Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

direction régionale de l'Équipement Ile-de-France

# Prolongement de l'autoroute A 16
# entre L'Isle-Adam et la Francilienne

## VISITE DE TERRAIN DU 6 NOVEMBRE 2007
## EXTRAITS D'ETUDE D'INTEGRATION PAYSAGERE DU DOSSIER DES ETUDES ET COMPLEMENTS

**Départ :** CPDP (Domont) le 6/11/07 à 14h.

**Durée** : environ 3h.

**Points d'arrêt prévus** :

**Point n°1** : Pomme Drive la Croix-Verte. Intérêts : Croix-Verte, Pomme Drive, Ceuillette, perspective RD909.

**Point n°2** : la Cueillette. Intérêts : emprises sur la parcelle agricole et talus de la solution B.

**Point n°3:** Maffliers (RN1 au niveau de l'Orme aux Roses). Intérêts : talus de la solution B depuis la RN1

**Point n°4**: Maffliers (RN1 au niveau du Poirier Rouget). Intérêts : futur échangeur A16/RN1/RD78 et perspective du début du tronçon neuf A16 pour les solutions A,B,C

**Point n°5**: Maffliers (début RD78). Intérêts : perspective du futur passage faune au niveau du bois Carreau pour les solutions A,B,C

**Point n°6**: Nerville (échangeur RD64/RD64E). Intérêts : réaménagement échangeur A16/RN1en solution D.

**Point n°7**: Nerville (carrefour du Tremble). Intérêts : perspective de l'élargissement 2*3 voies de la RN184 en solution D depuis le passage supérieur.

**Point n°8**: Villiers-Adam (échangeur RN184/RN104). Intérêts : perspective du site encaissé accueillant le complément d'échangeur en solution D, depuis le passage supérieur RD10/Francilienne.

**Point n°9**: Villiers-Adam (village). Intérêts : perspective générale du complément d'échangeur RN184/RN104 en solution D depuis le village.

**Point n°10**: Baillet-en-France (Francilienne). Intérêts : perspective du l'élargissement de la Francilienne 2*3 voies et point particulier pour Baillet (contraintes imposées par les murs anti-bruits) en solution D.

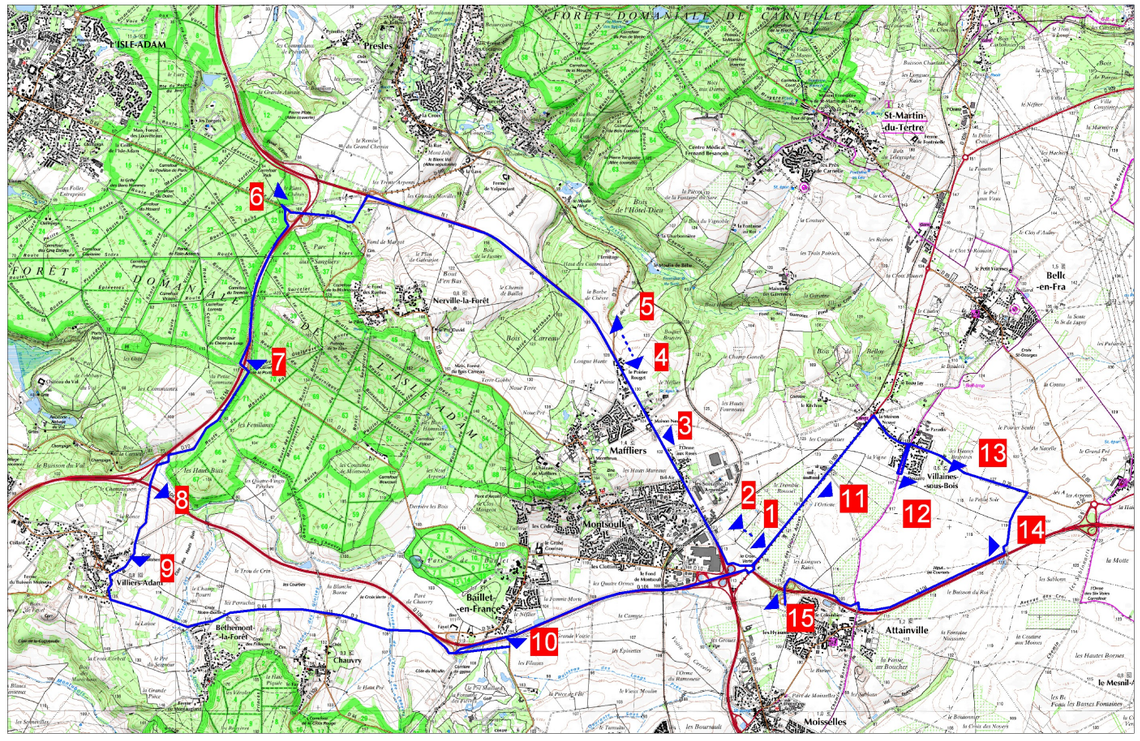
**Point n°11**: Villaines-sous-Bois (CAPA France, RD909). Intérêts : passage des tracés A et C - distance par rapport à la coopérative.

**Point n°12**: Villaines-sous-Bois (depuis le front constitué des pavillons face à la Francilienne). Intérêts :perspective des tracés A et C.

**Point n°13**: Villaines-sous-Bois (RD26, à l'est). Intérêts : perspective sur le futur échangeur A16/Francilienne en solution A et C (distance).

**Point n°14**: Villaines-sous-Bois (passage agricole sur Francilienne). Intérêts : perspective sur le futur échangeur A16/Francilienne en solution A et C (hauteur).

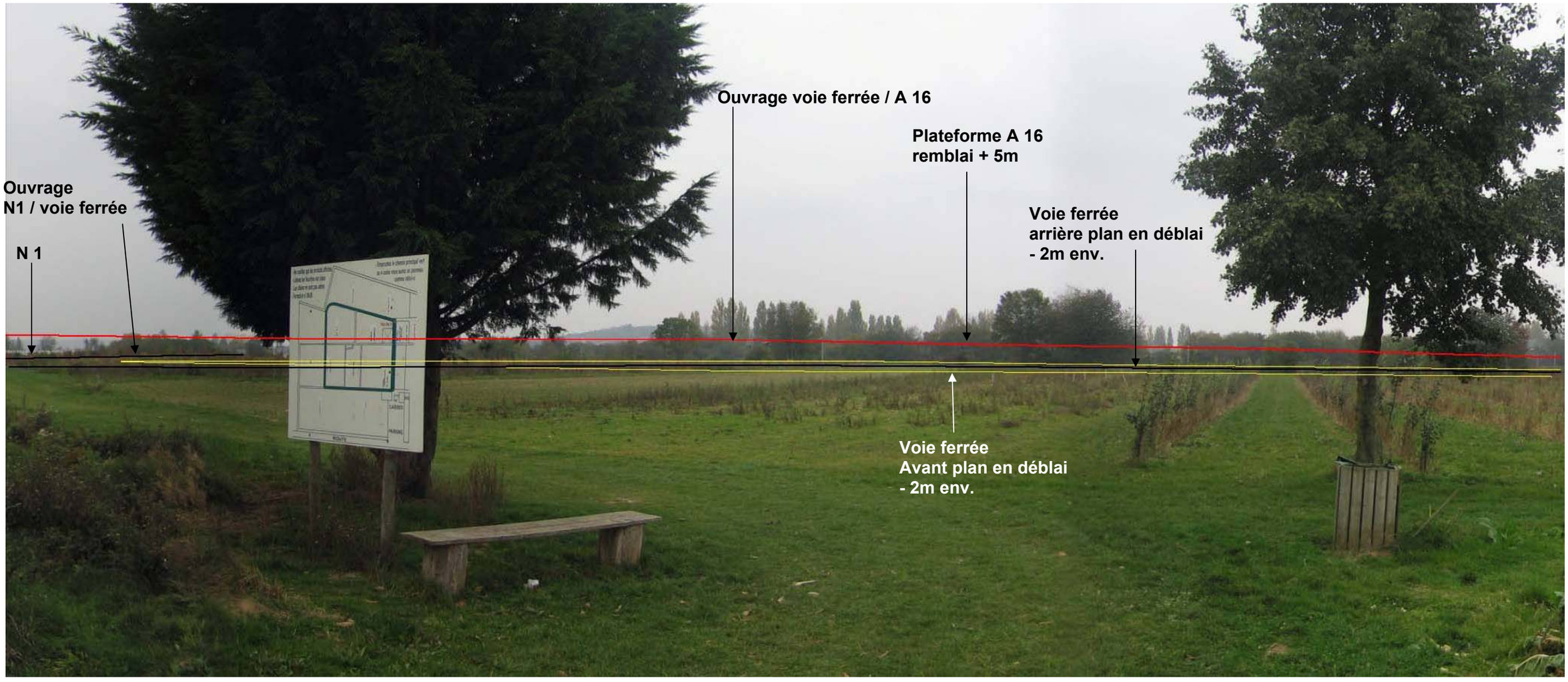
**Point n°15**: Attainville. Intérêts : emprises du réaménagement de la Croix-Verte.
**Fin de la visite**.



