

Études techniques et environnementales

Rapport B32 : Enjeux liés à l'inscription paysagère du projet

Débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012





Photographies prises depuis la Ligne Paris/Caen/Cherbourg.

Options de passage Ligne Nouvelle Paris Normandie 2-ENJEUX LIES AU PAYSAGE

PRÉ-ÉTUDES FONCTIONNELLES - ÉTUDES TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

RAPPORT B32

V1C DU 13 SEPTEMBRE 2011

MODIFICATIONS ET MISES À JOUR

Indice d'évolution	Date de version	Modification / commentaires	Faite par
0b	17/06/2011	Première version	Egis
0c	27/07/2011	Mise à jour suite demandes RFF	Egis
1a	11/08/2011	Mise à jour suite demandes RFF	Egis
1b	31/08/2011	Envoi aux co-financeurs	RFF
1c	13/09/2011	Mise à jour suite demandes RFF	Egis

APPROBATION

NOM	Titre	Date	Signature
Rédacteur Gaëlle Mayrand	Options de passage Ligne Nouvelle Paris Normandie 2-ENJEUX LIES AU PAYSAGE	17/06/2011 27/07/2011 11/08/2011	
Vérificateur Daniel Gauthier	Options de passage Ligne Nouvelle Paris Normandie 2-ENJEUX LIES AU PAYSAGE	13/09/2011	
Approbateur Stéphane Pradon			
Approbateur RFF Corinne Roecklin			

0 Objectifs, approche méthodologique et contenu Page 7

- 0.1 Objectifs
- 0.2 Approche méthodologique
- 0.3 Contenu de l'étude

1 Infrastructures ferroviaires et paysage Pages 8 à 12

- 1.1 Infrastructures ferroviaires
- 1.2 La vitesse: particularité du projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie
- 1.3 Enjeux et mesures liés au paysage pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

2 Principaux enjeux et mesures des options de passages de LNPN Pages 15 à 57

2.1 Options franciliennes: secteur à l'Ouest de Nanterre

- 2.1.0 Enjeux et mesures communs aux options IDF
 - 2.1.1 IDF1
 - 2.1.2 IDF2 et 2.1.2 bis IDF2 var
 - 2.1.3 IDF3
 - 2.1.4 IDF4
 - 2.1.5 IDF5
 - 2.1.6 IDF6

2.2 Options normandes

- 2.2.0 Enjeux et mesures communs aux scénarios de base normands
 - 2.2.1 scénario A
 - 2.2.2 scénario B
 - 2.2.3 scénario C

3

3.0 Raccordements du secteur Paris Saint-Lazare

- 3.0.1 Raccordement à la Garenne-Colombes
- 3.0.2 Raccordement à Bécon-les-Bruyères
- 3.0.3 Raccordement à Clichy-la Garenne
- 3.0.4 Raccordement Les vallées

3.1 Raccordements franciliens à l'ouest de Nanterre

- 3.1.1 Raccordement Apremont
- 3.1.2 Raccordement à Jouy-Mauvoisin
- 3.1.3 Raccordement à Aubergenville
- 3.1.4 Raccordement à Mareil-sur-Mauldre

3.2 Raccordements normands

- 3.2.1 Saint-Pierre-du-Vauvray
- 3.2.2 Malicorne
- 3.2.3 Yvetot
- 3.2.4 Saint-Laurent-Gainneville
- 3.2.5 Bernay contournement ou traversée
- 3.2.6 Livet
- 3.2.7 Lisieux Est
- 3.2.8 Malaunay-le-Houlme
- 3.2.9 Triangle de Mercey
- 3.2.10 Triangle d'Evreux Est
- 3.2.11 Oissel
- 3.2.12 Sotteville-Eauplet
- 3.2.13 Grand-Quevilly
- 3.2.14 Toutainville

4

Singularités de la section courante sur la ligne nouvelle Page 63

- 4.1 Triangle de Louviers
- 4.2 Triangle d'Evreux Nord
- 4.3 Triangle d'Epaignes

5

Gares nouvelles Pages 64 à 65

- 5.1 Gare de la Défense: site la Folie
- 5.2 Gare de Confluence: site Achères Grand Cormier ou site Achères Ville
- 5.3 Gare d'Evreux
- 5.4 Gare de Louviers/Incarville
- 5.5 Gare de Rouen: site Sotteville ou Saint-Sever

Objectifs, approche méthodologique et contenu

0.1 Objectifs

Cette étude est réalisée dans le cadre plus général des études environnementales préalables au débat public du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

Un diagnostic paysager intitulé: «Pays et paysages traversés par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie» (rapport B31) présentant une synthèse des caractéristiques et des sensibilités à l'échelle du territoire a été livré en amont de cette étude.

La présente étude a pour objectif d'identifier et de décrire les principaux enjeux et mesures liés au passage de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie dans le paysage de l'aire d'étude.

0.2 Approche méthodologique

L'identification et la définition des enjeux et mesures liés au passage de chacune de ces options sont basées sur la combinaison des caractéristiques techniques du projet (telles que présentées dans le rapport B2) et sur les composantes (sensibilités) des entités paysagères (pays) précédemment décrites dans le rapport B31 .

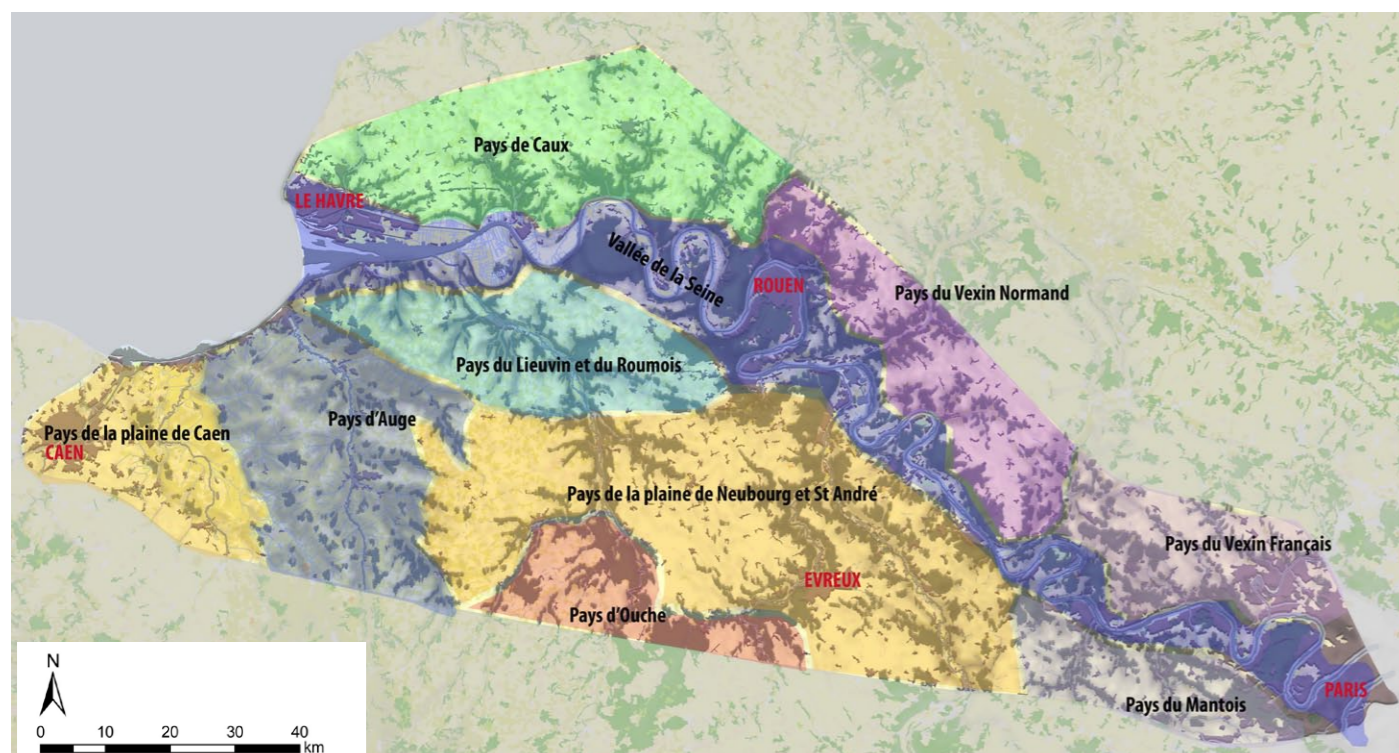
Quelques documents proviennent de RFF et seront cités en source. Les textes, photographies et cartographies de ce document sont des productions d'Egis Environnement/Pôle architecture et paysage. Les cartographies sont établies à partir des données fournies par l'IGN: Scan 25, Scan 100, BD alti et BD ortho.

0.3 Contenu de l'étude

Le pôle architecture et paysage d'Egis Environnement s'est attaché à réaliser l'étude la plus complète mais également la plus synthétique possible compte tenu du nombre de scénarios et d'options. Par conséquent, l'analyse des principaux enjeux et mesures présente dans ce livrable est établie sur les scénarios portés à notre connaissance au moment du rendu.

- **Partie 1:** Ce chapitre présente un résumé des enjeux types de l'insertion d'une infrastructure ferroviaire dans le paysage et la particularité liée à la vitesse du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. La définition des enjeux et mesures liés au paysage ainsi que la grille d'évaluation permettant d'évaluer les options franciliennes et normandes sont explicitées.
- **Partie 2:** Ce chapitre donne les évaluations communes et spécifiques des principaux enjeux et mesures liés au paysage pour les options franciliennes et normandes sous forme de tableaux et de cartes synthétiques.
- **Parties 3, 4 et 5:** Les chapitres consacrés aux raccordements (partie 3), singularité sur la section courante (partie 4) et gares nouvelles (partie 5) analyse les enjeux de chacune de ces éléments techniques liés au projet LNPN.

Etant donné le nombre d'options et leur complexité, cette étude porte sur les cas les plus représentatifs et ne fait pas état des variantes (pour les options normandes).



Carte des pays (entités paysagères) établie dans le diagnostic «Pays et paysages traversés par le Ligne Nouvelle Paris-Normandie».

1 Infrastructures ferroviaires et paysage

1.1 Infrastructures ferroviaires

Le paragraphe qui suit présente les principales caractéristiques géométriques et techniques d'un projet de ligne ferroviaire ayant un impact potentiel sur les paysages.

Une voie ferrée occupe une emprise rectiligne variable, suit des courbes amples et régulières et ne peut s'accommoder de pentes trop fortes. Les croisements avec les voies de communication et les raccordements avec le réseau existant entraînent la construction d'ouvrages d'art. L'interface avec le territoire, que ce soit pour le transport de personnes ou de marchandises, nécessite la construction de gares, de plateformes multimodales et de voies d'accès. L'entretien du réseau et du matériel roulant entraîne la construction de voies de triage et d'ateliers. Enfin l'entretien des emprises ferroviaires n'est possible que grâce à des opérations régulières de débroussaillages et d'abattages.

Ces contraintes de conception et d'exploitation peuvent potentiellement avoir un impact important sur le paysage tant à cause des modifications sur les composantes physiques que sur leur incidence sur les composantes visuelles et leur inadéquation avec le paysage :

- Tranchée rectiligne dans les espaces boisés,
- Remblais ou déblais perceptibles depuis plusieurs lieux et itinéraires, dévalorisant les paysages et bloquant parfois même les vues,
- Ouvrages d'art, caténaires et sous-stations nécessaires à l'exploitation qui ont tendance à banaliser le paysage,
- Sites d'emprunt de matériaux et zones de chantier ne s'estompant doucement qu'à la faveur de la croissance des végétaux mis en place à la fin des travaux.

En revanche, un projet ferroviaire peut faire émerger une nouvelle identité, participer à la requalification d'un site ou d'un quartier et contribuer à la découverte du territoire traversé :

- Ouvrage d'art spectaculaire ou encore bien inséré dans son contexte contribuant à la notoriété d'un territoire,
- Voies bien positionnées par rapport au relief et à l'occupation du sol afin de dégager de longues séquences de découverte de sites,
- Gares positionnées sur des sites urbains ou péri-urbains ayant besoin d'être requalifiés.

Enjeux en phase travaux

La construction de la nouvelle voie ferrée nécessite le dégagement d'une emprise pour les travaux et pour les installations de chantier plus importante que celle qui restera en place pour l'exploitation. Bien que temporaire, la visibilité de ces emprises est amplifiée par l'abattage d'arbres et la suppression de la végétation, le décapage de la terre végétale, la constitution de remblais et de déblais qui ne sont pas végétalisés dans un premier temps et la mise en place d'installations de chantier et de sites de dépôt temporaires.

Enjeux en phase d'exploitation - Attractivité et intégrité des paysages

En phase d'exploitation les enjeux doivent être pris en compte sur une période plus longue. Le projet d'infrastructure peut entraîner une perte d'authenticité, de valeur, de notoriété et d'attractivité du paysage. Il peut également, par les effets de coupure et la localisation des gares, influencer sur le développement du territoire. Ces enjeux sont plus ou moins importants et varient en ampleur en fonction de :

- La capacité d'absorption du projet qui dépend du relief, du couvert végétal, de l'échelle des espaces, de la qualité des sols et du climat des territoires traversés.
- La capacité d'insertion du projet qui dépend des ambiances rencontrées, du caractère prédominant du territoire traversé.
- Les caractéristiques géométriques du projet, ainsi que la qualité du traitement architectural des ouvrages, des aménagements paysagers et de celui des espaces publics ou privés situés dans le bassin visuel du projet.

Enjeux en phase d'exploitation - Paysage du quotidien et cadre de vie

L'implantation d'une infrastructure d'importance peut potentiellement entraîner des modifications sur le cadre de vie des habitants des territoires traversés. L'importance de ces impacts peut être réelle et objective, mais son ampleur dépend également du jugement nécessairement subjectif et affectif des personnes ou groupes de personnes concernés par le projet.

Les enjeux peuvent alors portés sur:

- La préservation et la mise en valeur des aménités (lieux et itinéraires de loisirs, boisés et alignements d'arbres, vues et panoramas, composantes emblématiques du paysage, lieux agréables ou préservés, éléments patrimoniaux et/ou identitaires).
- La contribution du projet à l'émergence d'une nouvelle identité pour le territoire traversé ou encore une nouvelle image de marque,
- Les moyens disponibles et les modes opératoires qui seront utilisés pour le maintien et l'entretien des dépendances vertes qui contribuent à atteindre les objectifs d'intégration du projet (écrans végétaux, renaturalisation des emprises et sites de chantier et des délaissés, création d'habitats pour la faune, reconstitution des lisières au niveau des emprises dégagées à l'intérieur d'espaces boisés, etc.).

1.2 La vitesse: particularité dans la conception de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Dans un travail d'intégration paysagère de tout projet ferroviaire, les éléments suivants ont de l'importance :

- Tracé en plan et profil en long: préconisations pour les déblais/remblais et matériaux extraits.
- Terrassements : modelés paysagers.
- Ouvrages d'art : préconisations architecturales et paysagères (pour les ouvrages de rétablissement des communications et les grands ouvrages type viaducs).
- Dégagement d'emprises et acquisitions foncières : intégration des parties afférentes au projet (voies, pistes latérales, bassins, sous-stations...) et gestion des possibles délaissés.
- Merlons et écrans acoustiques : préconisations pour l'intégration des ouvrages.

Or, la vitesse de conception d'une voie ferrée a une incidence directe sur la géométrie de l'infrastructure. En effet, les contraintes techniques qu'imposent la grande vitesse (courbes, entraxe, pente) sont d'autant plus forte que la vitesse est importante.

La ligne nouvelle Paris-Normandie est un projet conçu pour accueillir des trains roulant à une vitesse de 200 km/h entre Paris et Mantes-La-Jolie, et à une vitesse de 250 km/h entre Mantes-La-Jolie et les villes normandes. Cette vitesse de conception, moins grande que celle conçue pour recevoir des trains roulant à plus de 300 km/h, permet d'assouplir légèrement les contraintes géométriques et ainsi améliorer l'insertion du projet.

Les principales caractéristiques techniques d'une infrastructure ferroviaire variant substantiellement avec la vitesse de conception et permettant d'améliorer son intégration dans le paysage sont les suivants:

- Les caractéristiques géométriques de la ligne (le tracé en plan, le profil en long, les profils en travers). En effet, une vitesse de conception de 250 km/h permet de mieux adapter le profil en long de la ligne à la topographie naturelle et d'ainsi optimiser les terrassements et les ouvrages d'art (sous réserves d'autres enjeux à prendre en compte (environnement, hydrauliques, techniques...) pour favoriser une meilleure insertion dans le territoire.

