de sensibilités mixtes : paysage urbain et paysage ouvert, et paysage de ZA/ZI et paysage urbain.

La traversée des espaces ouverts en déblais permettrait de minimiser son impact visuel, cependant, il morcellerait le territoire et risquerait de déclencher l'urbanisation de ces espaces ouverts « tampons » entre les pôles urbains.

Ce tronçon créerait une limite à la ville d'Achères, deux solutions sont

envisageables : soit le passage de la Francilienne créerait une limite d'urbanisation à la ville et un aménagement respectant la ville dans son contexte -notamment le rapport avec la Seine- permettrait de l'intégrer. Soit, ce tronçon provoquerait le développement de l'urbanisation et fermerait l'espace, ce qui induirait la disparition du rapport existant avec la Seine : vues, accès piétons...

D'autre part, la réalisation du passage en remblais n'est pas envisageable car il crée un obstacle entre la ville et Seine. Cet obstacle serait physique et visuel, il détruirait le contexte du site et isolerait la ville de la plaine et de la Seine.

À l'intersection avec la RN184, ce tronçon emprunte son tracé. Au niveau des zones urbaines d'habitat, la voie est perçue comme une autoroute urbaine, la rupture dans la ville existe. Le passage de la Francilienne permettrait de créer des aménagements prenant en compte ce contexte urbain : façades, traversées piétonnes... et améliorerait la situation actuelle.

Le passage en tranchée couverte permettrait de créer des espaces publics.