**VUE DEPUIS « LA CUEILLETTE »**

**ETAT ACTUEL**
**Avec tracés**

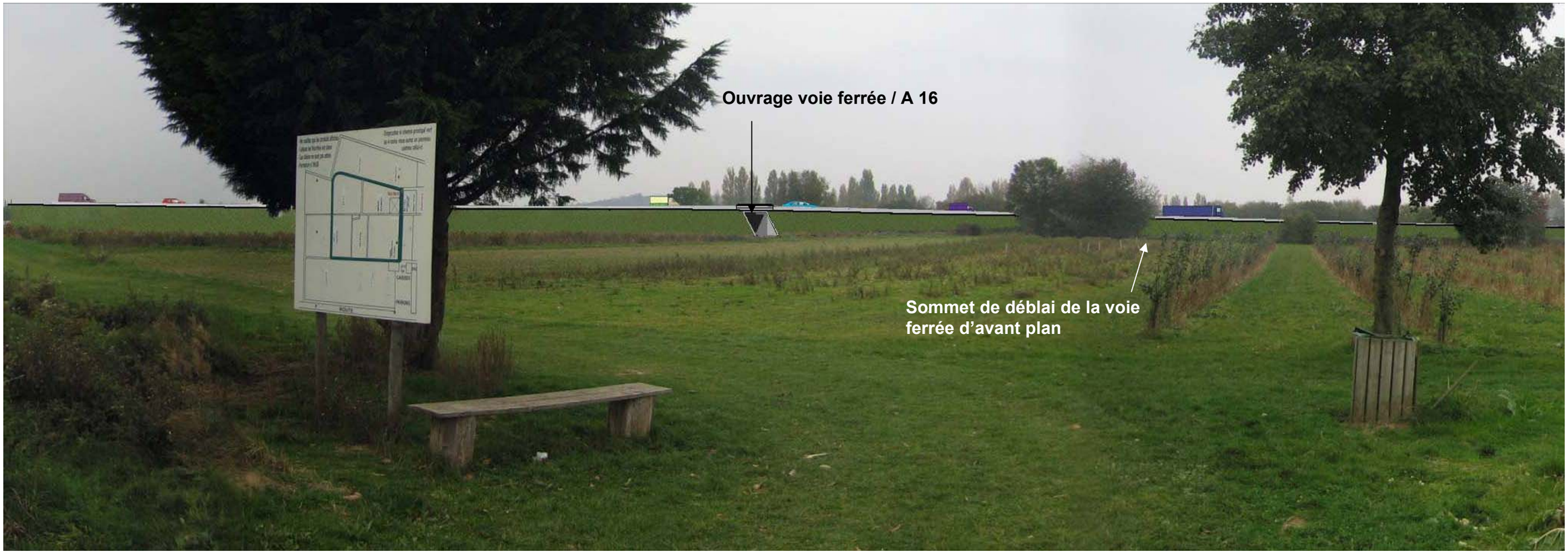
**VUE 1**



**VUE DEPUIS « LA CUEILLETTE »**

**PROJET TECHNIQUE**

**VUE 1**



VUE DEPUIS « LA CUEILLETTE »