Les principales caractéristiques techniques d'une infrastructure ferroviaire ne variant que légèrement avec la vitesse de conception et ayant potentiellement un rôle pour son intégration dans le paysage sont les suivants:

- Les rails, ballast et supports caténaires.
- Les protections acoustiques (dimensions et types de protection) ne varient pas pour des trains circulant jusqu'à une vitesse de 320 km/h car les bruits provenant essentiellement du contact roue-rail (i.e. du niveau des voies jusqu'à 80 cm de haut).



Franchissement de vallée par la LGV Est. Source: EGIS/ Scott Kunitani.

Les franchissements de vallées sont parmi les enjeux le plus importants pour le paysage. Imposants, parfois hors d'échelle par rapport au contexte et visibles de loin, ils entraînent le plus souvent des ruptures et des fragmentations dans les composantes physiques du paysage, telles que l'ajout de remblai servant à réduire, comme pour le projet illustré par cette photo, la longueur des ouvrages d'art, des déboisements ponctuels scindant les bois couvrant les coteaux, etc. De plus ces ouvrages sont le plus souvent perçus par les observateurs (qu'ils soient résidents ou visiteurs) comme incohérents avec le contexte naturel dans lequel ils sont réalisés.



Franchissement de cours d'eau et d'étangs par une LGV. Source: RFF/ L.Rothan.

Au niveau des cours d'eau les enjeux liés au paysage portent souvent sur le maintien de la continuité des berges et de son tracé originel, ainsi que sur la qualité de l'accessibilité visuelle à l'eau.



Tête de tunnel d'une LGV Source: RFF.

Le traitement architectural des têtes de tunnel et les aménagements paysagers qui l'accompagnent contribuent à rehausser le niveau global de qualité d'insertion du projet et à la mise en place d'une image de marque positive pour le territoire traversé par la nouvelle infrastructure.



Franchissement de cours d'eau par la LGV Est. Source: EGIS/ Eric Benard.

Tant du point de vue environnemental que paysager la préservation de la continuité des berges et l'intégrité du lit mineur de la rivière sont souvent des enjeux importants dans le cas du franchissement d'une rivière. Le positionnement des piles hors des berges et du lit mineur ainsi que leur hauteur contribuent à la diminution des impacts du projet.



Sous-station pour une LGV. Source: RFF.

Les structures et installations d'alimentation électrique de la ligne étant souvent peu compatibles avec le contexte dans lequel elles doivent être implantées, les enjeux portent souvent sur la perte de qualité des paysages perçus ou du cadre de vie des observateurs vivant aux abords ou fréquentant des espaces adjacents. Pour diminuer ces impacts, des mesures prenant souvent la forme d'écrans (merlons plantés, lisières boisées, haies, palissades) sont déployées aux limites de l'emprise du projet.



Travaux et traversée de massif boisé. Source: EGIS.

Les enjeux, dans le cas de traversée de secteurs boisés, portent sur la dimension et la visibilité de l'emprise déboisée et sur le succès des mesures prises pour reconstituer la lisière forestière et revégétaliser l'emprise utilisée pour les travaux.



Tranchée couverte du Bois de la Fage. Source: RFF.

Les encoches dans les lignes de crête, visibles de loin et depuis de nombreux points de vue étant un impact majeur dans les paysages où le relief est accentué, on a ici cherché à réduire cet impact en rétablissant la ligne de crête par la réalisation d'une tranchée couverte.



LGV Méditerranée. Source: EGIS.

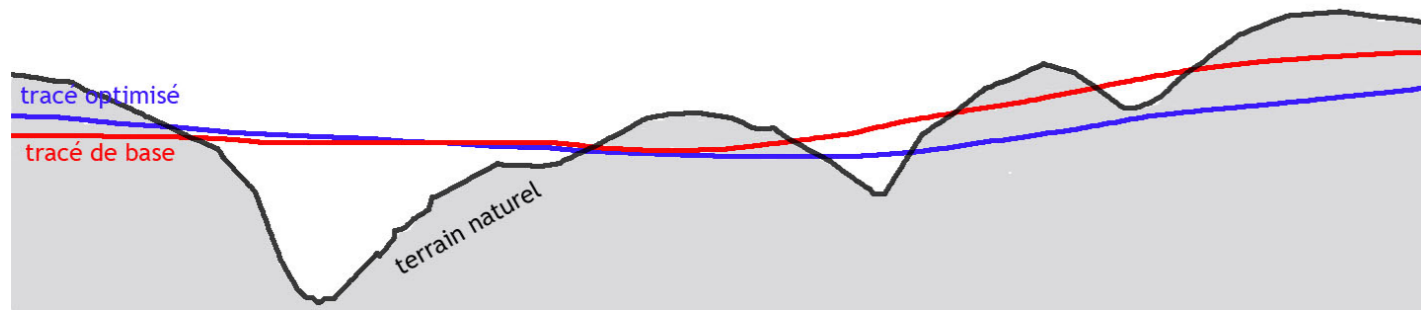
Dans le cas de passage dans des reliefs vallonnés, un des principaux enjeux est l'intégration des talus de déblais qui sont souvent dominants dans les paysages et visibles de loin. En plus de la végétalisation de ces derniers, l'arrondissement des lignes de crêtes contribue, comme c'est le cas sur cette image, à la réussite de leur intégration.

L'intégration paysagère de toute ligne nouvelle repose sur deux échelles de lecture:

- **La grande échelle, celle du territoire:** la réflexion sur la géométrie du tracé, son positionnement et son emprise constitue la première mesure d'intégration.

- Géométrie du tracé

La géométrie du tracé est assez peu flexible, et d'autant moins que la vitesse est grande. En effet, la pente maximale de 3,5‰ et les grands rayons des courbes empêche la ligne de s'adapter au relief et à toutes les composantes paysagères rencontrées. La géométrie de la ligne n'est pas favorable à toutes les nuances de la topographie, c'est pour cela qu'il faut en amont de la réflexion établir une grille de hiérarchisation afin de trouver le maximum de compromis entre les données topographiques, contraintes techniques, économiques et paysagères afin de permettre au riverain de ne plus « subir » la présence de la ligne et d'en faire un élément fort d'aménagement du territoire.



Profil en long de principe: la rigidité de la ligne ne peut s'adapter aux nuances de la topographie. Optimiser la géométrie du tracé permet de trouver le compromis qui permettra de mieux intégrer la ligne à son contexte.

- Vitesse

La notion de vitesse contraste avec les rythmes habituels de découverte et de cadre de vie des paysages locaux: la perception du voyageur est sélective et ne s'accroche qu'à la ligne d'horizon, au grand paysage. La vitesse crée une perception nouvelle sur le territoire. La ligne en s'associant à ce grand paysage entre en conflit avec toutes les composantes locales, riche de nuances, mais en même temps, son dessin peut, s'il s'accompagne de préconisations particulières, générer un nouveau paysage local et devenir une nouvelle identité pour le territoire traversé.

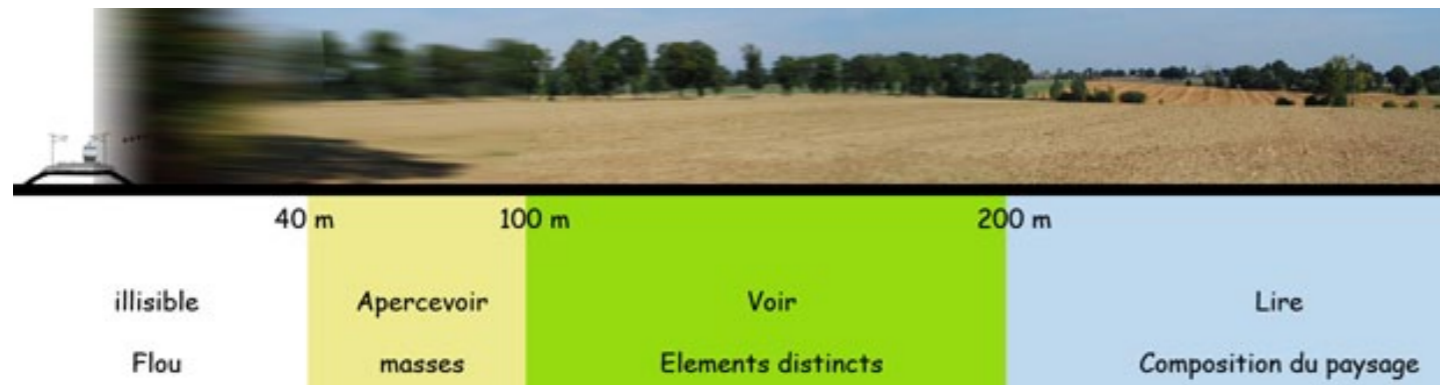
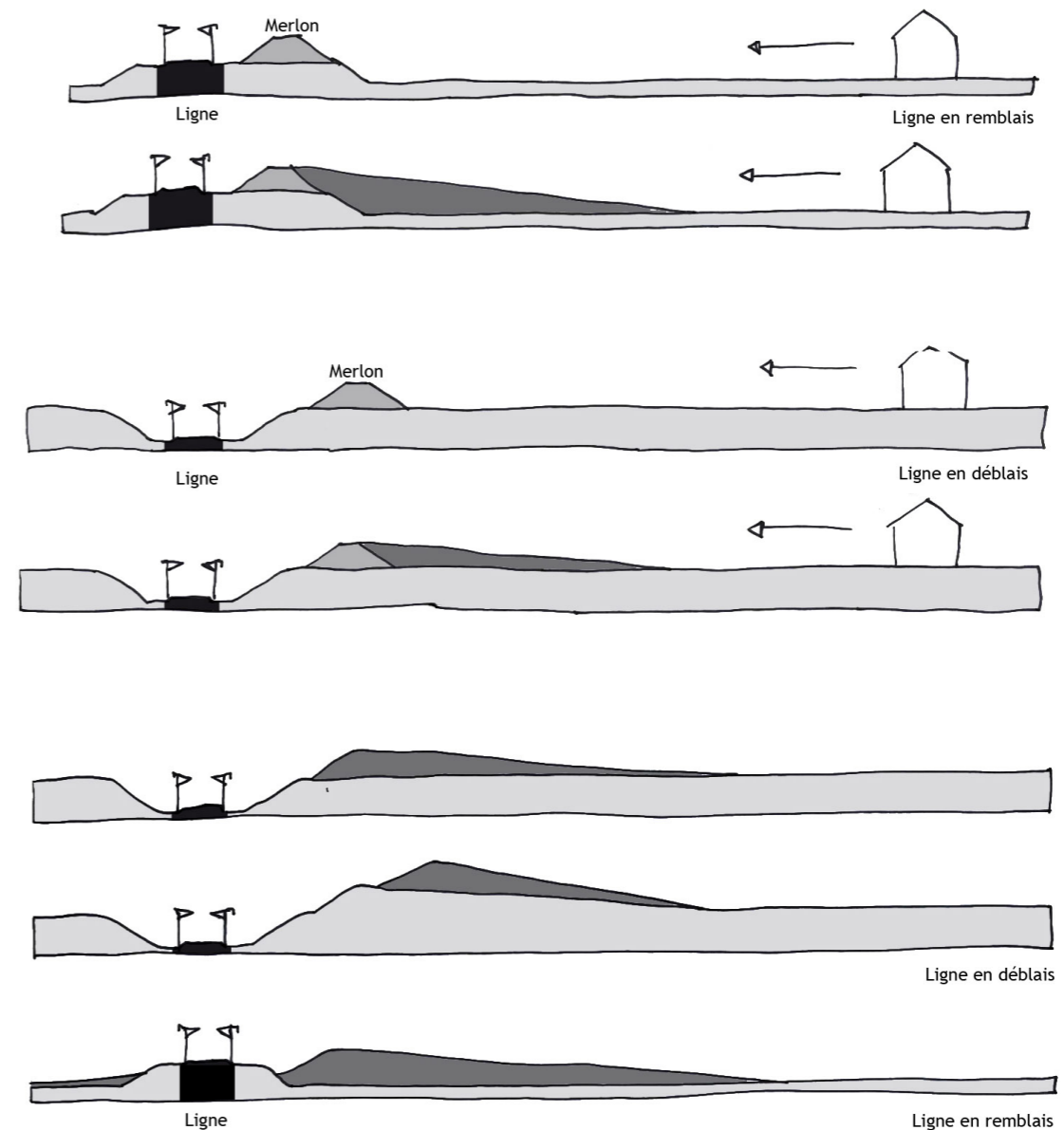


Schéma de principe qui donne la notion de perception du paysage depuis une ligne en mouvement. Source: Egis/ LGV BPL.

- Matériaux

La rigidité de la ligne génère des quantités de matériaux qui, s'ils ne sont pas ré-exploités en remblais ferroviaires, peuvent devenir un atout pour une meilleure intégration (nouveau relief créé, restituable à l'agriculture et qui s'interpose entre la ligne et les riverains). Cet outil d'intégration du projet dans le paysage consiste en des préconisations pour le dégagement d'emprise et les acquisitions foncières.

A noter, par ailleurs, que le dégagement d'emprise et les acquisitions foncières, doivent, s'ils sont étudiés finement, incorporer le traitement paysager des éléments liés au fonctionnement de la ligne (déblais/remblais, merlons, bassins de rétention, voies de services, pistes latérales, sous-stations etc...).



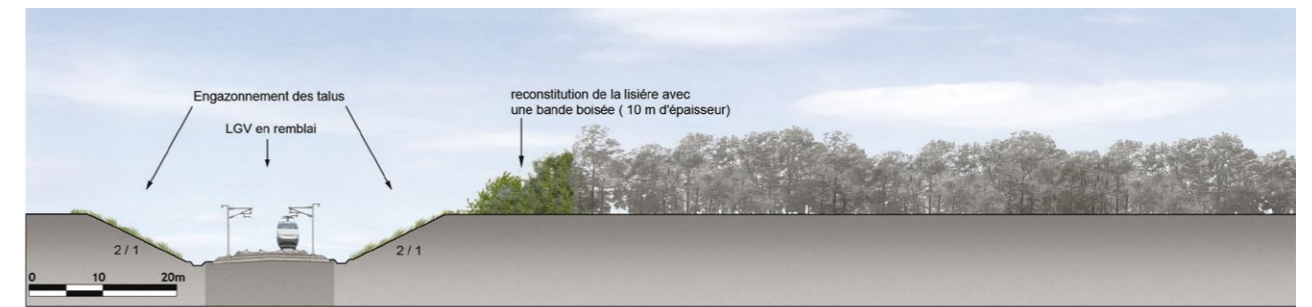
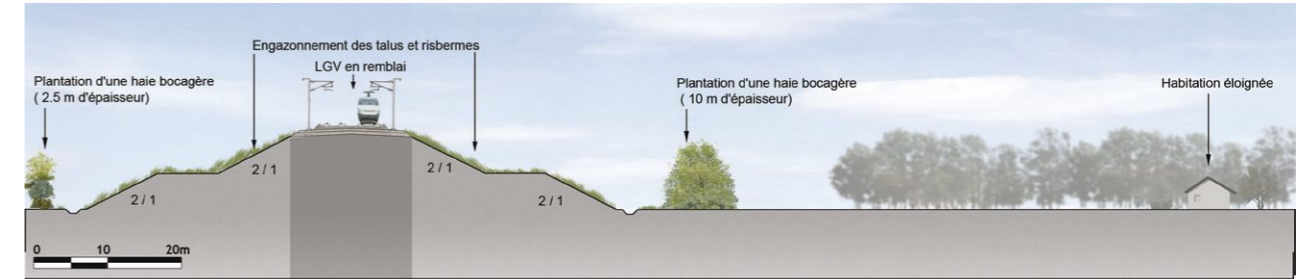
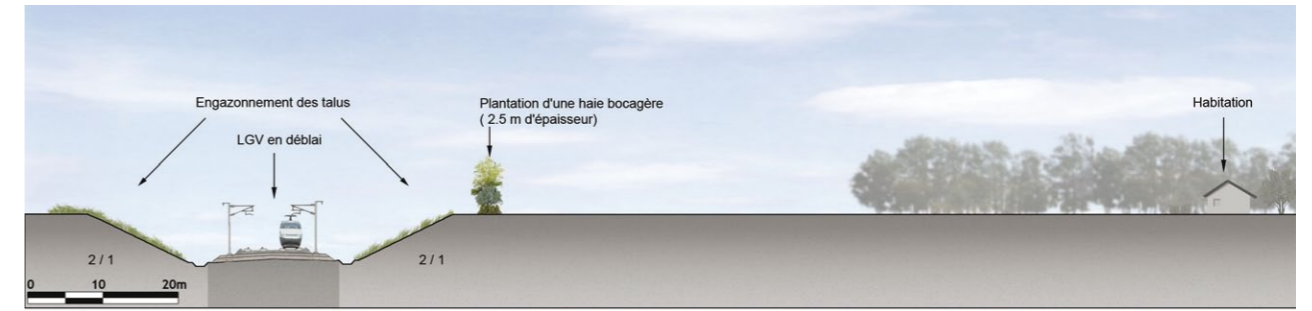
Coupes de principe d'intégration des terrassements (et merlons) permettant de créer un nouvel horizon pour les riverains.