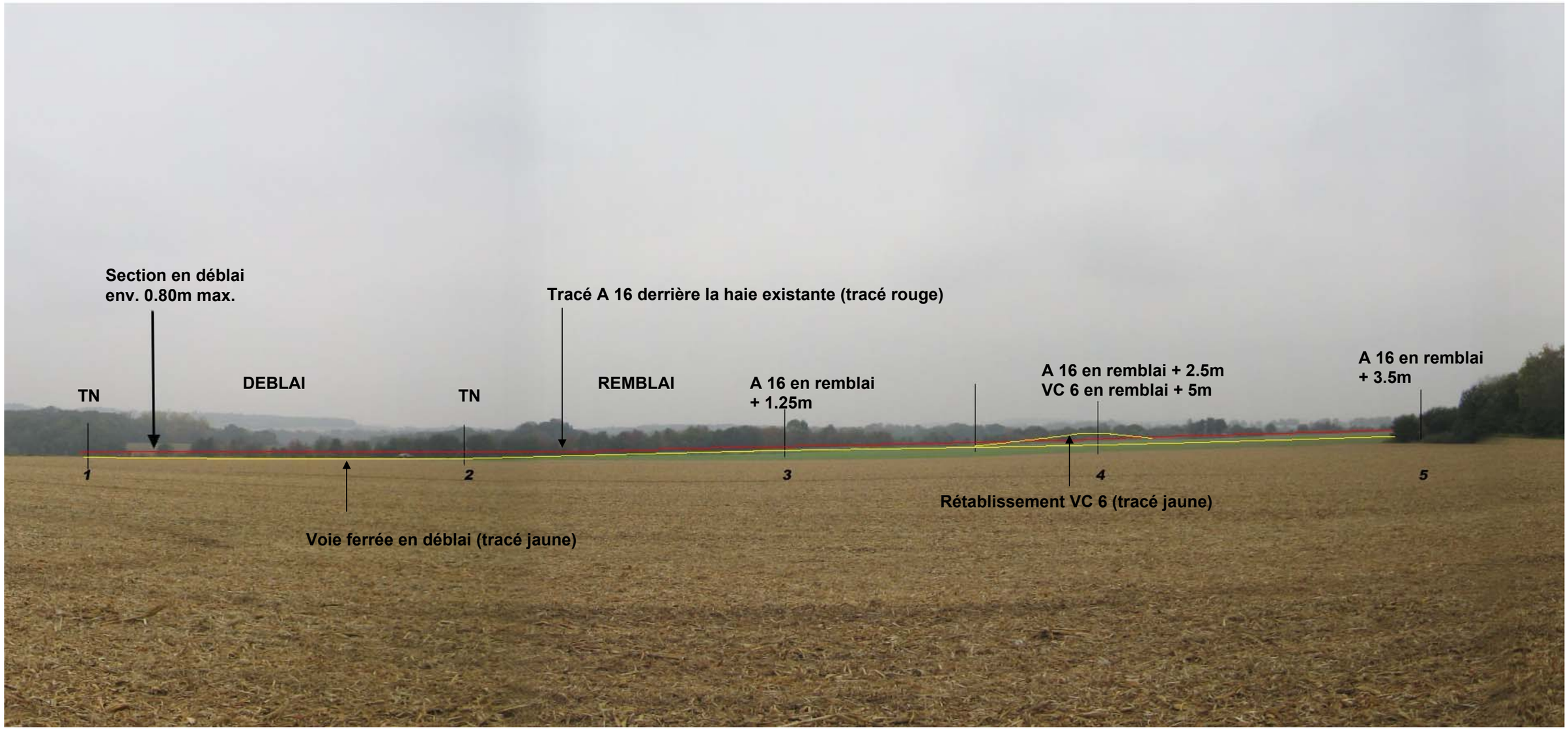
PROJET AVEC AMENAGEMENTS PAYSAGERS

VUE 1

## VUE DEPUIS LA RN 1

**ETAT ACTUEL**
**Avec tracés**

**VUE 2**



## VUE DEPUIS LA RN 1

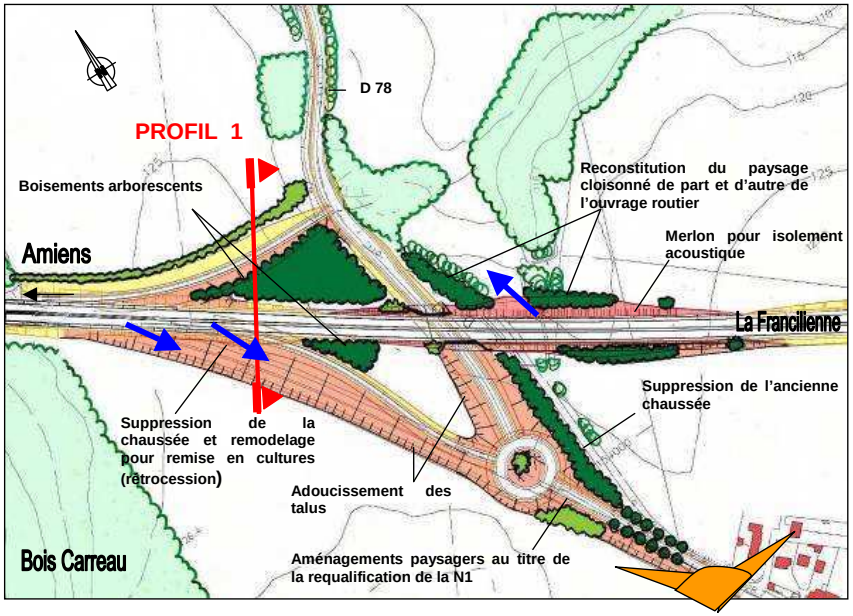
**PROJET**

**VUE 2**

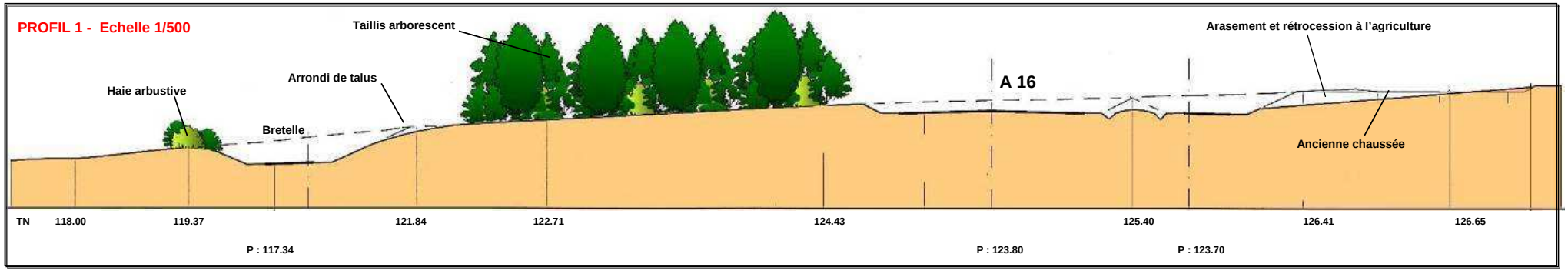
# 5 LES PLANCHES DE DETAILS

## 5.1 Détail 1 : diffuseur A 16 (ex N 1) D 78 (Solutions A - B – C)

**Perspective 3**

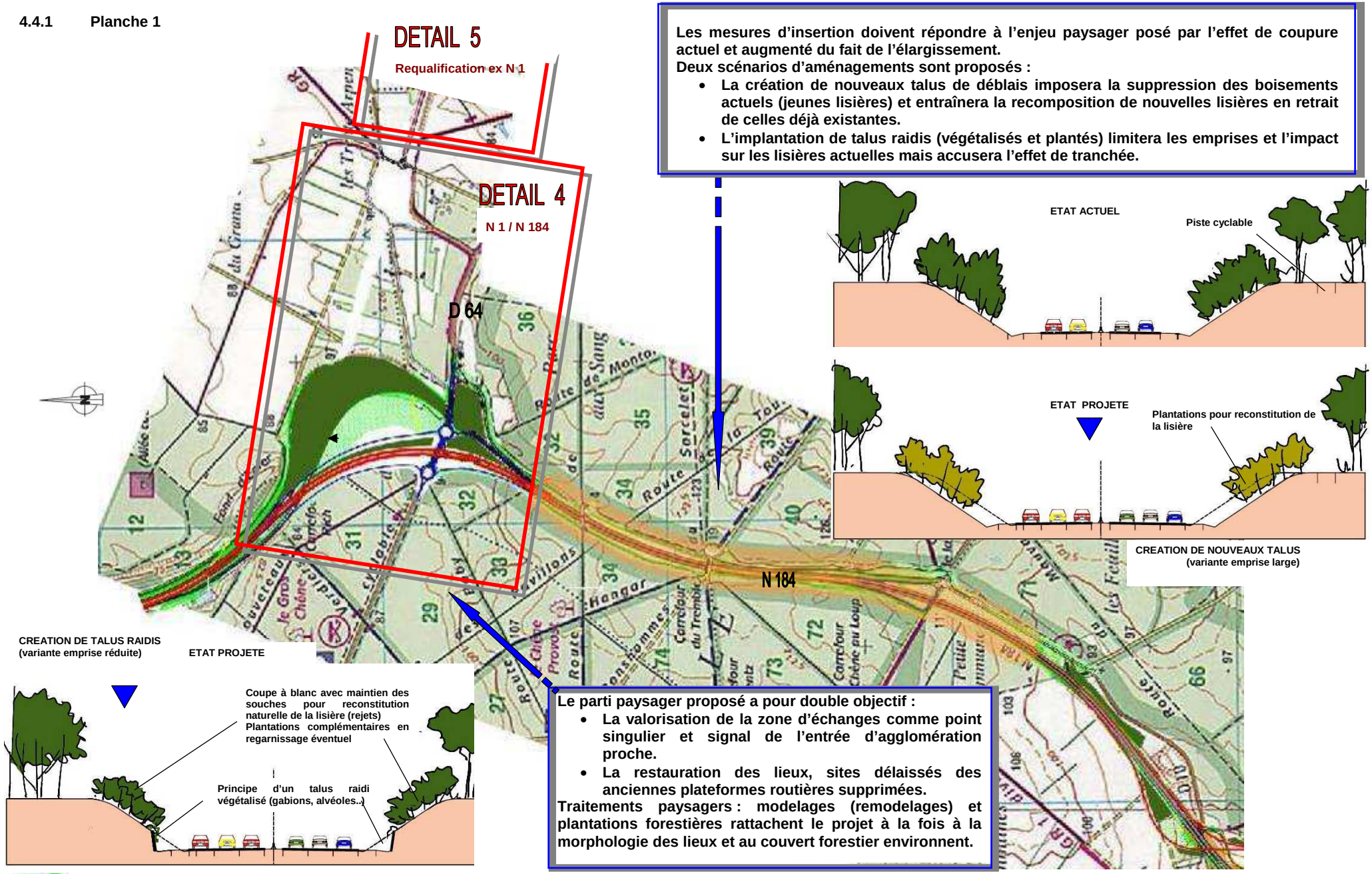



**Perspective 3**

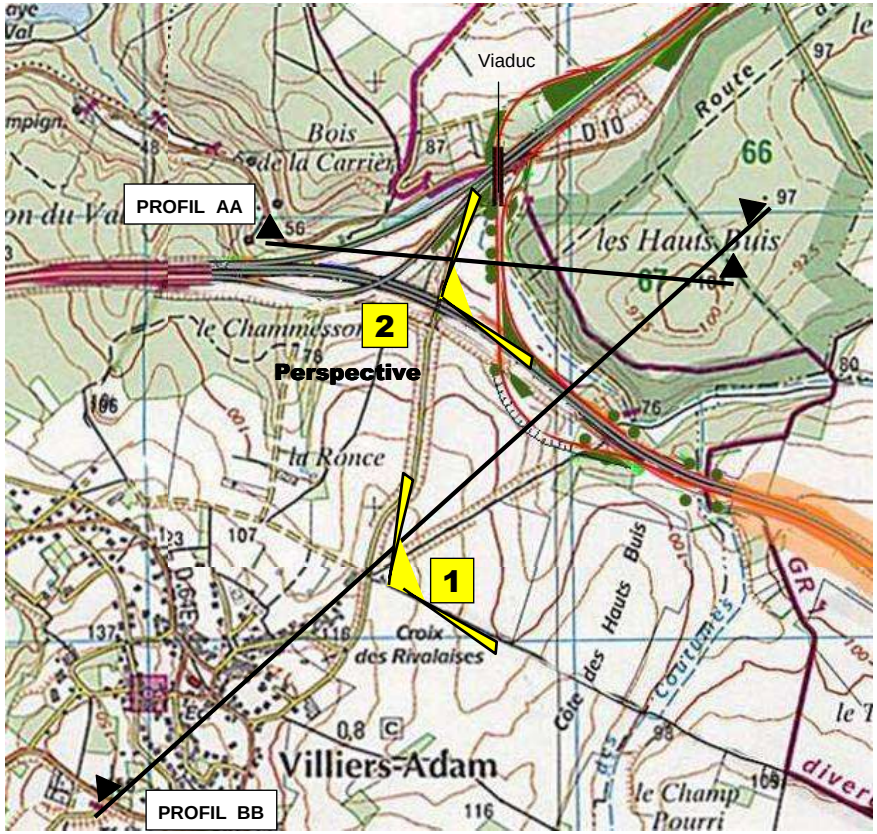


## 4.4 Schéma d'aménagement paysager : solution D

### 4.4.1 Planche 1



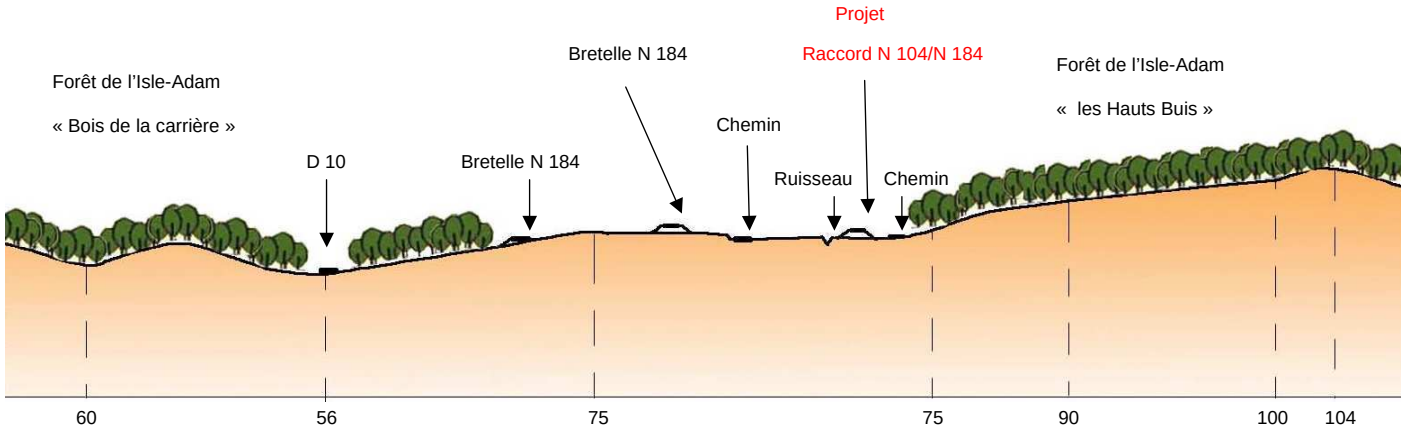
## 5.8 Détails 6 : Echangeur N 184 / N 104 (Solution D)



**Le nouveau jeu de plates-formes proposé se développe symétriquement à celui existant.**

**Il bénéficie lui- aussi de la morphologie des lieux et de la lisière forestière favorable à son insertion, tout particulièrement vis-à-vis des perceptions externes.**

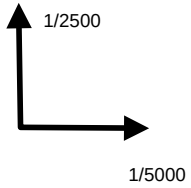
**Modelages paysagers et boisements forestiers assurent l'isolement (création de nouveaux effets de lisières) et accompagnent la géométrie des bretelles (jalonnement, isolement des voies…)**

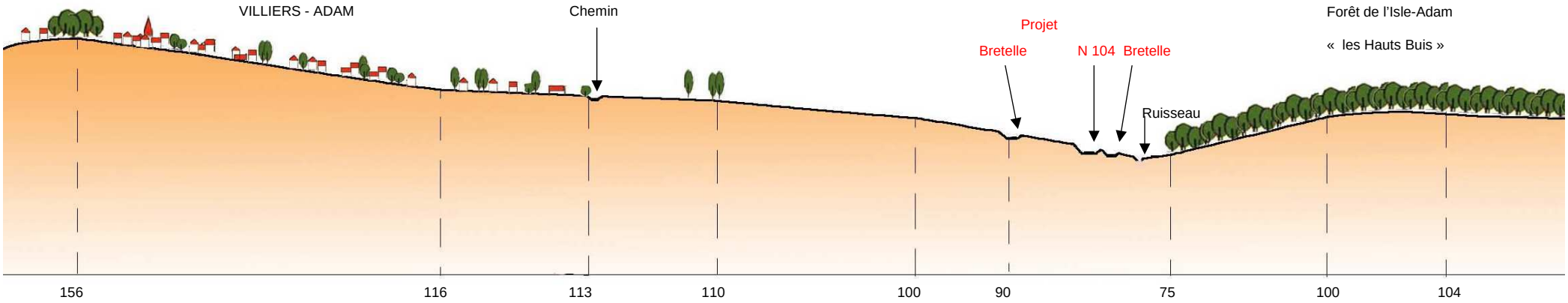



**PROFIL A A**

**Ces deux profils mettent en évidence la présence du projet et son isolement vis-à-vis du site en général et du bourg de Villiers-Adam en surplomb. Ils intègrent le calage de la plate-forme en déblai et en pied de versant.**

**Les aménagements paysagers (modelages et plantations) et son isolement visuel en particulier confirmeront la discrétion du projet.**




**PROFIL B B**

## 4.1.2 Planche 2

Dissimulation de la plate-forme. Mise en place d'un masque végétal.

**LA FRANCILIENNE :**

**Les traitements paysagers et l'ordonnancement de la trame végétale arborée (en rappel de la composition jardinée des vergers) ont pour double objet :**

**- Le calage visuel de la zone d'échanges vis à vis du site et de la Francilienne en particulier.**

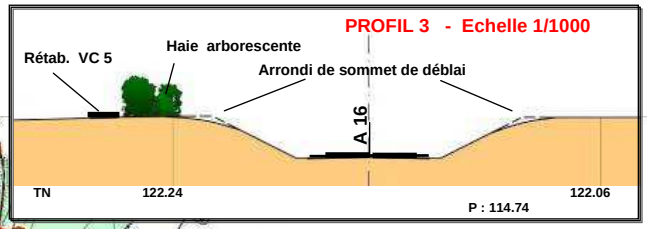
**- La mise en scène de ce point singulier signale et repère à la fois.**