- **La petite échelle, celle du dessin du tracé:** les préconisations paysagères et architecturales viennent renforcer et compléter l'intégration de la grande échelle.

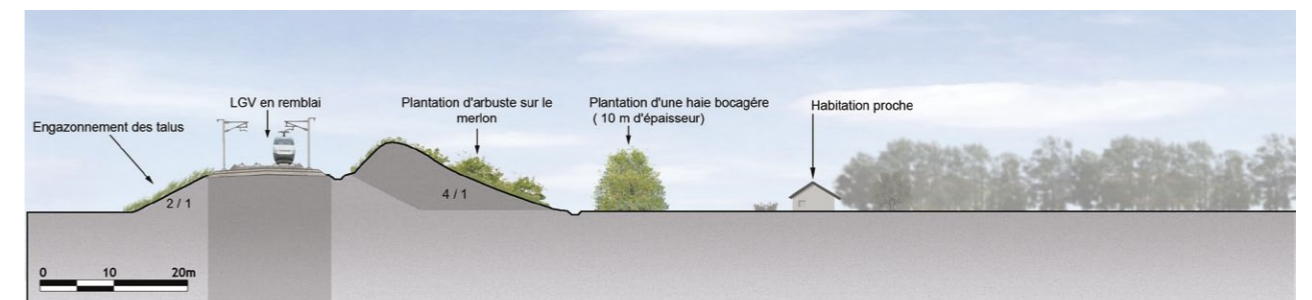
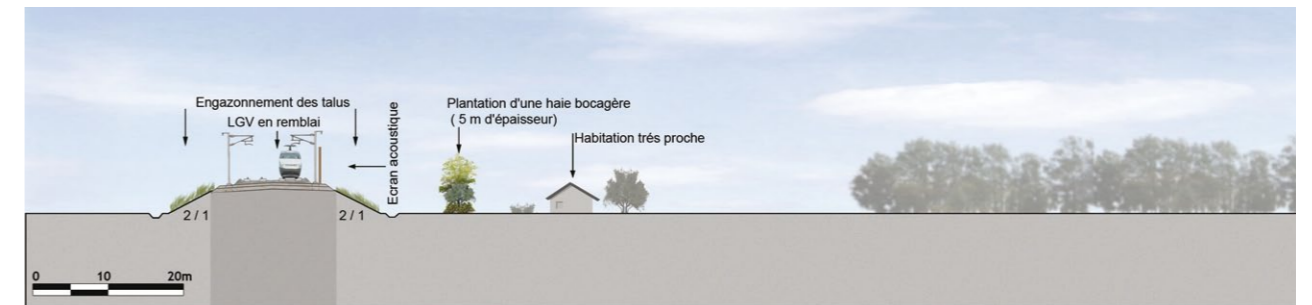
- Les rétablissements des voies de communications et le jumelage avec des couloirs d'infrastructures existantes: afin maintenir les continuités de déplacement local et de gérer les délaissés (voir de les éviter).
- La recomposition territoriale: gérer les matériaux extraits et le passage de la ligne à proximité des riverains et maintenir leur cadre de vie.
- Les plantations.
- Les préconisations architecturales pour les ouvrages.



Photomontage d'intégration d'un ouvrage. Source: Egis/LGV BPL.



Coupes sur des aménagements paysagers. Source: Egis/LGV BPL.



Coupes sur des aménagements paysagers et intégration des protections acoustiques. Source: Egis/LGV BPL.

1.4 Enjeux et mesures liés au paysage pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Les enjeux portent sur les interactions et la compatibilité entre les principales caractéristiques du paysage (diagnostic et sensibilités) et les caractéristiques techniques du projet (nécessités de franchissement, tunnel, déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne, raccordements au réseau existant, positionnement des triangles de bifurcation selon les scénarios et gares nouvelles).

Un tableau hiérarchisant l'importance des principaux enjeux a été appliqué à toutes les options franciliennes et tous les scénarios envisagés pour LNPN.

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
Caractéristiques des enjeux liés au paysage à l'échelle du fuseau	<ul style="list-style-type: none"> Tête de tunnel, viaduc, franchissement Impact sur le contexte Fragmentation des espaces agricoles Multiplication des déblais/remblais Visibilité des ouvrages 	Les caractéristiques seront déterminées une fois le fuseau rétréci.	Les caractéristiques seront limitées même une fois le fuseau rétréci.	

L'importance de ces enjeux peut être diminuée si des mesures ou actions sont entreprises pour prendre en compte la sensibilité des paysages traversés par le projet LNPN dès les phases préliminaires du projet:

A l'échelle du territoire traversé, la prise en compte de la sensibilité du paysage lors de la définition précise du tracé et des profils en long et en travers est la principale mesure car elle permet de réduire l'importance des impacts potentiels du projet. A l'échelle du paysage de proximité (cadre de vie des riverains du fuseau), les enjeux liés au paysage pourront être réduits si des actions permettant de mieux connaître la sensibilité du contexte (relevé précis du contexte), de jumeler le projet avec les infrastructures existantes et de promouvoir les qualités architecturales et paysagères (préconisations architecturales et paysagères) sont entreprises.

Un tableau hiérarchisant l'importance des principales mesures à envisager a été appliqué à toutes les options franciliennes et tous les scénarios envisagés pour LNPN.

NIVEAU DE MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
Caractéristiques des mesures/actions liées au paysage à l'échelle du fuseau	<ul style="list-style-type: none"> Préconisations architecturales (ouvrages d'art) Relevé précis du contexte Jumelage avec infrastructures existantes Optimiser la géométrie du tracé : (profils en long et travers) Préconisations paysagères (modèles et plantations) 	Les caractéristiques seront déterminées une fois le fuseau rétréci.	Les caractéristiques seront limitées même une fois le fuseau rétréci.	

2.1 Options franciliennes: secteur à l'ouest de Nanterre

Les variantes des ces six options de passage dépendent de plusieurs facteurs, dont :

- Le positionnement de la gare d'Achères au niveau des gares RER d'Achères Grand Cormier (au milieu de la forêt de Saint-Germain-en-Laye) ou d'Achères Ville,
- Les localisations des raccordements aux lignes existantes,
- Les variantes de franchissements des cours d'eau et vallées (la Seine, la vallée de la Vaucouleurs et celle de la Mauldre) tant au niveau de la localisation de ces franchissements que du type d'ouvrages d'art envisagé (tunnel ou viaduc).

Un tableau récapitulatif et une carte des principaux enjeux et mesures communs à toutes les options franciliennes figurent à la fin de cette partie (après les photos).

Il y a plusieurs enjeux liés au paysage concernant toutes les options franciliennes à l'ouest de Nanterre:

- Pays du Mantois

- Les franchissements de la Mauldre et de la Vaucouleurs induisent des enjeux potentiellement importants liés à l'insertion du projet (dégagement de l'emprise, travaux de terrassements, ouvrages d'art, visibilité des déblais/remblais depuis les quartiers ou villages concernés),
- Les habitations se trouvant sur le plateau du Mantois (communes de Boinville-en-Mantois, ou Guerville) (pour la plupart des maisons individuelles) sont souvent orientées en direction des vastes panoramas sur la vallée de la Seine ou la vallée de la Vaucouleurs. Le passage de la nouvelle ligne risque de produire d'importants déblais/remblais au regard de la topographie de cette partie des Yvelines. Les territoires traversés sont tous relativement urbanisés et de plus, le passage de la ligne entre la vallée de la Seine et les plateaux entraînerait des terrassements importants qui risquent de dominer les villages aux alentours de Mantes-la-Jolie où la densité urbaine est forte,
- Cette partie de l'Ile-de-France est constituée de plusieurs espaces agricoles périurbains, l'arrivée de la ligne risque de fragmenter ces espaces.
- Des infrastructures fragmentent déjà cette partie des Yvelines: l'autoroute A13 et la route départementale 113. Ces couloirs d'infrastructures permettent d'envisager (selon les options) un jumelage avec la ligne nouvelle.

- La vallée de Seine

- Les quartiers urbains sont relativement denses au niveau des confluences entre la Mauldre et la Seine et entre la Vaucouleurs et la Seine. L'arrivée de la ligne risque de fragmenter ces quartiers et de porter atteinte à la qualité du cadre de vie des habitants riverains de la ligne,
- Cette partie de l'Ile-de-France est constituée de plusieurs espaces agricoles périurbains, l'arrivée de la ligne risque de fragmenter ces espaces.

Les lieux indiqués sont donnés à titre informatif afin de localiser les possibles aménagements ferroviaires mais ne sont pas (à cette étape d'études pré-fonctionnelles) les lieux définitifs de réalisation de ces aménagements.



La vallée de la Vaucouleurs et ses affluents, ici à Auffreville-Brasseur, où les enjeux liés à son franchissement pourraient être significatifs.



La vallée de la Mauldre, ici depuis les hauteurs de Mareil-sur-Mauldre.

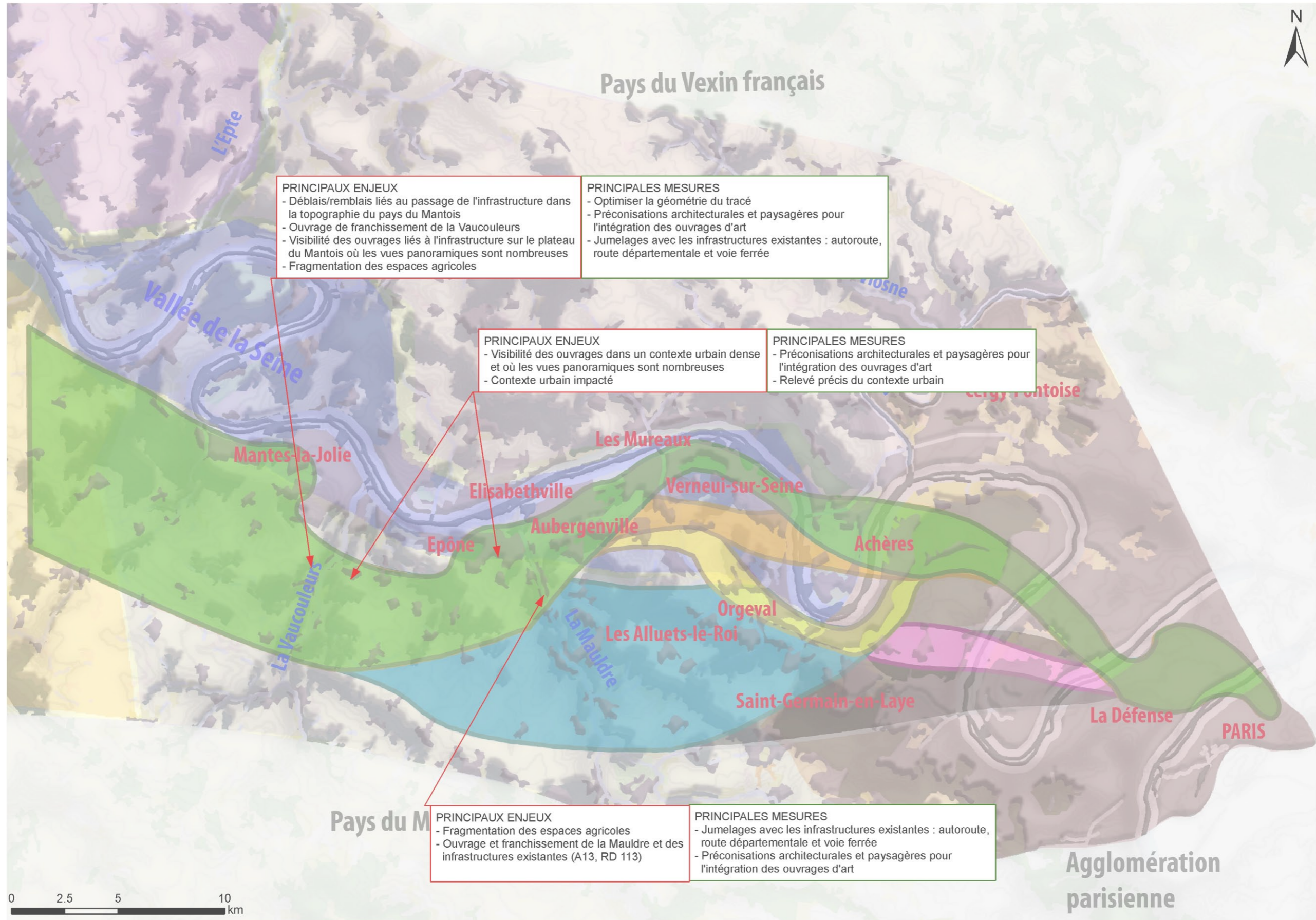


Tableau de synthèse comparative pour les enjeux liés au paysage pour toutes les options IDF.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	IDF1	IDF2	IDF 2 VAR	IDF3	IDF4	IDF5	IDF6	
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement/Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE			Viaduc sur la Seine					
		AGRICULTURE	fleuve, coteaux de la Seine, gravière, bases de bois, réserve ornithologique, étangs, boisement, berges agriculture, pâturage et maraîchage, de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles					
		PATRIMOINE BATI	ouvrage d'art (ponts), port fluvial de Limay-Porcheville et zones industrielles, principales villes : Mantes-la-Jolie, Epône, les Mureaux, Elisabethville Verneuil-sur-Seine, Vernouillet.	Sortie de tunnel, Impact sur le contexte urbain	Viaduc Impact sur le contexte urbain					
		VUES	bâti normand patrimonial : vernaculaire, résidentiel, traditionnel, religieux, et industriel	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)						
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement/Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucouleurs	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucouleurs	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucouleurs	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucouleurs	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucouleurs	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucouleurs	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucouleurs	
		AGRICULTURE	vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	
		PATRIMOINE BATI	plateau au sud de la Seine entaillé par les vallées de la Vaucouleurs et de la Mauldre, larges, agricoles, urbanisées et boisées, espace agricole en fond de vallées de la Seine, de la Mauldre et de la Vaucouleurs, buttes géologiques plantées de vergers orientées nord-ouest/sud-est,							
		VUES	plateau agricole et animé par les ondulations du relief liées aux vallées de la Mauldre et de la Vaucouleurs et à leurs vallons adjacents, agriculture périurbaine, bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, industriel et religieux (Mantes-la-Jolie, Mareil-sur-Mauldre), principales villes : Les Alluets-le-Roi, Mareil-sur-Mauldre, Orgeval, Chambourcy.	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	
AGGLOMERATION PARISIENNE	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE	maintien de quelques surfaces agricoles sylvo-pastorales pour développer l'agriculture périurbaine							
		PATRIMOINE BATI	urbanisation très dense, Principales villes : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre, Achères, parcs et forêts urbains, bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, agricole, industriel et religieux (Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Orgeval),	Déblais/remblais Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	
		VUES	vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,							
		GEOGRAPHIE	vallées de l'Oise de la Viosne (orientée nord-ouest/sud-est), vallée de l'Esne (large, agricole, urbanisée et aux coteaux boisés) buttes géologiques (comme le butte Paris) orientées nord-ouest/sud-est,	Déblais/remblais Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	
PAYS DU VEXIN FRANÇAIS	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE	plateau animé par les ondulations du relief orientées nord-ouest/sud-est							
		PATRIMOINE BATI	espace agricole animé de boisements (remises) ou alignements d'arbres, agriculture périurbaine,							
		GEOGRAPHIE	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (La Roche-Guyon), principales villes : La Roche-Guyon, Cergy, Pontaise, Andrésy, Gherny,							
		VUES	vues panoramiques depuis le plateau,							

Valeur des enjeux

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
-----------------------	------	-------	--------	--------------