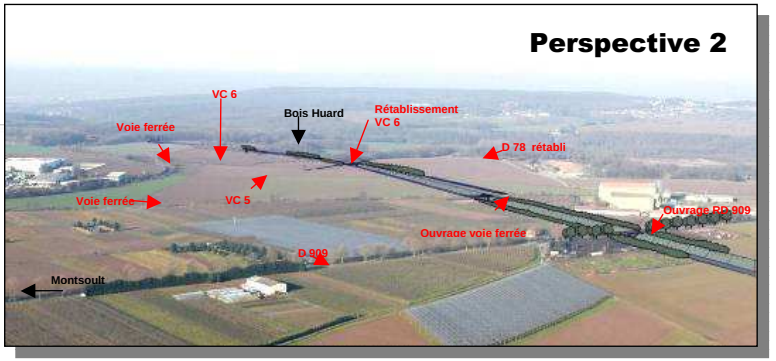
**Prise en compte des perceptions depuis l'habitat de Villaines-sous-Bois**

**Implantation de masques végétaux en périphérie de la frange Nord de la zone d'échanges.**

**Prise en compte des contraintes de lisibilité et de visibilité.**

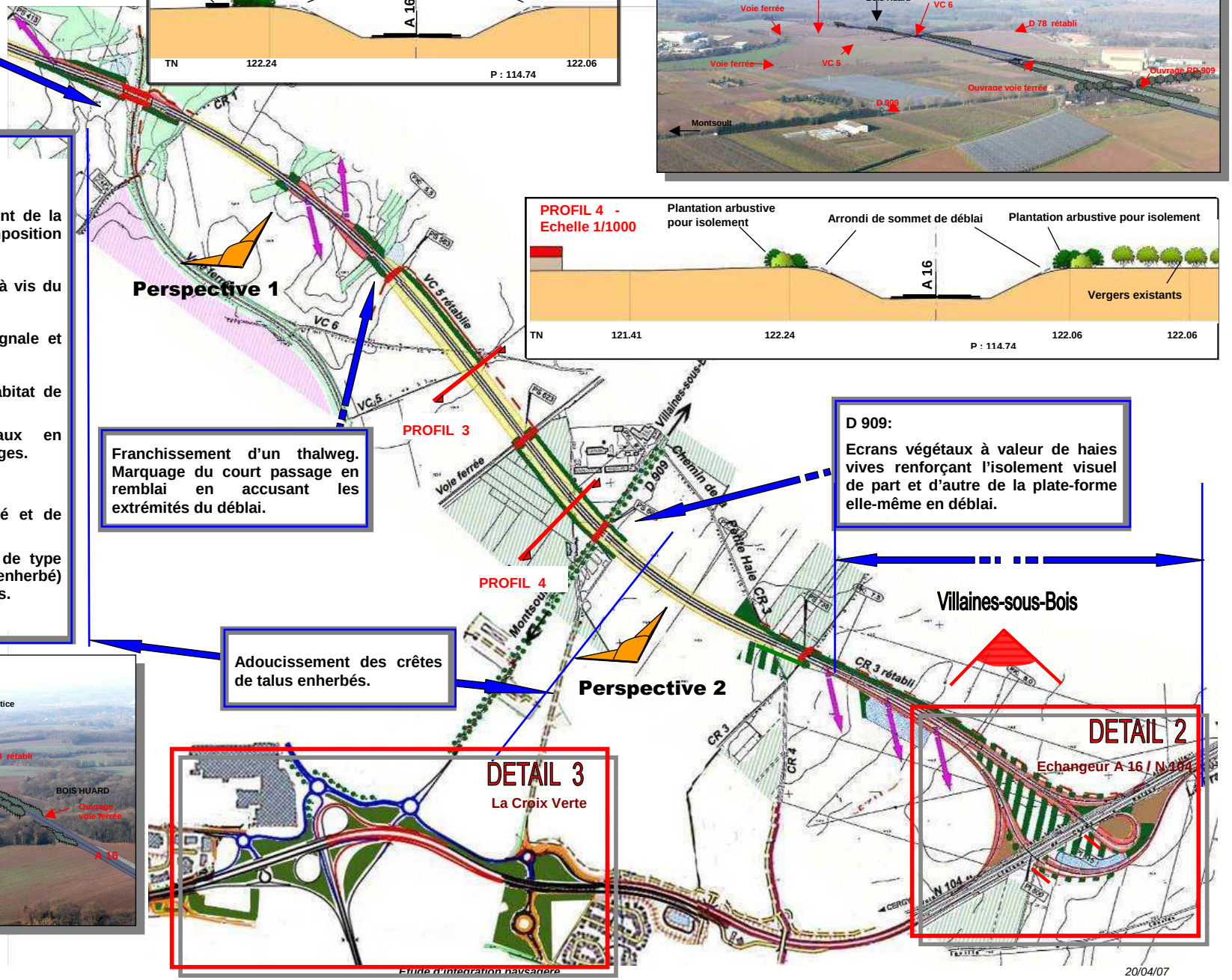
**Boisement homogène et structurant de type forestier (essences indigènes avec sous bois enherbé) ou plantations en alignement de fruitiers à fleurs.**







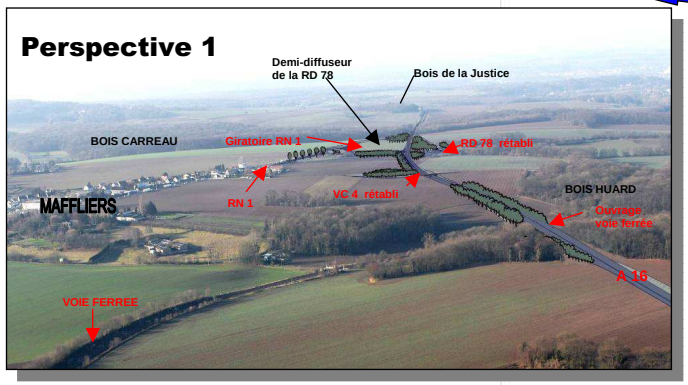



Franchissement d'un thalweg. Marquage du court passage en remblai en accusant les extrémités du déblai.

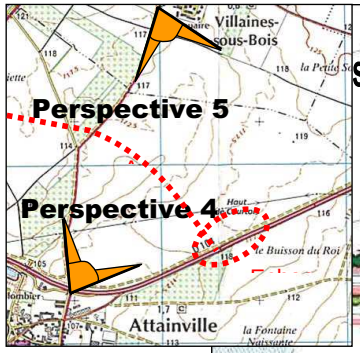
**D 909:**

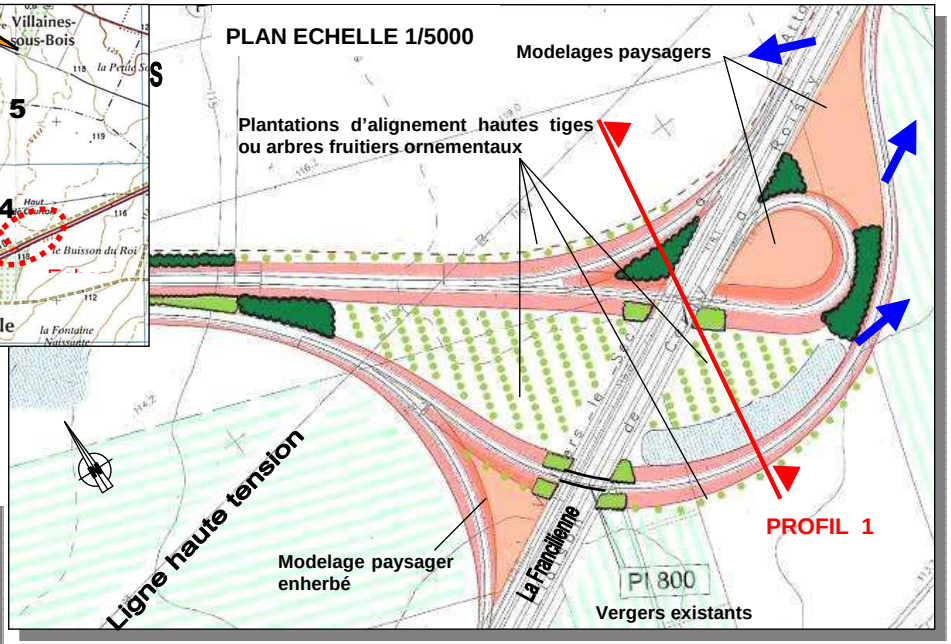
**Ecrans végétaux à valeur de haies vives renforçant l'isolement visuel de part et d'autre de la plate-forme elle-même en déblai.**

Adoucissement des crêtes de talus enherbés.