Tableau de synthèse comparative pour les mesures liées au paysage pour toutes les options IDF.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	IDF1	IDF2	IDF 2 VAR	IDF3	IDF4	IDF5	IDF6	
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	fièvre, coteaux de la Seine, gravière, bases de loisirs, réserve ornithologique, étangs, boisement, berges			Préconisations architecturales paysagères				
		AGRICULTURE	agriculture, pâturage et maraîchage, de fond de vallée		Optimiser la géométrie du tracé					
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	PATRIMOINE BATI	principales villes : Mantes-la-Jolie, Epône, les Mureaux, Elisabethville Verneuil-sur-Seine, Vernouillet.	Préconisations architecturales Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte					
		VUES	bâti normand patrimonial : vernaculaire, résidentiel, traditionnel, religieux, et industriel	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)						
		GEOGRAPHIE	vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine	Préconisations architecturales paysagères						
		VUES	plateau au sud de la Seine entaillé par les vallées de la Vaucoeurs et de la Mauldre, larges, agricoles, urbanisées et boisées,	Préconisations architecturales paysagères						
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	espace agricole en fond de vallées de la Seine, de la Mauldre et de la Vaucoeurs,							
		AGRICULTURE	buites géologiques plantées de vergers orientées nord-ouest/sud-est,							
		VUES	plateau agricole et animé par les ondulations du relief liées aux vallées de la Mauldre et de la Vaucoeurs et à leurs vallons adjacents,							
		PATRIMOINE BATI	agriculture périurbaine,	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé
PAYS DU VEXIN FRANÇAIS	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE	maintien de quelques surfaces agricoles et sylvoles pour développer l'agriculture périurbaine							
		PATRIMOINE BATI	urbanisation très dense. Principales villes : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre, Achères, parcs et forêts urbains,	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte	
		VUES	bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, agricole, industriel et religieux (Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Orgeval),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)						
		GEOGRAPHIE	vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,							
PAYS DU VEXIN FRANÇAIS	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE	vallées de l'Oise de la Viosne (orientée nord-ouest/sud-est),							
		PATRIMOINE BATI	vallée de l'Eppe (large, agricole, urbanisée et aux coteaux boisés)							
		VUES	buites géologiques (comme le butte Paris) orientées nord-ouest/sud-est,							
		GEOGRAPHIE	plateau animé par les ondulations du relief orientées nord-ouest/sud-est							
PAYS DU VEXIN FRANÇAIS	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE	espace agricole animé de boisements (remises) ou alignements d'arbres,							
		PATRIMOINE BATI	agriculture périurbaine,							
		VUES	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (La Roche-Guyon),							
		GEOGRAPHIE	principales villes : La Roche-Guyon, Cergy, Pontoise, Andrésy, Giverny,							
PAYS DU VEXIN FRANÇAIS	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE	vues panoramiques depuis le plateau,							
		PATRIMOINE BATI								
		VUES								
		GEOGRAPHIE								

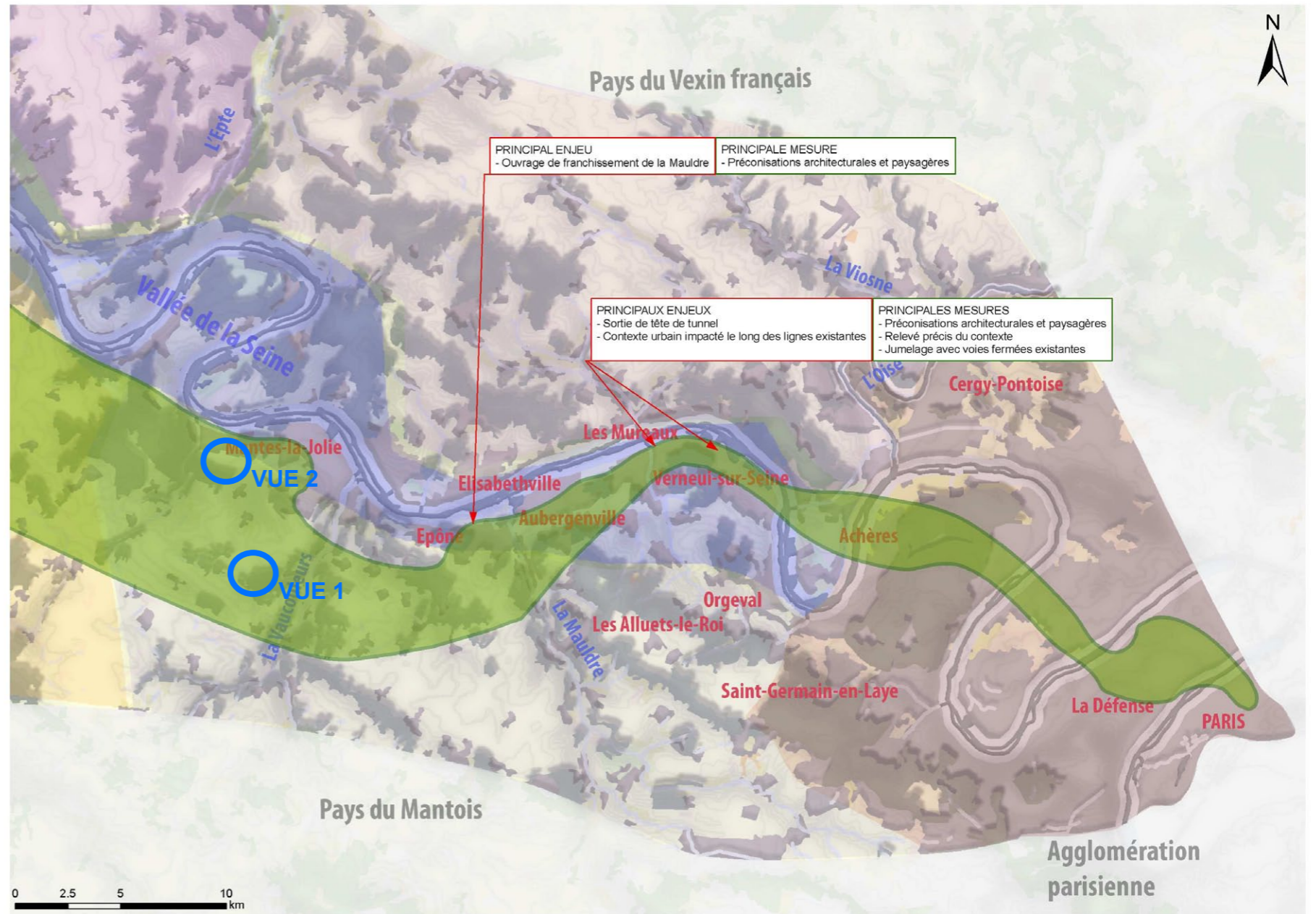
sur des mesures

NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
---------------------------------	------	-------	--------	--------------

Tableau de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 1.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX IDF1	MESURES IDF1
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	fleuve, coteaux de la Seine, gravière, bases de loisirs, réserve ornithologique, étangs, boisement, berges		
		AGRICULTURE	agriculture, pâturage et maraîchage, de fond de vallée		
		PATRIMOINE BATI	ouvrage d'art (ponts), port fluvial de Limay-Porcheville et zones industrielles,	Sortie de tunnel. Impact sur le contexte urbain	Préconisations architecturales Relevé précis du contexte Jumelage avec voies ferrées existantes
			principales villes : Mantes-la-Jolie, Epône, les Mureaux, Elisabethville Verneuil-sur-Seine, Vernouillet. bâti normand patrimonial : vernaculaire, résidentiel, traditionnel, religieux, et industriel	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine				
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	plateau au sud de la Seine entaillé par les vallées de la Vaucoeurs et de la Mauldre, larges, agricoles, urbanisées et boisées,	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucoeurs	Préconisations architecturales Préconisations paysagères
			espace agricole en fond de vallées de la Seine, de la Mauldre et de la Vaucoeurs,		
			buttes géologiques plantées de vergers orientées nord-ouest/sud-est,		
			plateau agricole et animé par les ondulations du relief liées aux vallées de la Mauldre et de la Vaucoeurs et à leurs vallons adjacents,		
		AGRICULTURE	agriculture périurbaine,		
		PATRIMOINE BATI	bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, industriel et religieux (Mantes-la-Jolie, Mareil-sur-Mauldre),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
principales villes : Les Alluets-le-Roi, Mareil-sur-Mauldre, Orgeval, Chambourcy,					
VUES	vues panoramiques depuis le plateau et les plaines en vallée de Seine (comme la plaine de la Jonction),	Déblais/remblais Visibilité des ouvrages	Optimiser la géométrie du tracé		
AGGLOMERATION PARISIENNE	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE	maintien de quelques surfaces agricoles et sylvicoles pour développer l'agriculture périurbaine		
		PATRIMOINE BATI	urbanisation très dense. Principales villes : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre, Achères, parcs et forêts urbains,		
			bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, agricole, industriel et religieux (Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Orgeval),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES	vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,		

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 1.



Valeur des enjeux

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
-----------------------	------	-------	--------	--------------

Valeur des mesures

NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
---------------------------------	------	-------	--------	--------------

Cette option IDF 1 comporte deux versions de passage suivant la création ou pas d'une gare nouvelle à Achères Grand Cormier ou à Achères Ville.

Cette option présente des enjeux liés au paysage à l'ouest de Nanterre relativement limités dans la mesure où l'option de passage emprunte un corridor existant situé près de la voie ferrée à proximité des Mureaux et au nord de la forêt de Verneuil-sur-Seine. La topographie, relativement plane, limiterait les travaux de terrassement.

Vallée de la Seine:

- Du bâti pourrait être impacté si l'on envisage la mise à quatre voies de la ligne existante afin d'accueillir la ligne nouvelle et le projet EOLE. Néanmoins, le jumelage avec la voie ferrée pourrait être un moyen de limiter les impacts sur le paysage agricole.
- Une sortie de tunnel au niveau des emprises ferroviaires de la ligne existante pourrait être une solution qui limite considérablement les enjeux liés au paysage. Les enjeux porteraient essentiellement sur l'insertion des têtes de tunnels dans les emprises ferroviaires.



VUE 1. Vue sur la confluence entre la Vaucouleurs de la Seine depuis Boinvilliers.

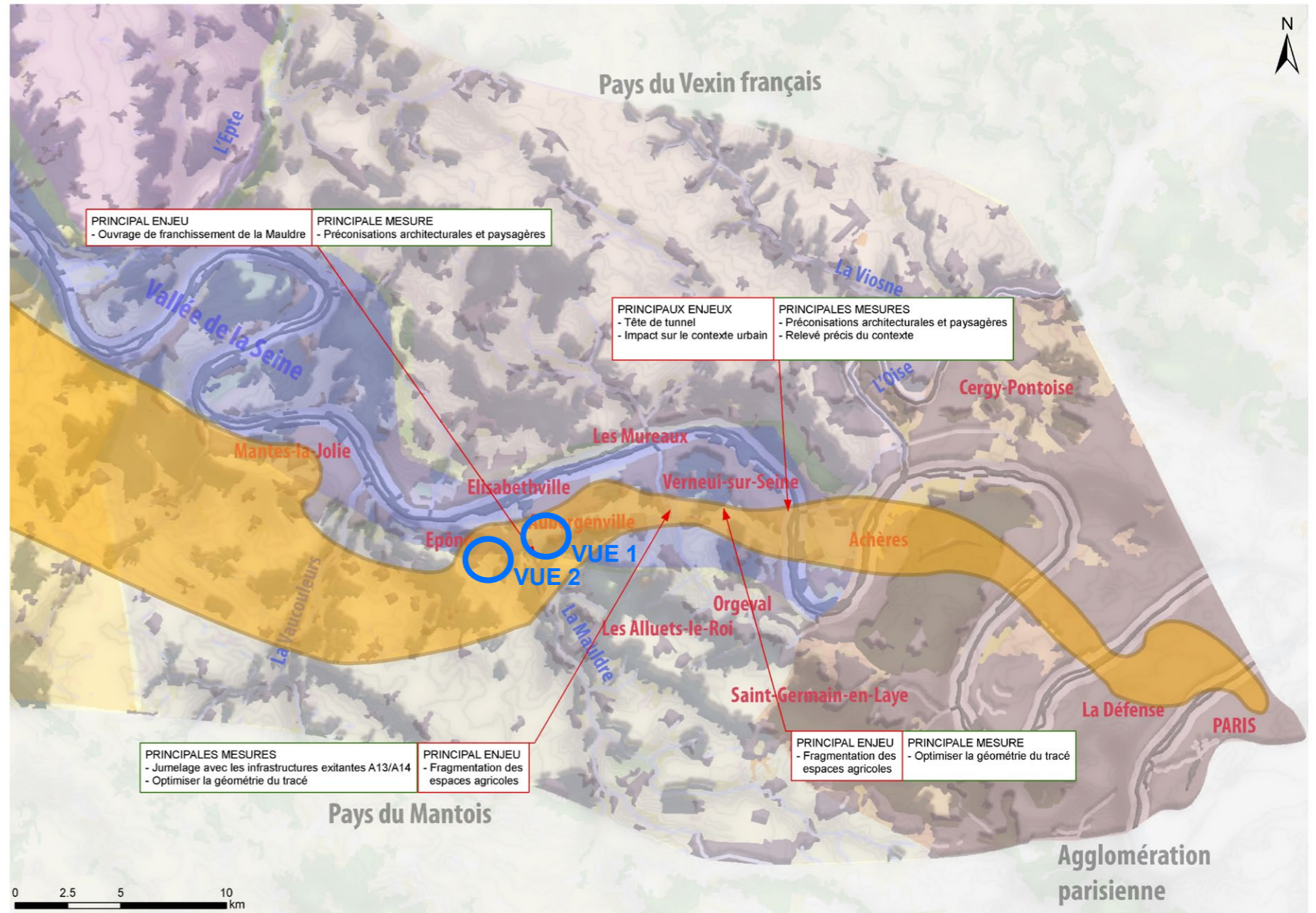


VUE 2. Vue sur les coteaux de la Seine depuis la RD110 juste avant Jouy-Mauvoisin.

Tableau de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 2.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX IDF2	MESURES IDF2
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE fleuve, coteaux de la Seine, gravière, bases de loisirs, réserve ornithologique, étangs, boisement, berges		
		AGRICULTURE agriculture, pâturage et maraîchage, de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Optimiser la géométrie du tracé
		PATRIMOINE BATI ouvrage d'art (ponts), port fluvial de Limay-Porcheville et zones industrielles, principales villes : Mantes-la-Jolie, Epône, les Mureaux, Elisabethville Verneuil-sur-Seine, Vernouillet, bâti normand patrimonial : vernaculaire, résidentiel, traditionnel, religieux, et industriel	Sortie de tunnel, Impact sur le contexte urbain Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Préconisations architecturales Relevé précis du contexte
		VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine		
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE plateau au sud de la Seine entaillé par les vallées de la Vaucoeurs et de la Mauldre, larges, agricoles, urbanisées et boisées, espace agricole en fond de vallées de la Seine, de la Mauldre et de la Vaucoeurs, buttes géologiques plantées de vergers orientées nord-ouest/sud-est, plateau agricole et animé par les ondulations du relief liées aux vallées de la Mauldre et de la Vaucoeurs et à leurs vallons adjacents,	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucoeurs	Préconisations architecturales Préconisations paysagères
		AGRICULTURE agriculture périurbaine,	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé
		PATRIMOINE BATI bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, industriel et religieux (Mantes-la-Jolie, Mareil-sur-Mauldre), principales villes : Les Alluets-le-Roi, Mareil-sur-Mauldre, Orgeval, Chambourcy,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES vues panoramiques depuis le plateau et les plaines en vallée de Seine (comme la plaine de la Jonction).	Déblais/remblais Visibilité des ouvrages	Optimiser la géométrie du tracé
		AGRICULTURE maintien de quelques surfaces agricoles et sylvicoles pour développer l'agriculture périurbaine		
		PATRIMOINE BATI urbanisation très dense. Principales villes : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre, Achères, parcs et forêts urbains, bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, agricole, industriel et religieux (Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Orgeval),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,				
AGGLOMERATION PARISIENNE	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 			

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 2.



Valeur des enjeux

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
-----------------------	------	-------	--------	--------------

Valeur des mesures

NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
---------------------------------	------	-------	--------	--------------

Cette option IDF 2 comporte une variante de passage liée à la construction ou pas d'une nouvelle gare à Achères Grand Cormier ou à Achères Ville avec un franchissement en viaduc de la Seine (IDF 2 var).

Vallée de la Seine

- Une sortie de tunnel à proximité de Vernouillet, constitue un enjeu pour la qualité du cadre de vie des habitants des quartiers avoisinants. Cet ouvrage devra s'accompagner de mesures architecturales et paysagères et d'un relevé précis du contexte afin de limiter son impact sur le contexte urbain.
- Le passage de la nouvelle ligne fragilise la pérennité des espaces ouverts (plaine agricole de Verneuil-sur-Seine) et des espaces forestiers (forêt de Verneuil-sur-Seine). Le dessin du tracé sera à affiner au maximum afin de limiter cette fragmentation.

Pays du Mantois

- Le franchissement de la Mauldre à proximité d'Aubergenville est un enjeu lié au paysage pour lequel la géométrie du tracé, la conception même de l'ouvrage de franchissement, les terrassements et les stratégies de revégétalisation devront être étudiés de manière à réduire le plus possible les atteintes aux qualités des paysages de la vallée perceptibles depuis des zones urbanisées.
- Les terrassements importants liés à la géométrie de la ligne dans cette topographie des Yvelines risquent d'être perceptibles par les riverains. La géométrie du tracé ainsi que les profils en long et en travers devront être étudiés finement afin de limiter ces terrassements.
- Le passage de la nouvelle ligne sur les coteaux traversant des espaces agricoles sensibles. Le dessin du tracé sera à optimiser afin de limiter cette fragmentation.
- Des infrastructures fragmentent déjà cette partie des Yvelines: l'autoroute 13 et la route départementale 113. Ces couloirs d'infrastructures offrent l'opportunité d'un jumelage avec la ligne nouvelle.



VUE 1. Vue sur la plaine de la Seine entre Bouafle et Flins-sur-Seine. A noter l'autoroute A13 qui traverse déjà ce secteur.



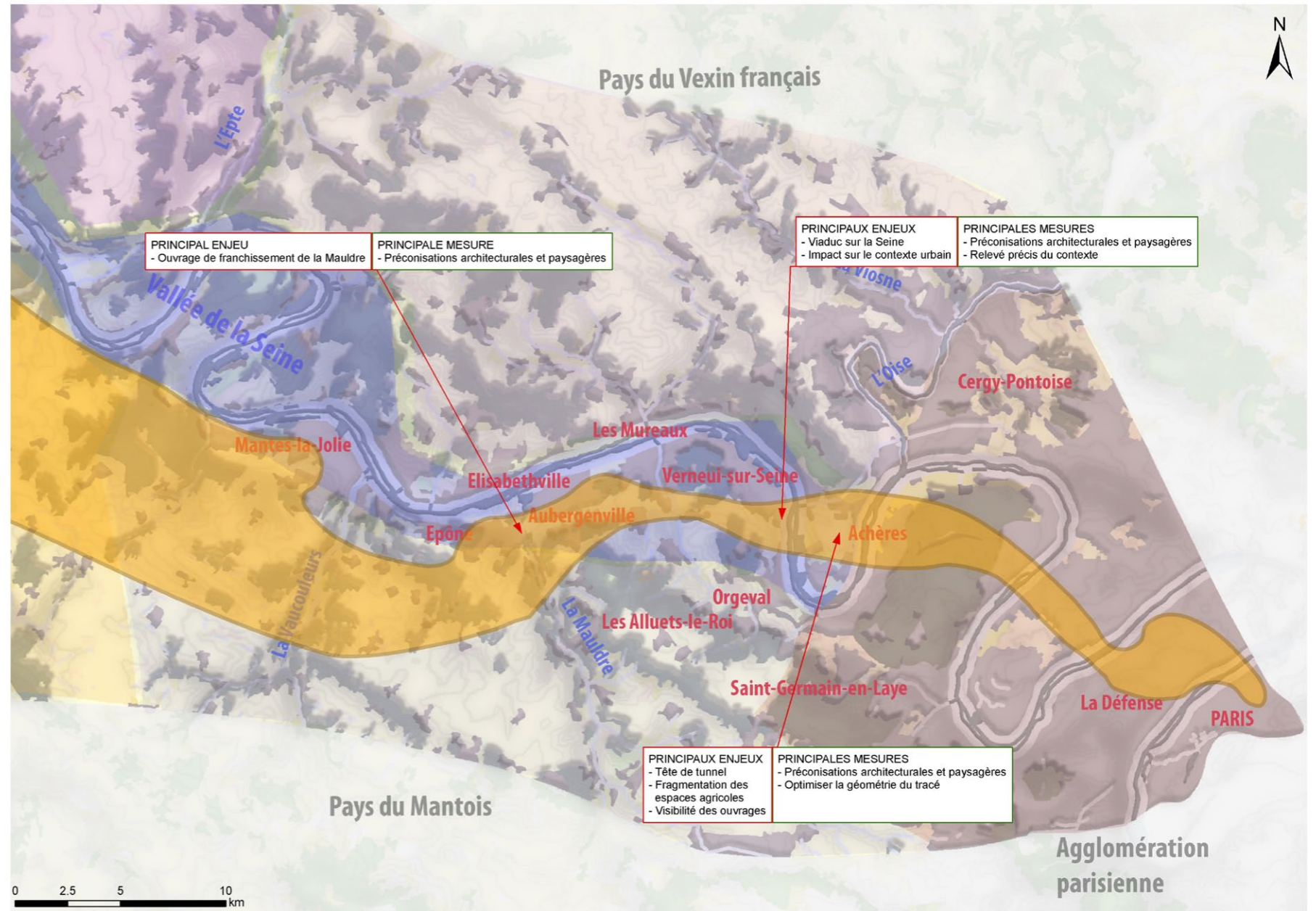
VUE 2. Vue sur l'autoroute A13 depuis la RD44 entre Les Mureaux et Bouafle. Au premier plan un verger.

2.1.2 bis IDF 2 VAR

Tableau de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 2 VAR.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX IDF2 VAR	MESURES IDF2 VAR
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE fleuve, coteaux de la Seine, gravière, bases de loisirs, réserve ornithologique, étangs, boisement, berges	Viaduc sur la Seine	Préconisations architecturales Préconisations paysagères
		AGRICULTURE agriculture, pâturage et maraîchage, de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Optimiser la géométrie du tracé
		PATRIMOINE BATI ouvrage d'art (ponts), port fluvial de Limay-Porcheville et zones industrielles, principales villes : Mantes-la-Jolie, Epône, les Mureaux, Elisabethville Verneuil-sur-Seine, Vernouillet.	Viaduc Impact sur le contexte urbain	Relevé précis du contexte
		bâti normand patrimonial : vernaculaire, résidentiel, traditionnel, religieux, et industriel	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine	Viaduc sur la Seine	Préconisations architecturales Préconisations paysagères
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE plateau au sud de la Seine entaillé par les vallées de la Vaucoeurs et de la Mauldre, larges, agricoles, urbanisées et boisées, espace agricole en fond de vallées de la Seine, de la Mauldre et de la Vaucoeurs, buttes géologiques plantées de vergers orientées nord-ouest/sud-est, plateau agricole et animé par les ondulations du relief liées aux vallées de la Mauldre et de la Vaucoeurs et à leurs vallons adjacents.	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucoeurs	Préconisations architecturales Préconisations paysagères
		AGRICULTURE agriculture périurbaine,	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé
		PATRIMOINE BATI bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, industriel et religieux (Mantes-la-Jolie, Mareil-sur-Mauldre), principales villes : Les Alluets-le-Roi, Mareil-sur-Mauldre, Orgeval, Chambourcy.	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES vues panoramiques depuis le plateau et les plaines en vallée de Seine (comme la plaine de la Jonction).	Déblais/remblais Visibilité des ouvrages	Optimiser la géométrie du tracé
		AGRICULTURE maintien de quelques surfaces agricoles et sylvicoles pour développer l'agriculture périurbaine		
AGGLOMERATION PARISIENNE	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	PATRIMOINE BATI urbanisation très dense. Principales villes : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre, Achères, parcs et forêts urbains, bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, agricole, industriel et religieux (Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Orgeval).	Tête de tunnel, Visibilité des ouvrages	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte
		VUES vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		AGRICULTURE agriculture périurbaine,		

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 2 VAR.



Valeur des enjeux

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
-----------------------	-------------	--------------	---------------	--------------

Valeur des mesures

NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
---------------------------------	-------------	--------------	---------------	--------------

Cette variante de l'option IDF 2 comporte un franchissement de la Seine en viaduc (au sud de Vernouillet) et la traversée de la boucle de Carrières-sur-Seine en aérien.

Vallée de la Seine

- Une sortie de tunnel au nord de Carrières sur-Seine constitue un enjeu pour la qualité du cadre de vie des habitants des quartiers avoisinants. Cet ouvrage devra s'accompagner de mesures architecturales et paysagères et d'un relevé précis du contexte afin de limiter son impact sur le contexte urbain.
- Le passage de la nouvelle ligne fragilise la pérennité des espaces ouverts (plaine agricole de Carrières-sur-Seine) La géométrie du tracé sera à optimiser afin de limiter cette fragmentation.
- Le viaduc de franchissement de la Seine au sud de Vernouillet devra s'accompagner de préconisations architecturales et d'un relevé précis du contexte afin de limiter son impact sur le contexte urbain.

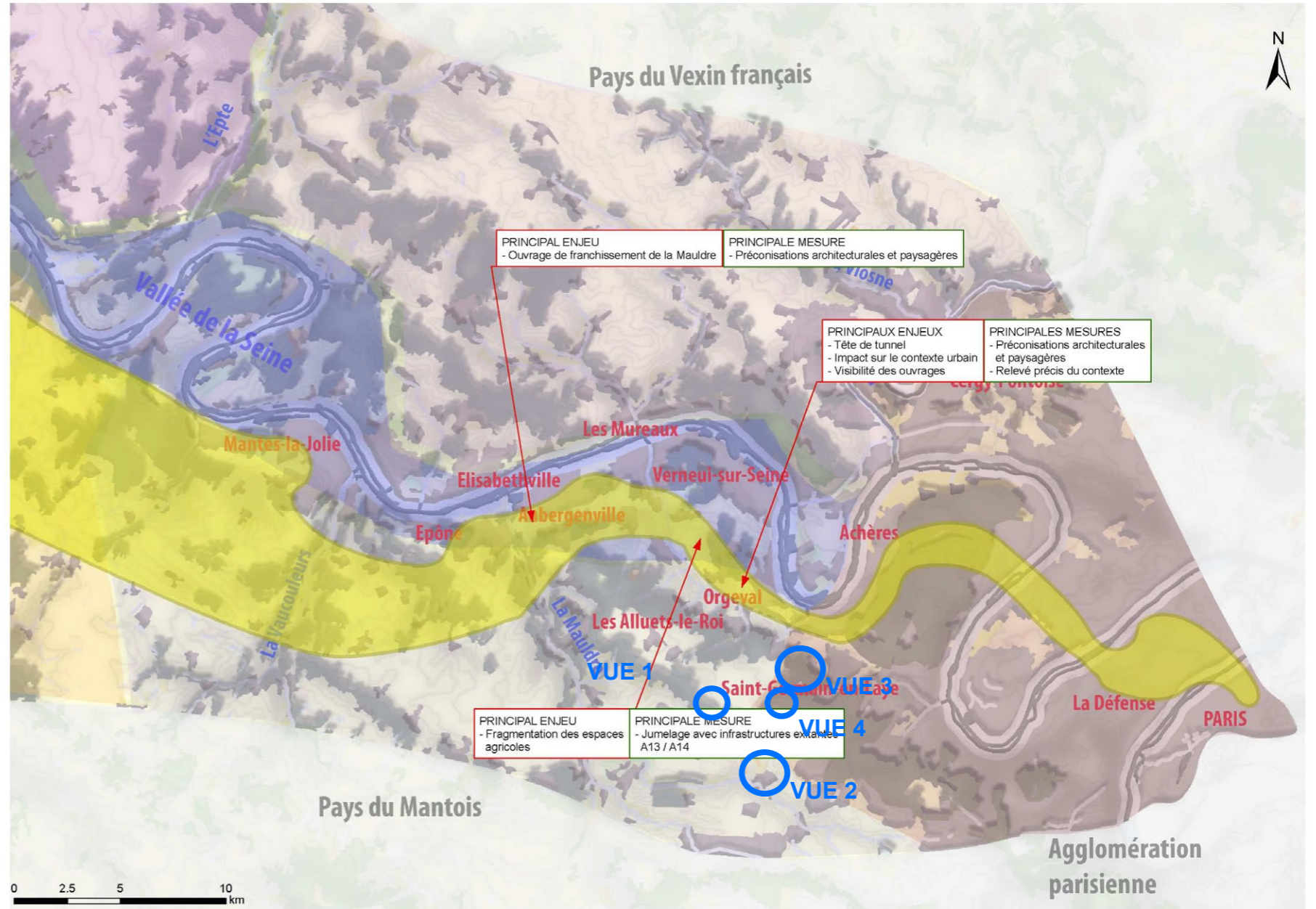
Pays du Mantois

- Le franchissement de la Mauldre à proximité d'Aubergenville est un enjeu lié au paysage pour lequel la géométrie du tracé, la conception de l'ouvrage de franchissement, les terrassements et les stratégies de revégétalisation devront être étudiés de manière à réduire le plus possible les atteintes aux qualités des paysages de la vallée perceptibles depuis des zones urbanisées.
- Les terrassements importants liés à la géométrie de la ligne dans cette topographie des Yvelines risquent d'être perceptibles par les riverains. Le dessin du tracé (profils en long et travers) devra être étudié finement afin de limiter ces terrassements.
- Le passage de la nouvelle ligne sur les coteaux traverse des espaces agricoles sensibles. La géométrie du tracé ainsi que les profils en long et en travers devront être étudiés finement afin de limiter la fragmentation.
- Des infrastructures fragmentent déjà cette partie des Yvelines: l'autoroute A13 et la route départementale 113. Ces couloirs d'infrastructures offrent l'opportunité d'un jumelage avec le ligne nouvelle mais risque de fragmenter néanmoins encore un peu plus ce territoire.

Tableau de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 3.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX IDF3	MESURES IDF3
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE fleuve, coteaux de la Seine, gravière, bases de loisirs, réserve ornithologique, étangs, boisement, berges		
		AGRICULTURE agriculture, pâturage et maraîchage, de fond de vallée		
		PATRIMOINE BATI ouvrage d'art (ponts), port fluvial de Limay-Porcheville et zones industrielles, principales villes : Mantes-la-Jolie, Epône, les Mureaux, Elisabethville Verneuil-sur-Seine, Vernouillet.		
		bâti normand patrimonial : vernaculaire, résidentiel, traditionnel, religieux, et industriel	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine				
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE plateau au sud de la Seine entaillé par les vallées de la Vaucoeurs et de la Mauldre, larges, agricoles, urbanisées et boisées, espace agricole en fond de vallées de la Seine, de la Mauldre et de la Vaucoeurs, buttes géologiques plantées de vergers orientées nord-ouest/sud-est, plateau agricole et animé par les ondulations du relief liées aux vallées de la Mauldre et de la Vaucoeurs et à leurs vallons adjacents.	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucoeurs	Préconisations architecturales Préconisations paysagères
		AGRICULTURE agriculture périurbaine,	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé
		PATRIMOINE BATI bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, industriel et religieux (Mantes-la-Jolie, Mareil-sur-Mauldre), principales villes : Les Alluets-le-Roi, Mareil-sur-Mauldre, Orgeval, Chambourcy.	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES vues panoramiques depuis le plateau et les plaines en vallée de Seine (comme la plaine de la Jonction).	Déblais/remblais	Optimiser la géométrie du tracé
		VUES vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,	Visibilité des ouvrages	
		VUES vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,		
AGGLOMERATION PARISIENNE	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE maintien de quelques surfaces agricoles et sylvicoles pour développer l'agriculture périurbaine		
		PATRIMOINE BATI urbanisation très dense. Principales villes : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre, Achères, parcs et forêts urbains, bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, agricole, industriel et religieux (Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Orgeval),	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte
		Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)		

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 3.



Valeur des enjeux	EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
Valeur des mesures	NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné

Cette option IDF 3 comporte les enjeux suivants:

Agglomération parisienne

- Une sortie de tunnel nord à proximité de Poissy risque de constituer un enjeu pour le cadre paysager d'éléments de patrimoine, car on y trouve plusieurs bâtiments de grand intérêt patrimonial (comme le château de Bethemont ou encore la villa Savoye du Corbusier). Cet ouvrage devra s'accompagner de mesures architecturales et paysagères et d'un relevé précis du contexte afin de limiter son impact sur le contexte urbain.
- Le territoire couvert par les communes de Poissy, Orgeval, Chambourcy et jusqu'à Aubergenville est constitué d'un relief souple et régulier (butte de Marsinval, butte de Chapet, etc.). L'orientation et la pente ont favorisé l'implantation de grandes surfaces de vergers, de maraîchage et d'agriculture céréalière qui constituent des composantes identitaires des paysages de cette partie des Yvelines. (A noter que cette souplesse des coteaux et leur orientation ont permis le même développement de l'arboriculture en rive nord de la Seine: la toponymie de Chanteloup-les-Vignes le traduit, les vergers à Carrières-sous-Poissy aussi.)
- L'urbanisation y est dense et les observateurs, de Poissy, Orgeval et Chambourcy, qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur l'ouest parisien et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement.