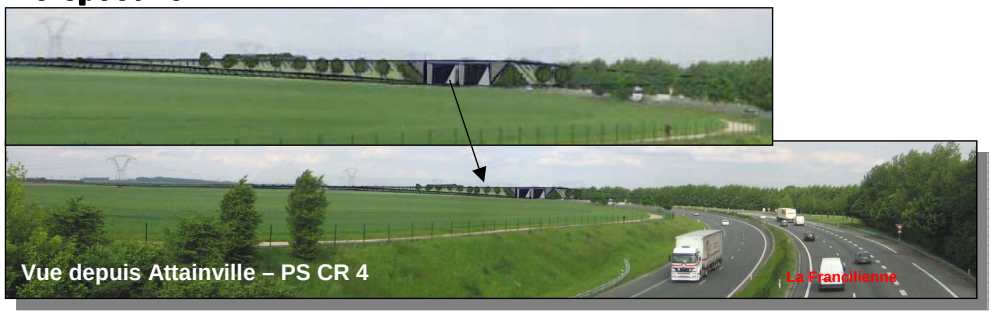


## 5.2 Détail 2 : Echangeur A 16 / N 104 (Solution A)

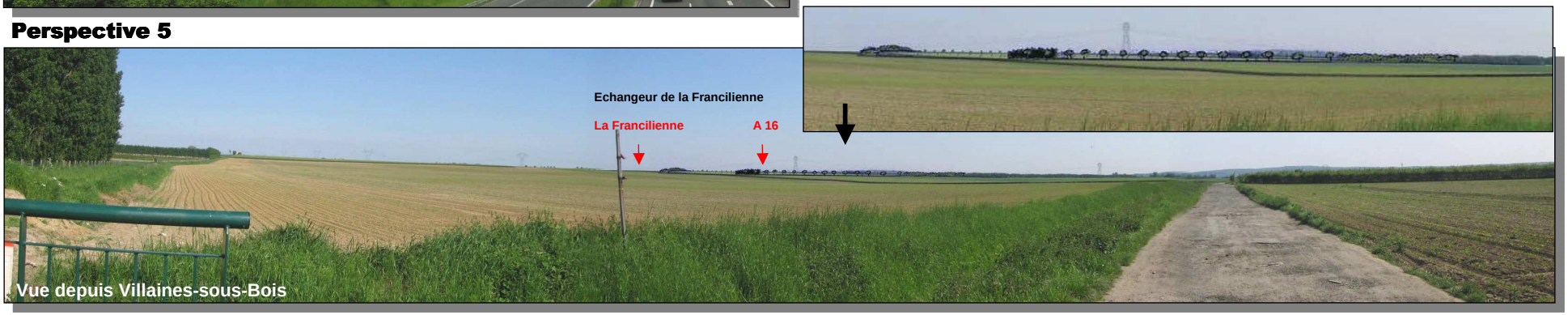


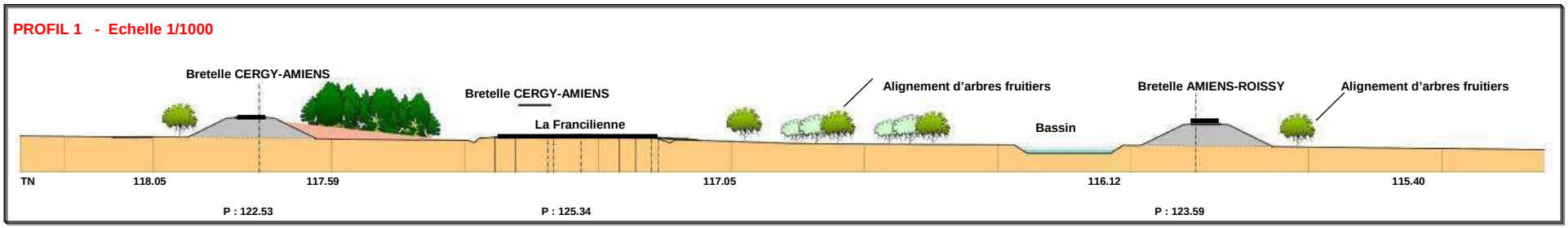




**Perspective 4**




**Perspective 5**



# 2 LA COMPARAISON DES QUATRE SOLUTIONS DE TRACES

## 2.1 Impacts paysagers généraux

### 2.1.1 Impact sur le relief et le couvert végétal :

La confrontation de la morphologie du site avec le projet : avec ses contraintes géométriques spécifiques celui-ci s'inscrit soit favorablement dans les lignes générales du terrain naturel soit, à l'inverse, crée localement des confrontations (effets de coupure, effets de barrière …).

Il en est de même pour le passage du projet au travers des masses forestières et bocagères. Ces masses forestières (et leurs lisières : perceptions internes) présentent généralement une forte capacité d'insertion pour les infrastructures linéaires d'échelles comparables qui réduisent d'autant les impacts (perceptions externes).

A l'inverse, les cloisonnements bocagers, à mailles, denses ou lâches opposent un jeu de micro-paysages de toute autre échelle. L'impact peut être fort ou faible selon l'importance territoriale de la trame.

### 2.1.2 Impact sur la trame viaire et ferroviaire:

Ces axes souvent structurants, parfois très discrets, comme les voies ferrées aux abords arborés, participent à la composition et au caractère du site.

L'infrastructure peut intercepter ces axes ou au contraire les côtoyer. Dans l'un et l'autre cas, elle peut avoir aussi pour effet de souligner leur présence ou à l'inverse de la relativiser.

### 2.1.3 Impact sur le bâti:

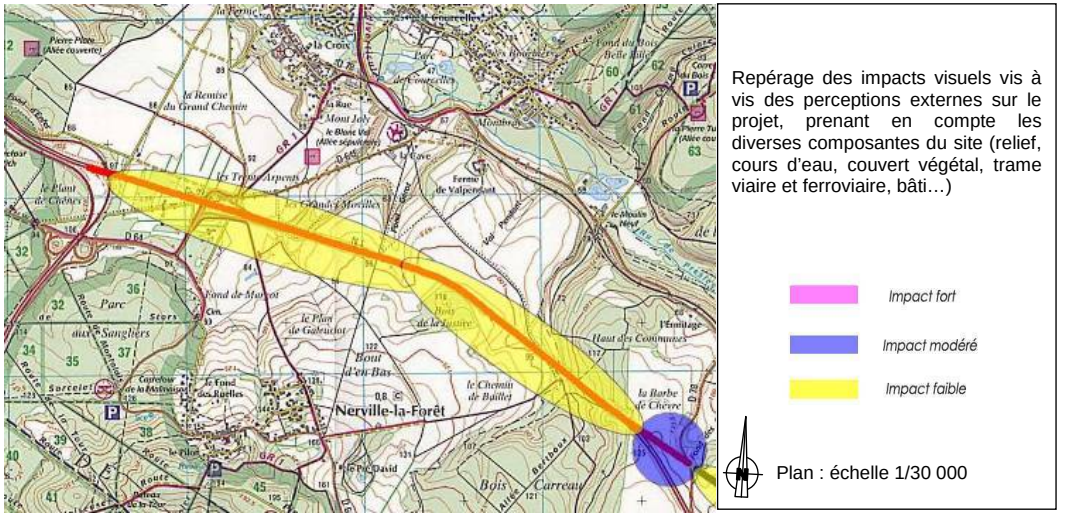
Qu'il s'agisse de fronts bâtis ou de volumes isolés, le passage de l'autoroute peut entraîner la suppression des uns ou des autres. Par ailleurs, la présence du bâti maintenu en place peut aussi influer sur le calage de l'infrastructure et entraîner une déviation locale de l'infrastructure projetée.