Pays du mantois

- Le franchissement de la Mauldre est un enjeu lié au paysage pour lequel la géométrie du tracé, la conception de l'ouvrage de franchissement, les terrassements et les stratégies de revégétalisation devront être étudiés de manière à réduire le plus possible les atteintes aux qualités des paysages de la vallée perceptibles depuis des zones urbanisées.
- Les terrassements importants liés à la géométrie de la ligne dans cette topographie des Yvelines risquent d'être perceptibles par les riverains. La géométrie du tracé ainsi que les profils en long et en travers devront être étudiés finement afin de limiter ces terrassements.
- Le passage de la nouvelle ligne sur les coteaux traversant des espaces agricoles sensibles. Le dessin du tracé sera à optimiser afin de limiter cette fragmentation.
- Des infrastructures fragmentent déjà cette partie des Yvelines: l'autoroute A13 et la route départementale 113. Ces couloirs d'infrastructures offrent l'opportunité d'un jumelage avec la ligne nouvelle.
- L'agriculture périurbaine y est maintenue mais avec difficulté à cause des nombreux morcellements causés par les infrastructures (A14, A13, RD113 et voie ferrée existante). Dans ce contexte, un des enjeux liés à l'insertion de la ligne nouvelle sera de ne pas contribuer à l'amplification du morcellement du territoire (même dans le cas d'un jumelage avec la ligne existante).



VUE 1. Vue sur les tours de la Défense depuis les coteaux de Poissy au niveau de la Bidonnière. La maison du premier plan profite de cette vaste vue.



VUE 2. Vue sur quelques vergers des coteaux de Poissy/Orgeval. En arrière plan, la forêt d'Aigremont.



VUE 4. Vue sur la traversée de l'A 13 au niveau de Poissy à travers la forêt d'Aigremont, au loin les coteaux de Triel-sur-Seine (rive droite de la Seine).

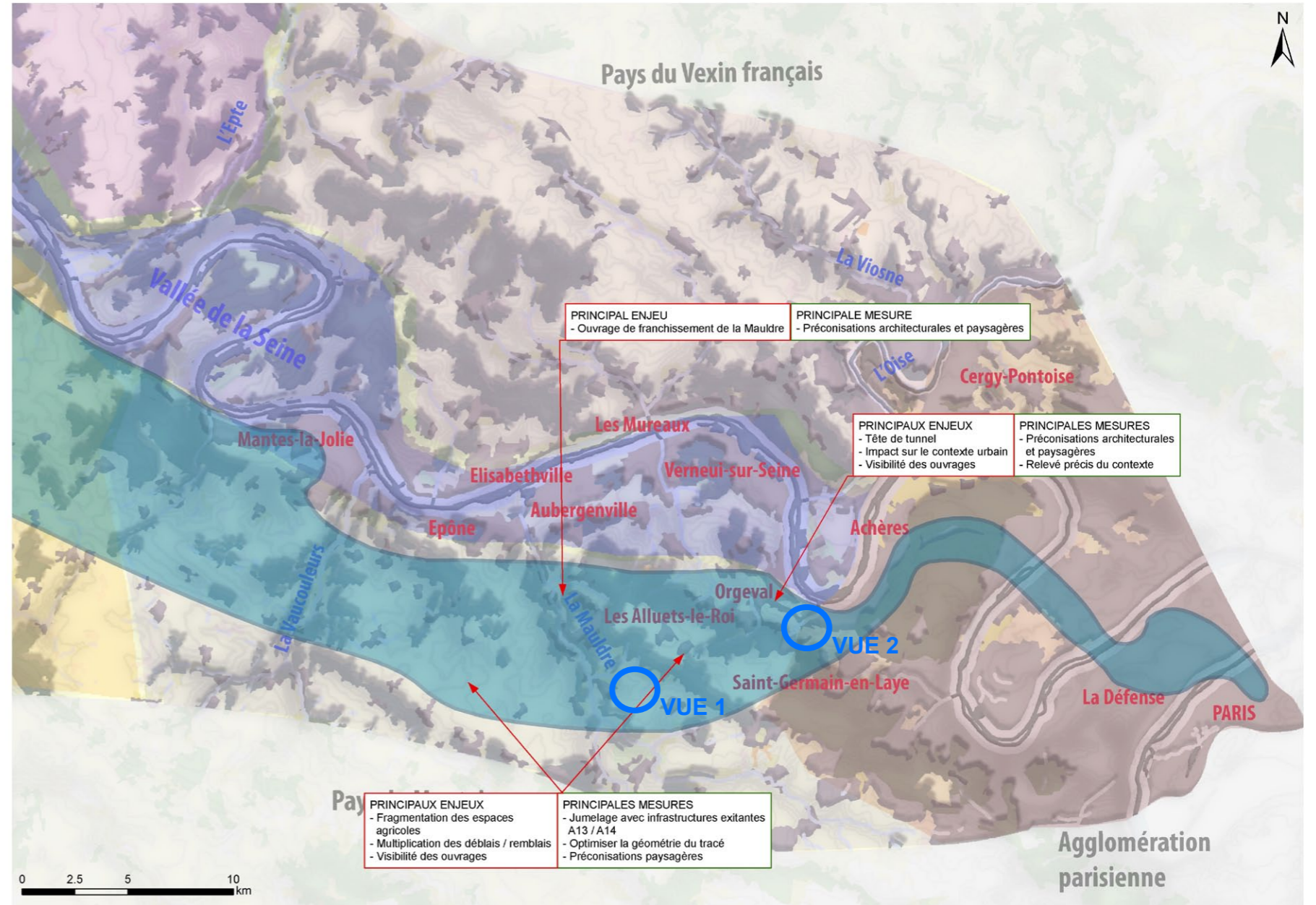


VUE 3. Vue sur la traversée de l'A 13 au niveau de Poissy à travers la forêt d'Aigremont, à proximité le château de Bethemont.

Tableau de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 4.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX IDF4	MESURES IDF4
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	fleuve, coteaux de la Seine, gravière, bases de loisirs, réserve ornithologique, étangs, boisement, berges		
		AGRICULTURE	agriculture, pâturage et maraîchage, de fond de vallée		
		PATRIMOINE BATI	ouvrages d'art (ponts), port fluvial de Limay-Porcheville et zones industrielles,		
			principales villes : Mantes-la-Jolie, Epône, les Mureaux, Elisabethville Verneuil-sur-Seine, Vernouillet. bâti normand patrimonial : vernaculaire, résidentiel, traditionnel, religieux, et industriel	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine				
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	plateau au sud de la Seine entaillé par les vallées de la Vaucoeurs et de la Mauldre, larges, agricoles, urbanisées et boisées,	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucoeurs	Préconisations architecturales Préconisations paysagères
			espace agricole en fond de vallées de la Seine, de la Mauldre et de la Vaucoeurs,	Fragmentation des espaces agricoles	Optimiser la géométrie du tracé Préconisations paysagères
			buttes géologiques plantées de vergers orientées nord-ouest/sud-est,	Multiplication des déblais/remblais	Optimiser la géométrie du tracé Préconisations paysagères
		plateau agricole et animé par les ondulations du relief liées aux vallées de la Mauldre et de la Vaucoeurs et à leurs vallons adjacents,	Multiplication des déblais/remblais	Optimiser la géométrie du tracé Préconisations paysagères	
		AGRICULTURE	agriculture périurbaine,	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé
		PATRIMOINE BATI	bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, industriel et religieux (Mantes-la-Jolie, Mareil-sur-Mauldre), principales villes : Les Alluets-le-Roi, Mareil-sur-Mauldre, Orgeval, Chambourcy,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	vues panoramiques depuis le plateau et les plaines en vallée de Seine (comme la plaine de la Jonction),	Déblais/remblais Visibilité des ouvrages	Optimiser la géométrie du tracé		
AGGLOMERATION PARISIENNE	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE	maintien de quelques surfaces agricoles et sylvicoles pour développer l'agriculture périurbaine		
		PATRIMOINE BATI	urbanisation très dense. Principales villes : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre, Achères, parcs et forêts urbains,	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte
			bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, agricole, industriel et religieux (Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Orgeval),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES	vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,		

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 4.



Valeur des enjeux	EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
Valeur des mesures	NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné

Cette option IDF 4 comporte les enjeux suivants:

Agglomération parisienne

- Une sortie en tunnel à proximité de la commune de Poissy risque d'engendrer des enjeux liés au patrimoine puisque l'on y trouve plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial (comme les châteaux de Fauveau et Villers). Cet ouvrage devra s'accompagner de mesures architecturales et paysagères et d'un relevé précis du contexte afin de limiter son impact sur le contexte urbain.
- Le territoire couvert par les communes de Poissy, Orgeval, Chambourcy et jusqu'à Aubergenville est constitué d'un relief souple et régulier (butte de Marsinval, butte de Chapet, etc.). L'orientation et la pente ont favorisé l'implantation de grandes surfaces de vergers, de maraîchage et d'agriculture céréalière qui constituent des composantes identitaires des paysages de cette partie des Yvelines.
- L'urbanisation y est dense et les observateurs, de Poissy, Orgeval et Chambourcy, qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur l'ouest parisien et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement.

Pays du Mantois

- Le franchissement de la Mauldre est un enjeu lié au paysage pour lequel la géométrie du tracé, la conception de l'ouvrage de franchissement, les terrassements et les stratégies de revégétalisation devront être étudiés de manière à réduire le plus possible les atteintes aux qualités des paysages de la vallée perceptibles depuis des zones urbanisées.
- La traversée du plateau à proximité des Alluets-le-Roi se confronte au relief caractéristique de cette partie des Yvelines. La ligne nouvelle sera confrontée à une topographie qui risque de multiplier les déblais/remblais afin de maintenir la pente spécifique aux infrastructures ferroviaires. Les terrassements importants liés à la géométrie de la ligne dans cette topographie des Yvelines risquent d'être perceptibles par les riverains. La géométrie du tracé ainsi que les profils en long et en travers devront être étudiés finement afin d'en limiter l'ampleur.
- Le passage de la nouvelle ligne sur les coteaux traverse des espaces agricoles sensibles. Le dessin du tracé sera à optimiser afin de limiter cette fragmentation.
- Des infrastructures fragmentent déjà cette partie des Yvelines: l'autoroute A13 et la route départementale 113. Ces couloirs d'infrastructures permettent d'envisager un jumelage avec la ligne nouvelle.
- L'agriculture périurbaine y est maintenue mais avec difficulté à cause de nombreux morcellements causés par les infrastructures (A14, A13, RD113 et voie ferrée existante). Dans ce contexte, un des enjeux liés à l'insertion de la ligne nouvelle sera de ne pas contribuer à l'amplification du morcellement du territoire (même dans le cas d'un jumelage avec la ligne existante).



VUE 1. Vallée de la Mauldre depuis le plateau des Alluets-le-Roi, on peut voir les ondulations de ce relief constitué de «terrasse».

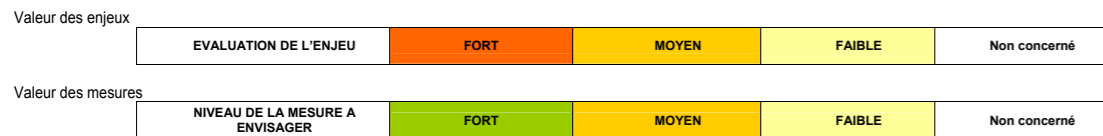
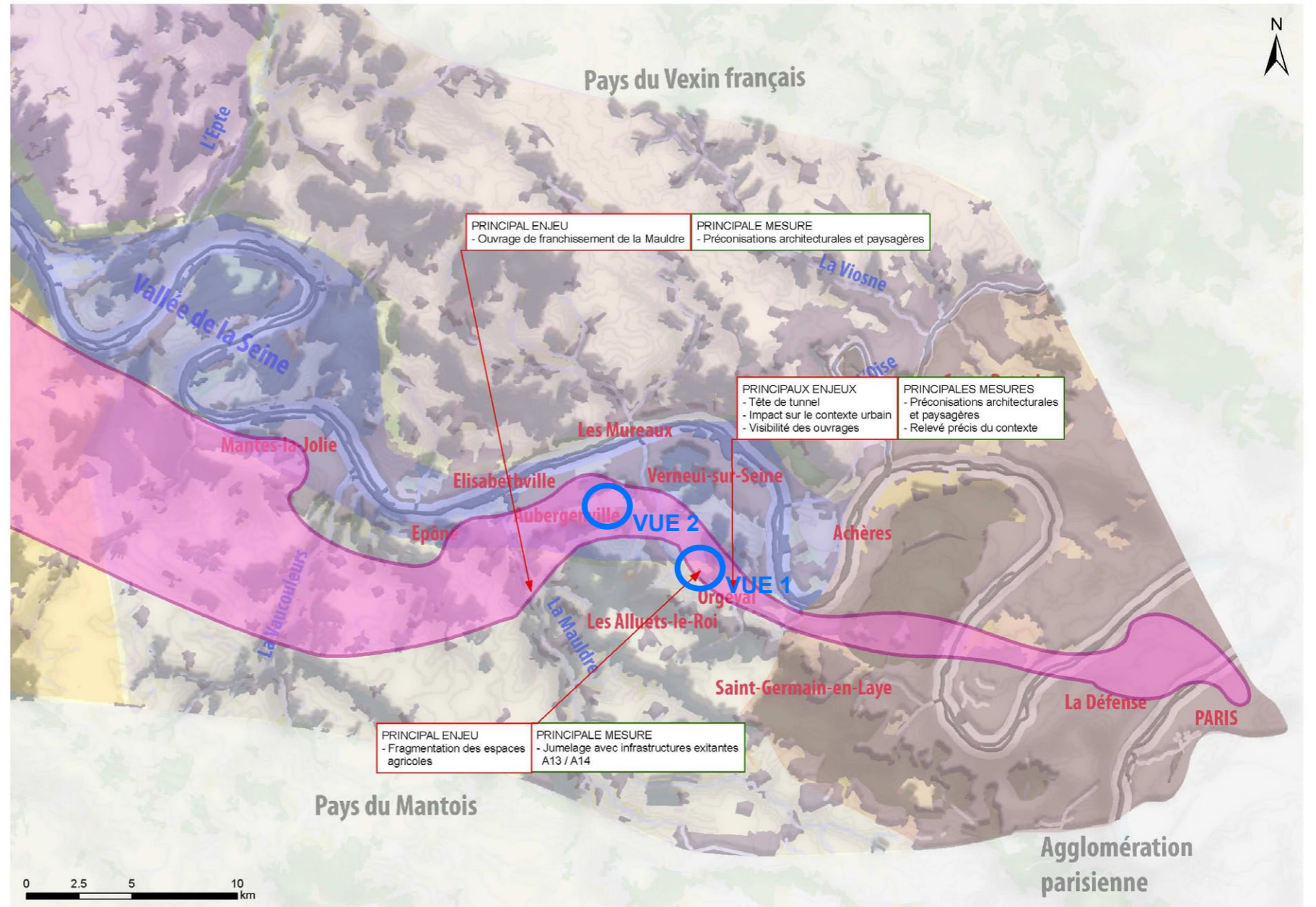


VUE 2. Plaine de la Jonction traversée par la Route Départementale 113 (ex-RN13) peu avant l'entrée dans Chambourcy.

Tableau de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 5.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX IDF5	MESURES IDF5
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	fleuve, coteaux de la Seine, gravière, bases de loisirs, réserve ornithologique, étangs, boisement, berges		
		AGRICULTURE	agriculture, pâturage et maraîchage, de fond de vallée		
		PATRIMOINE BATI	ouvrage d'art (ponts), port fluvial de Limay-Porcheville et zones industrielles,		
			principales villes : Mantes-la-Jolie, Epône, les Mureaux, Elisabethville Verneuil-sur-Seine, Vernouillet. bâti normand patrimonial : vernaculaire, résidentiel, traditionnel, religieux, et industriel	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine				
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	plateau au sud de la Seine entaillé par les vallées de la Mauldre et de la Vaucoeurs et de la Mauldre, larges, agricoles, urbanisées et boisées,	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucoeurs	Préconisations architecturales Préconisations paysagères
			espace agricole en fond de vallées de la Seine, de la Mauldre et de la Vaucoeurs,		
			buttes géologiques plantées de vergers orientées nord-ouest/sud-est, plateau agricole et animé par les ondulations du relief liées aux vallées de la Mauldre et de la Vaucoeurs et à leurs vallons adjacents,		
		AGRICULTURE	agriculture périurbaine,	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14 Optimiser la géométrie du tracé
		PATRIMOINE BATI	bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, industriel et religieux (Mantes-la-Jolie, Mareil-sur-Mauldre), principales villes : Les Alluets-le-Roi, Mareil-sur-Mauldre, Orgeval, Chambourcy,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
			vues panoramiques depuis le plateau et les plaines en vallée de Seine (comme la plaine de la Jonction).	Déblais/remblais Visibilité des ouvrages	Optimiser la géométrie du tracé
AGGLOMERATION PARISIENNE	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE	maintien de quelques surfaces agricoles et sylvicoles pour développer l'agriculture périurbaine		
		PATRIMOINE BATI	urbanisation très dense. Principales villes : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre, Achères, parcs et forêts urbains,	Tête de tunnel. Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Préconisations architecturales et paysagères Relevé précis du contexte
			bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, agricole, industriel et religieux (Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Orgeval),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,				

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 5.



Cette option IDF 5 est approximativement la même qu' IDF 3. On y retrouve les mêmes enjeux car ce qui différencie IDF 3 et IDF 5 est la création d'une nouvelle gare à Achères Grand Cormier ou pas.

Agglomération parisienne

- Une sortie de tunnel nord au niveau des villes de Poissy, Chambourcy et Orgeval risque d' engendrer un enjeu pour le cadre paysager d'éléments de patrimoine, car on y trouve plusieurs bâtiments de grand intérêt patrimonial (comme le château de Bethemont ou encore la villa Savoye du Corbusier). Cet ouvrage devra s'accompagner de mesures architecturales et paysagères et d'un relevé précis du contexte afin de limiter son impact sur le contexte urbain.
- Le territoire couvert par les communes de Poissy, Orgeval, Chambourcy et jusqu'à Aubergenville est constitué d'un relief souple et régulier (butte de Marsinval, butte de Chapet, etc.). L'orientation et la pente ont favorisé l'implantation de grandes surfaces de vergers, de maraîchage et d'agriculture céréalière qui constituent des composantes identitaires des paysages de cette partie des Yvelines. (A noter que cette souplesse des coteaux et leur orientation (bien que différentes en rive droite de la Seine) ont permis le même développement de l'arboriculture: la toponymie de Chanteloup-les-Vignes le traduit, les vergers à Carrières-sous-Poissy aussi.)
- L'urbanisation y est dense et les observateurs, de Poissy, Orgeval et Chambourcy, qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur l'ouest parisien et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement.

Pays du Mantois

- Le franchissement de la Mauldre constitue un enjeu lié au paysage pour lequel la géométrie du tracé, la conception de l'ouvrage de franchissement, les terrassements et les stratégies de revégétalisation devront être étudiés de manière à réduire le plus possible les atteintes aux qualités des paysages de la vallée perceptibles depuis des zones urbanisées.
- Les terrassements importants nécessaires pour l'implantation de la ligne dans cette topographie des Yvelines risquent d'être perceptibles par les riverains. La géométrie du tracé (profils en long et travers) devra être étudiée finement afin de limiter ces terrassements.
- Le passage de la nouvelle ligne sur les coteaux traverse des espaces agricoles sensibles. Le dessin du tracé sera à optimiser afin de limiter cette fragmentation.
- Des infrastructures fragmentent déjà cette partie des Yvelines: l'autoroute A13 et la route départementale 113. Ces couloirs d'infrastructures offrent la possibilité d'un jumelage avec la ligne nouvelle.
- L'agriculture périurbaine y est maintenue mais avec difficulté à cause des nombreux morcellements causés par les infrastructures (A14, A13, RD113 et voie ferrée existante). Dans ce contexte, un des enjeux liés à l'insertion de la ligne nouvelle sera de ne pas contribuer à l'amplification du morcellement du territoire (même dans le cas d'un jumelage avec la ligne existante).



VUE 1. La vallée de la Seine au niveau de Vernouillet/Verneuil-sur-Seine, au loin les coteaux de Triel-sur-Seine/Chanteloup-les-Vignes (rive droite de la Seine).



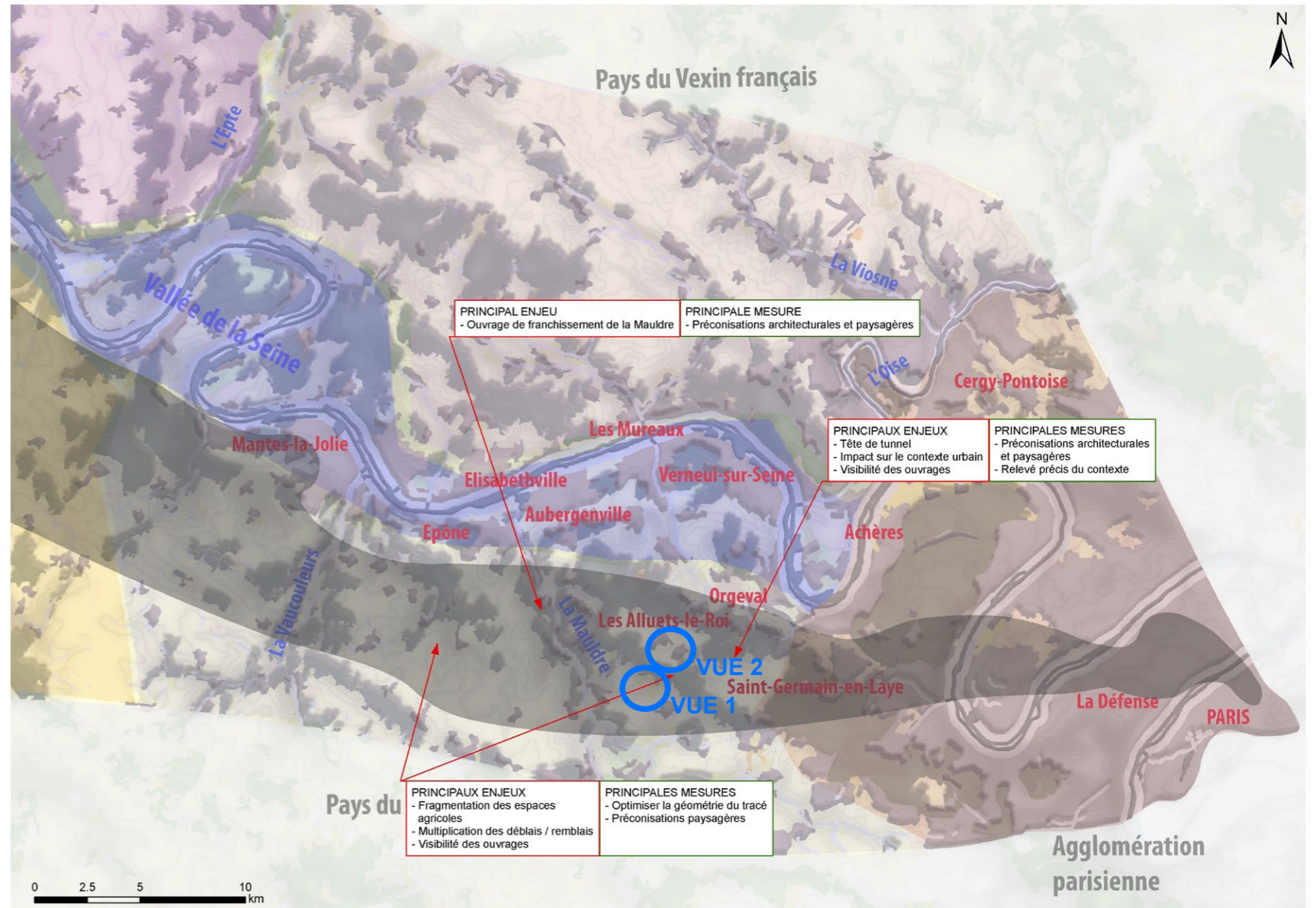
VUE 2. Vue panoramique depuis Chapet sur les Mureaux et la forêt de Verneuil-sur-Seine.

Tableau de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 6.

Tableau de synthèse des principaux enjeux et mesures pour IDF6

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX IDF6	MESURES IDF6
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE fleuve, coteaux de la Seine, gravière, bases de loisirs, réserve ornithologique, étangs, boisement, berges		
		AGRICULTURE agriculture, pâturage et maraîchage, de fond de vallée		
		PATRIMOINE BATI ouvrage d'art (ponts), port fluvial de Limay-Porcheville et zones industrielles, principales villes : Mantes-la-Jolie, Epône, les Mureaux, Elisabethville Verneuil-sur-Seine, Vernouillet.		
		bâti normand patrimonial : vernaculaire, résidentiel, traditionnel, religieux, et industriel	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine		
PAYS DU MANTOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE plateau au sud de la Seine entaillé par les vallées de la Vaucouleurs et de la Mauldre, larges, agricoles, urbanisées et boisées, espace agricole en fond de vallées de la Seine, de la Mauldre et de la Vaucouleurs, buttes géologiques plantées de vergers orientées nord-ouest/sud-est,	Franchissement de la Mauldre et de la Vaucouleurs	Préconisations architecturales Préconisations paysagères
		plateau agricole et animé par les ondulations du relief liées aux vallées de la Mauldre et de la Vaucouleurs et à leurs vallons adjacents,	Fragmentation des espaces agricoles	Optimiser la géométrie du tracé Préconisations paysagères
			Multiplication des déblais/remblais	Optimiser la géométrie du tracé Préconisations paysagères
			Multiplication des déblais/remblais	Optimiser la géométrie du tracé Préconisations paysagères
		AGRICULTURE agriculture périurbaine,	Fragmentation des espaces agricoles	Optimiser la géométrie du tracé Préconisations paysagères
		PATRIMOINE BATI bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, industriel et religieux (Mantes-la-Jolie, Mareil-sur-Mauldre), principales villes : Les Alluets-le-Roi, Mareil-sur-Mauldre, Orgeval, Chambourcy.	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
	VUES vues panoramiques depuis le plateau et les plaines en vallée de Seine (comme la plaine de la Jonction),	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages	Optimiser la géométrie du tracé	
AGGLOMERATION PARISIENNE	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Raccordement à la ligne classique sur des emprises ferroviaires existantes • Gare nouvelle de Confluence (site Achères ville ou Grand Cormier) 	AGRICULTURE maintien de quelques surfaces agricoles et sylvicoles pour développer l'agriculture périurbaine		
		PATRIMOINE BATI urbanisation très dense. Principales villes : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre, Achères, parcs et forêts urbains, bâti patrimonial : résidentiel, vernaculaire, agricole, industriel et religieux (Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Orgeval),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES vues panoramiques depuis les hauteurs sur l'agglomération,		

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour IDF 6.



Valeur des enjeux

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
-----------------------	------	-------	--------	--------------

Valeur des mesures

NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
---------------------------------	------	-------	--------	--------------

Cette option IDF 6 comporte les mêmes enjeux qu'IDF4:

Agglomération parisienne

- Une sortie en tunnel à proximité de la commune de Poissy risque d'engendrer des enjeux liés au patrimoine puisque l'on y trouve plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial (comme les châteaux de Fauveau et Villers). Cet ouvrage devra s'accompagner de mesures architecturales et paysagères et d'un relevé précis du contexte afin de limiter son impact sur le contexte urbain.
- Le territoire couvert par les communes de Poissy, Orgeval, Chambourcy et jusqu'à Aubergenville est constitué d'un relief souple et régulier (butte de Marsinval, butte de Chapet, etc.). L'orientation et la pente ont favorisé l'implantation de grandes surfaces de vergers, de maraîchage et d'agriculture céréalière qui constituent des composantes identitaires des paysages de cette partie des Yvelines.
- L'urbanisation y est dense et les observateurs, de Poissy, Orgeval et Chambourcy, qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur l'ouest parisien et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement.

Pays du Mantois

- Le franchissement de la Mauldre est un enjeu lié au paysage pour lequel la géométrie du tracé, la conception de l'ouvrage de franchissement, les terrassements et les stratégies de revégétalisation devront être étudiés de manière à réduire le plus possible les atteintes aux qualités des paysages de la vallée perceptibles depuis des zones urbanisées.
- La traversée du plateau à proximité des Alluets-le-Roi se confronte au relief caractéristique de cette partie des Yvelines. La ligne nouvelle va devoir s'accommoder d'une topographie relativement mouvementée, ce qui risque de multiplier les déblais/remblais. Les terrassements importants risquent d'être perceptibles par les riverains. Le dessin du tracé (profils en long et travers) devra être étudié finement afin de limiter ces terrassements.
- Le passage de la nouvelle ligne sur les coteaux traversant des espaces agricoles sensibles. La géométrie du tracé et les profils en long et en travers devront être étudiés finement afin de limiter ces terrassements.
- Des infrastructures fragmentent déjà cette partie des Yvelines: l'autoroute A13 et la route départementale 113. Des ouvrages de franchissement de ces infrastructures sont à prévoir et devront s'accompagner de mesures architecturales et paysagères pour s'insérer au mieux dans les paysages de cette partie des Yvelines.



VUE 1. Butte témoin du plateau des Alluets-le-Roi et dont l'orientation spécifique est propice à la culture de vergers.



VUE 2. Plateau des Alluets-le-Roi.

2.2 Options normandes

Les options «dites normandes» (ou scénarios A, B et C) se déclinent en plusieurs variantes déterminées par les Schémas d'Installation Ferroviaire (SIF) de SMA/RFF.

Trois des éléments ayant une incidence importante sur les options et variantes et sur le paysage sont:

- Le tronçon Bernay/ Lisieux qui emprunte soit la ligne existante et/ou soit la ligne nouvelle,
- La localisation de la gare à Rouen Sotteville ou Rouen Saint-Sever,
- La localisation de la gare à Evreux.

Au regard de la complexité qui définit les options (A, B et C) et détermine les variations (Var 1, Var2 etc.) et que cela ne modifie pas les principaux enjeux décrits dans ce livrable, il ne sera pas fait référence aux variations d'options.

Les enjeux liés au paysage des options de passage Ile-de-France ayant été vus précédemment, les enjeux des scénarios A, B et C débutent après le raccordement dit «d'Aprémont».

Un tableau récapitulatif et une carte des principaux enjeux et mesures communs à tous les scénarios normands figurent à la fin de cette partie (après les photos).

Pour les trois options normandes de passage, on compte 5 franchissements principaux de vallées dont les enjeux liés au paysage seront analysés spécifiquement par pays et par option dans ce chapitre. Les photos suivantes illustrent ces vallées.

En direction de Caen:

- Franchissement des vallées de l'Eure (VUE 1) et de l'Iton (VUE 2) et leurs affluents,
- Franchissement de la Risle (VUE 3) et leurs affluents,
- Franchissement de la confluence entre l'Orbiquet, la Courtonne et la Touques (VUE 4 et 5). (proximité de Lisieux) et leurs affluents.

En direction du Havre:

- Franchissement de la Seine à Oissel, sud de Rouen (VUE 6) par deux fois,
- Franchissement de la Cailly, nord de Rouen (VUE 7).

Pour ces mêmes options normandes de passage, on compte 7 traversées de plateau où les enjeux liés au paysage seront également spécifiquement analysés. Les photos suivantes illustrent ces plateaux.

En direction de Caen:

- Plateau du Mantois (à l'ouest de Mantes-la-Jolie) (VUE 8),
- Plateau entre la Seine à l'est et l'Eure à l'ouest, à proximité d'Oissel (VUE 9),
- Plateau entre l'Eure et l'Iton (à proximité d'Evreux) (VUE 10),
- Plateau entre l'Iton et la Risle (à proximité de Bernay) (VUE 11),
- Plateau entre la Risle et la Touques (à proximité de Lisieux).

En direction du Havre:

- Plateau entre la Seine à l'est et l'Eure à l'ouest (à proximité d'Oissel) (VUE 9),
- Plateau entre la Cailly et les vallées traversant le Havre (plateau de Caux comme défini dans le diagnostic) (VUE 12).

Les lieux indiqués sont donnés à titre informatif afin de localiser les possibles aménagements ferroviaires mais ne sont pas (à cette étape d'études pré-fonctionnelles) les lieux définitifs de réalisation de ces aménagements.



VUE 1. La vallée de l'Eure et ses affluents, ici à proximité de Cailly-sur-Eure.



VUE 2. La vallée de l'Iton et ses affluents, ici à proximité d'Evreux.



VUE 3. La vallée de la Risle et ses affluents, ici à proximité de Brionne.

Viaduc de l'A 28 franchissant la vallée de la Risle.



VUE 4. La vallée de l'Orbiquet et ses affluents, ici au sud de Lisieux, la RD 613 est visible.



VUE 5. Vue panoramique de la confluence de la Touques et de l'Orbiquet, ici au sud de Lisieux, au dessus du pont de la voie ferrée en direction de Caen, le panorama sur la ville et ses principaux monuments (Basilique Saint-Thérèse) est ouvert.



VUE 6. Vue panoramique sur la vallée du Cailly, ici à proximité de Maromme.



VUE 6 bis. Vue panoramique sur la vallée du Cailly, ici à proximité de Malaunay, le viaduc de la voie ferrée Paris/Le Havre est visible.



VUE 7. Vue panoramique de la vallée de la Seine, ici au sud de Rouen, à Criquebeuf-sur-Seine, l'ouvrage de franchissement de l'A 13 est bien visible.



VUE 8. Vue panoramique sur les ondulations du plateau du pays du Mantois, ici à proximité du Tertre-Saint-Denis.



VUE 9. Vue panoramique sur le plateau entre la Seine à l'est et l'Eure à l'ouest, à proximité de Mercey, l'A 13 est visible puisqu'elle traverse ce plateau en suivant la ligne de crête.