### 2.1.4 Impact lié aux perceptions sur le projet:

Il s'agit essentiellement des vues depuis l'habitat regroupé ou disséminé et depuis la trame viaire (passage en site fermé, semi-ouvert, ouvert) ou des lieux de passages fréquentés.

Ces perceptions depuis l'habitat ou la voirie locale présentent des sensibilités spécifiques soit attachées aux ambiances paysagères rencontrées soit du fait de l'interception d'axes de visions (suppression ou modifications de co-visibilités…)

## 2.2 Tronc commun N 1

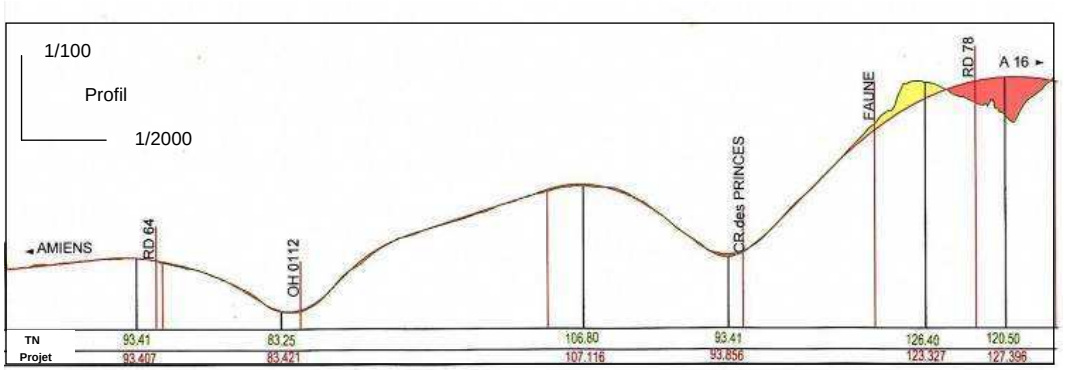



Pour ce tronçon, qui est caractérisé par un élargissement de la plate-forme existante, l'impact visuel reste très globalement faible ou nul.

Le jeu des déblais – remblais, de même que les masses boisées, fractionnent et atténuent fortement les perceptions externes en surplomb, déjà très éloignées.

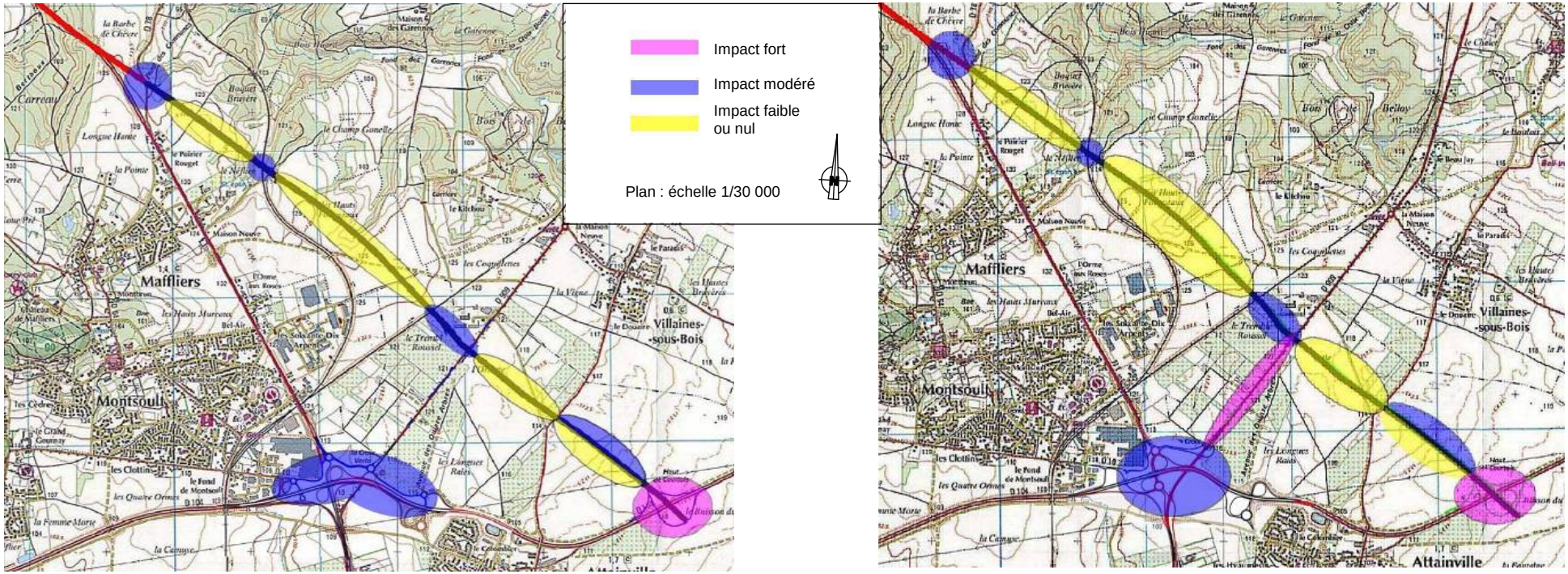
La traversée du Bois Carreau, avec l'implantation d'un ouvrage spécifique ou mixte pour la faune, ne fait pas l'objet de perceptions externes significatives.

Concernant le demi diffuseur A 16/N 1/ D 78, l'impact sera important du fait du recalibrage de la plate-forme (remblai, déblai) liés à l'implantation des bretelles de la déviation de la D 78.



## 2.3 Solution A

## 2.4 Solution C

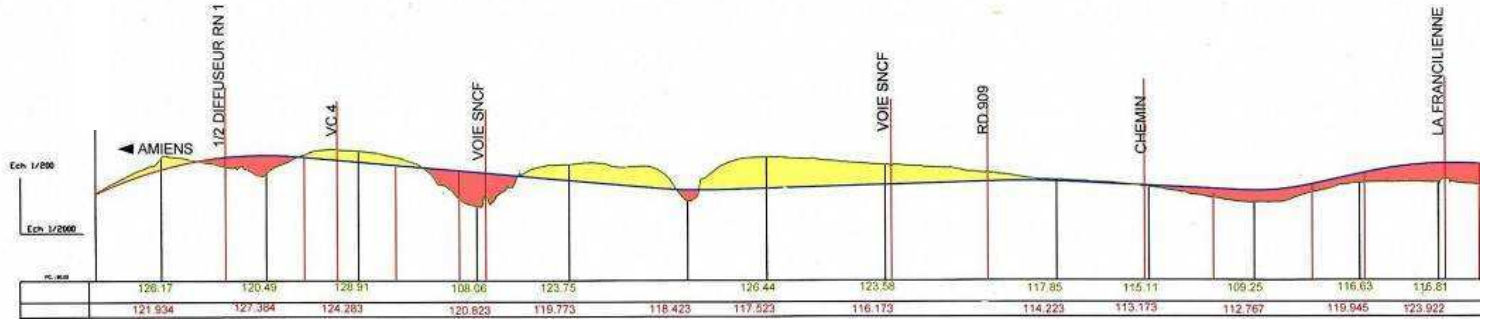



Pour l'une et l'autre de ces solutions, on retiendra d'abord l'isolement de la plate-forme dans l'espace agricole, les franchissements des voiries routières et ferroviaires marquant un impact modéré.

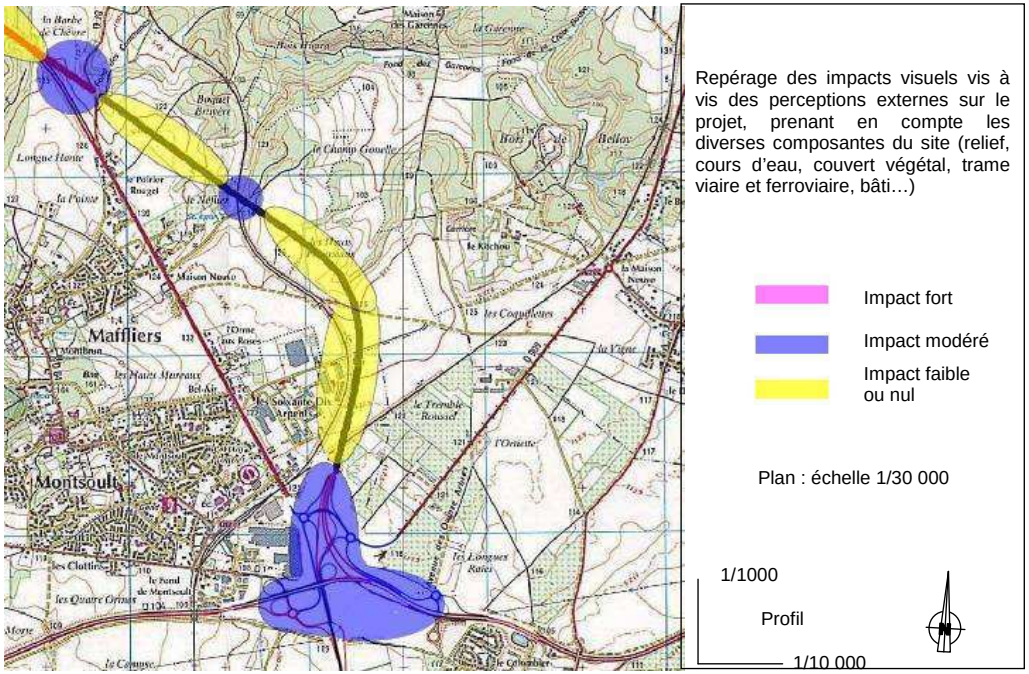
Concernant les rétablissements de la voirie locale et la zone d'échanges avec la Francilienne (passage supérieur), les différentes bretelles en remblai pourront modifier fortement l'aspect des sites concernés.

Pour le franchissement de la D 909 rétablie à niveau, l'ouverture des talus de déblai, sur le relief et la suppression d'arbres auront pour effet la création d'une ouverture visuelle qui sera ressentie par les usagers de la départementale. La solution variante, avec création d'une bretelle de sortie sur la D 909, entraînera la suppression d'un rang d'arbres existants le long de la départementale, ce qui augmentera l'impact visuel général.

Concernant le secteur urbanisé de la Croix Verte, avec un environnement déjà marqué par les infrastructures et par l'urbanisation commerciale et industrielle (impact visuel fort des volumes bâtis et des enseignes), le développement de la zone d'échanges actuelle avec sa nouvelle géométrie (projet DDE) aux multiples bretelles modifiera sensiblement l'aspect visuel du site pour les usagers (lisibilité), moins cependant pour l'habitat riverain localement déjà isolé (perceptions externes limitées).



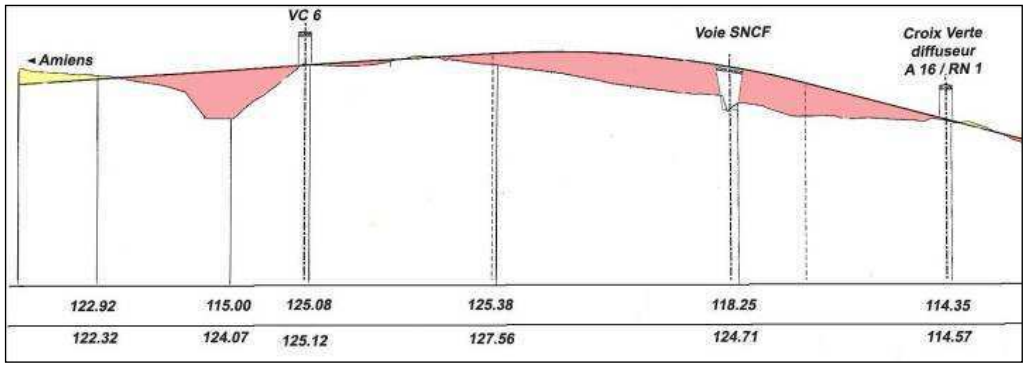
## 2.5 Solution B



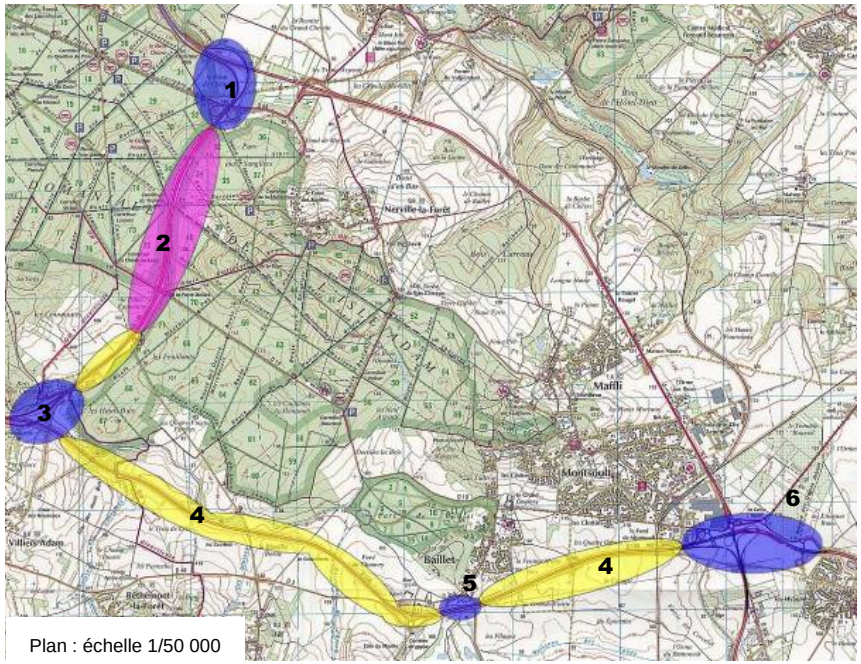

Proche des « avancées » urbaines, cette variante se cale très près de la voie ferrée actuelle qui la dissimule au moins partiellement en rive Ouest.

Ce passage à proximité des fronts bâtis industriels et commerciaux très hétérogènes qui s'imposent fortement aux perceptions bénéficiera par contraste à la plate-forme routière et relativisera l'importance de ses talus de remblai.

Concernant le secteur de la Croix Verte et le développement de la nouvelle zone d'échanges, avec une configuration visuellement très comparable à celle des solutions A et C, l'impact visuel sera fort pour les usagers (lisibilité) et moindre pour l'habitat riverain localement déjà isolé.




## 2.6 Solution D




**1** – Concernant la zone d'échanges on retiendra un impact fort pour le nouvel ouvrage et ses bretelles, un impact fort sur les boisements existants mais globalement positif pour le site forestier du fait d'importantes possibilités de reboisements (anciennes chaussées et autres aires minéralisées).

**2** – L'élargissement sur la lisière de la forêt (talus de déblais) génère un impact fort.

**3** – Viaduc et plateforme en remblais bénéficient d'un site et d'un environnement favorables à l'égare de perceptions significatives. L'un et l'autre n'apportent pas de perturbations visuelles trop fortes pouvant dénaturer le site.

**4** – L'élargissement s'inscrit dans le passage en déblai (N 104) tout en restant à l'intérieur des emprises. L'isolement visuel actuel vis-à-vis des perceptions externes (voirie locale et habitat) n'est pas remis en cause.

**5** – Marquée par la présence de protections phoniques, cette courte zone de charnière sera concernée du fait de sa forte étroitesse.

**6** - Pour le secteur d'échanges de la Croix Verte, le développement de la zone d'échanges, avec une configuration visuellement plus simple que celle des solutions A, B et C, l'impact visuel global sera modéré voire localement positif : à savoir fort pour les usagers (lisibilité) mais faible pour l'habitat riverain localement déjà isolé.