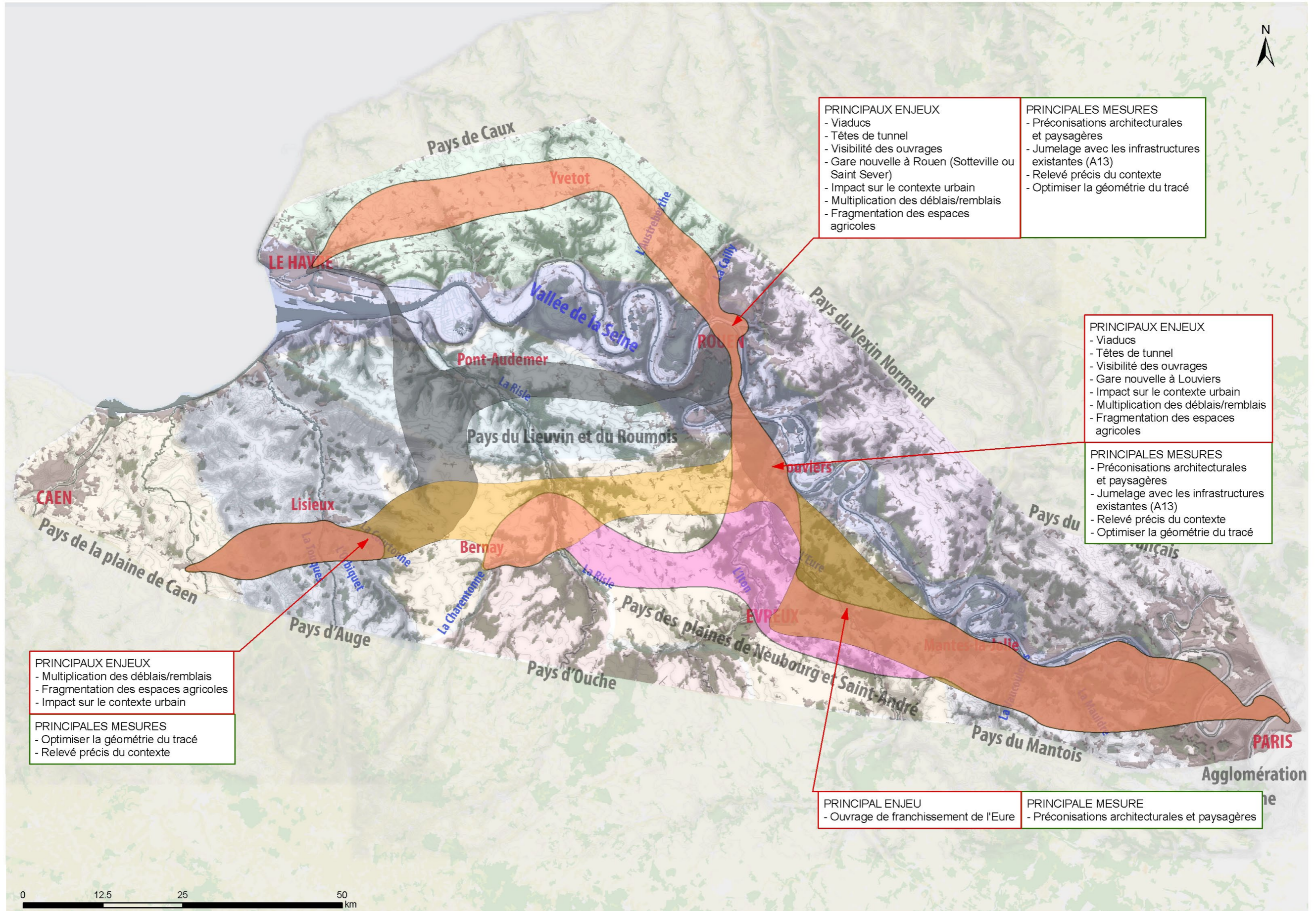
VUE 10. Vue panoramique sur le plateau entre l'Eure à l'est et l'Iton à l'ouest, à proximité de Irreville, la largeur de ce plateau entre les deux vallées est, somme toute, étroite. Les ouvrages liés à l'option B (raccordement, section courante, triangle de bifurcation en direction du Havre/Paris et de Caen/Paris et gare nouvelle à proximité d'Evreux) sont trop nombreux sur ce «petit» plateau et risquent d'avoir plusieurs impacts sur le paysage (communes riveraines, franchissement des vallons adjacents aux vallées, co visibilité et fragmentation de l'espace agricole).



VUE 11. Vue panoramique sur le plateau entre l'Iton à l'est et la Risle à l'ouest.



VUE 12. Vue panoramique sur le plateau du pays de Caux (entre la vallée de la Cailly et le Havre) à proximité de Veuville-lès-Baons, l'A 29 est visible.



2.1.0 Enjeux et mesures communs aux scénarios de base normands.

Tableaux de synthèse comparative pour les enjeux liés au paysage pour tous les scénarios de base normands.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> Tunnel et tête de tunnel Débais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE estuaire, coteaux, marais, réserves naturelles, tourbières, berges			Visibilité des ouvrages	
		AGRICULTURE agriculture, pâturage et maraîchage,				
		PATRIMOINE BATI bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction (centre du Havre ; patrimoine mondial de l'UNESCO) et industriel,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)			Tête de tunnel, impact sur le contexte urbain Visibilité des ouvrages
		VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur l'estuaire et la Manche,			Visibilité des ouvrages	
MEANDRE (Boucies à l'aval de Rouen)	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement / Viaduc Tunnel et tête de tunnel Débais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Rouen (Sotteville ou Saint-Sever) 	GEOGRAPHIE fleuve, coteaux de la Seine, boisement, berges	Viaduc Têtes de tunnel Multiplication des débais/remblais	Viaduc Têtes de tunnel Multiplication des débais/remblais		
		AGRICULTURE pâturage et agriculture de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles		
		PATRIMOINE BATI bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel (Rouen), principales villes : agglomération de Rouen, le Petit-Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées
		VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine,	Visibilité des ouvrages	Visibilité des ouvrages	Visibilité des ouvrages	
VOIE NAVIGABLE (boucies à l'amont de Rouen)	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement / Viaduc Tunnel et tête de tunnel Débais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Louviers 	GEOGRAPHIE fleuve, coteaux de la Seine, boisement, étangs, berges	Viaduc Multiplication des débais/remblais	Viaduc Multiplication des débais/remblais	Viaduc Multiplication des débais/remblais	
		AGRICULTURE pâturage et agriculture de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles	
		PATRIMOINE BATI bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel, principales villes : Oisseil, Cléon, Elbeuf, Pont-de-L'Arche, Louviers	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées
		VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée	Visibilité des ouvrages	Visibilité des ouvrages	Visibilité des ouvrages	Visibilité des ouvrages
HABITANTS (la Seine de Poses à l'agglomération parisienne)						
PAYS DU MANTOIS						
PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	
PAYS DE CAUX	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement / Viaduc Débais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées (adjacentes à la Seine), urbanisées agricoles et aux coteaux boisés (comme l'Austreberthe et la Cailly)	Franchissement de la Cailly et l'Austreberthe	Franchissement de la Cailly et l'Austreberthe		
		AGRICULTURE vastes étendues agricoles ponctuées de clos-mesures cauchois (élément patrimonial architectural et paysager),	Fragmentation des espaces agricoles	Fragmentation des espaces agricoles		
		PATRIMOINE BATI bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole (clos-mesure), industriel et religieux (Yvetot, Bobbec, Lillebonne), principales villes : Yvetot, Lillebonne, Bobbec,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)			
		VUES vues panoramiques sur le plateau et les clos mesurés,				
PAYS DU VEXIN NORMAND	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement / Viaduc Débais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées larges, urbanisées et boisées adjacentes à la Seine (comme l'Andelle et le Ganbott),				
		AGRICULTURE espaces agricoles animés de boisements (remises) ou alignements d'arbres,			Aucun scénario envisagé	
		PATRIMOINE BATI bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (vallée de l'Andelle et les Andelys), principale ville : les Andelys,				
		VUES vues panoramiques sur le plateau,				

Cf. Evaluation des enjeux IDF

Cf. Evaluation des enjeux IDF

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C		
PAYS DES PLAINES DE NEUBOURG ET SAINT-ANDRE	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Evreux 	<p>vallée de la Risle : large, urbaine, plate et agricole aux cotéaux boisés</p> <p>vallées de l'Iton : large plate et agricole aux cotéaux boisés.</p> <p>vallée de l'Eure : asymétrique (rive droite abrupte et boisée), urbaine, très large, plate et agricole.</p> <p>plateaux agricoles boisés de remises ou alignements d'arbres,</p> <p>plateaux agricoles animés par les ondulations du relief liées aux vallons adjacents boisés et aux vallées précitées.</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Neubourg, Evreux).</p> <p>principales villes : Brionne, Evreux, Le Neubourg.</p> <p>vues panoramiques sur les plaines ponctuées de boisements et vues sur les vallées de la Risle, de l'Iton et l'Eure.</p> <p>vallée de la Risle « haute », étroite boisée et agricole.</p> <p>vallées de la Charentonne et de la Guieil étroites boisées et agricoles,</p> <p>ondulations du relief,</p> <p>forte présence de massifs forestiers,</p> <p>traces de bocage, pratique de l'émondage, présence ponctuelle de l'élevage.</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Bernay).</p> <p>principales villes : Bernay, Conches-en-Ouche</p> <p>vues sur la vallée de la Risle et les massifs forestiers.</p>	Franchissement de la Risle	Franchissement de la Risle			
			GEOGRAPHIE	Franchissement de l'Iton	Franchissement de l'Iton		
			AGRICULTURE	Franchissement de l'Eure	Franchissement de l'Eure	Franchissement de l'Eure	Franchissement de l'Eure
			PATRIMOINE BATI	Fragmentation des espaces agricoles Multiplication des déblais/remblais	Fragmentation des espaces agricoles Multiplication des déblais/remblais	Fragmentation des espaces agricoles Multiplication des déblais/remblais	Fragmentation des espaces agricoles Multiplication des déblais/remblais
PAYS D'OUICHE	<p>Contraintes techniques dans le cas du raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique en passant par Bernay (section Bernay/Lisieux/Caen par la ligne classique)</p> <ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	<p>« haute », étroite boisée et agricole.</p> <p>vallées de la Charentonne et de la Guieil étroites boisées et agricoles,</p> <p>ondulations du relief,</p> <p>forte présence de massifs forestiers,</p> <p>traces de bocage, pratique de l'émondage, présence ponctuelle de l'élevage.</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Bernay).</p> <p>principales villes : Bernay, Conches-en-Ouche</p> <p>vues sur la vallée de la Risle et les massifs forestiers.</p>	Franchissement de la Charentonne				
			GEOGRAPHIE				
			AGRICULTURE				
			PATRIMOINE BATI				
PAYS D'AUGE	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	<p>chevelu hydrographique important de la Touques de l'Orbiquet et la Courtonne.</p> <p>relief vallonné (par de nombreux cours d'eau) et boisé,</p> <p>bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage,</p> <p>élevage (bovin et équin)</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, auvergnon, de bord de mer (Deauville, Trouville...) agricole et religieux (Lisieux, Pont-l'Evêque), lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement</p> <p>principales villes : Lisieux, Pont-l'Evêque, Deauville, Trouville.</p> <p>vues panoramiques sur la plaine de Caen et vues sur le relief du pays d'Auge.</p>	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements		
			GEOGRAPHIE	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	
			AGRICULTURE				
			PATRIMOINE BATI				
PAYS DU LIEUVIN ET DU ROUJMOIS	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	<p>confluence de la Risle avec la Seine : très large, agricole et urbaine</p> <p>plateau au sud de la Seine entaillé par la Risle et ondulé par les petits vallons adjacents à la Risle,</p> <p>bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage, élevage (bovin et équin).</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, de bord de mer (Honfleur), industriel et religieux (Pont-Audemer).</p> <p>principales villes : Pont-Audemer, Honfleur</p> <p>vues panoramiques sur la plaine de Caen et vues sur le relief du pays d'Auge.</p>					
			GEOGRAPHIE				
			AGRICULTURE				
			PATRIMOINE BATI				
PAYS DE LA PLAINE DE CAEN	<ul style="list-style-type: none"> Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	<p>fleuve côtier de l'Orne traversant Caen.</p> <p>fleuve côtier de la Dives avec son réseau de canaux et sa plaine agricole,</p> <p>espace agricole avec des reliquats de bocage et reliquats de pratique de l'émondage.</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, de reconstruction (Caen), de bord de mer (Cabourg) et industriel (Caen), lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement,</p> <p>principales villes : agglomération de Caen, Cabourg.</p> <p>vues panoramiques sur la plaine de Caen et le relief du pays d'Auge</p>					
			GEOGRAPHIE				
			AGRICULTURE				
			PATRIMOINE BATI				

Valeur des enjeux

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
-----------------------	------	-------	--------	--------------

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> Tunnel et tête de tunnel Débais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	ESTUAIRE	<p>estuaire, coteaux, marais, réserves naturelles, tourbières, berges</p> <p>AGRICULTURE</p> <p>agriculture, pâturage et maraîchage,</p> <p>ouvrage d'art (pont de Normandie), port (du havre) et zones industrielles</p>		<p>Préconisations architecturales et paysagères</p>	
		PATRIMOINE BATI	<p>bâti normand</p> <p>patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction (centre du Havre : patrimoine mondial de l'UNESCO) et industriel,</p> <p>vues panoramiques depuis les coteaux sur l'estuaire et la Manche,</p>		<p>Préconisations architecturales et paysagères</p>	
		VUES	<p>vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine,</p> <p>feuve, coteaux de la Seine, boisement, berges</p>		<p>Relevé précis du contexte</p> <p>Préconisations paysagères</p>	
	MEANDRE (Boucles à l'avant de Rouen)	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /viaduc Tunnel et tête de tunnel Débais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Rouen (Sotteville ou Saint-Sever) 	GEOGRAPHIE	<p>feuve, coteaux de la Seine, boisement, berges</p>	<p>Préconisations architecturales et paysagères</p> <p>Optimiser la géométrie du tracé</p>	<p>Préconisations architecturales et paysagères</p> <p>Optimiser la géométrie du tracé</p>
			AGRICULTURE	<p>pâturage et agriculture de fond de vallée</p> <p>ouvrage d'art (ponts à Rouen), port de Rouen et zones industrielles,</p>	<p>Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14</p> <p>Relevé précis du contexte</p>	<p>Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14</p> <p>Relevé précis du contexte</p>
			PATRIMOINE BATI	<p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel (Rouen),</p> <p>principales villes : agglomération de Rouen, le Petit-Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen,</p>	<p>Relevé précis du contexte</p> <p>Préconisations paysagères</p>	<p>Relevé précis du contexte</p> <p>Préconisations architecturales</p>
			VUES	<p>vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine,</p> <p>feuve, coteaux de la Seine, boisement, étangs, berges</p>	<p>Préconisations paysagères</p> <p>Préconisations architecturales et paysagères</p> <p>Optimiser la géométrie du tracé</p>	<p>Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14</p> <p>Relevé précis du contexte</p> <p>Relevé précis du contexte</p>
	VOIE NAVIGABLE (boucles à l'amont de Rouen)	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /viaduc Tunnel et tête de tunnel Débais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Louviers 	AGRICULTURE	<p>pâturage et agriculture de fond de vallée</p> <p>ouvrages d'art (ponts), zones industrielles,</p>	<p>Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14</p> <p>Relevé précis du contexte</p>	<p>Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14</p> <p>Relevé précis du contexte</p>
			PATRIMOINE BATI	<p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel,</p> <p>principales villes : Oisiel, Cléon, Elbeuf, Pont-de-l'Arche, Louviers</p>	<p>Relevé précis du contexte</p> <p>Préconisations paysagères</p>	<p>Relevé précis du contexte</p> <p>Préconisations architecturales</p>
	HABITANTS (la Seine de Poses à l'agglomération parisienne)		VUES	<p>vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine,</p>	<p>Préconisations paysagères</p>	<p>Préconisations paysagères</p>
			<p>Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)</p>	<p>Relevé précis du contexte</p> <p>Préconisations architecturales</p>	<p>Relevé précis du contexte</p> <p>Préconisations paysagères</p>	
PAYS DU MANTOIS			<p>Cf. Evaluation des enjeux IDF</p>			
			<p>Cf. Evaluation des enjeux IDF</p>			
PAYS DE CAUX	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /viaduc Débais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	<p>plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées (adjacentes à la Seine), urbanisées agricoles et aux coteaux boisés (comme l'Austreberthe et la Cailly)</p> <p>rebord de plateau entaillé par des petites vallées adjacentes boisées à la Seine (comme le Commerce),</p>	<p>Préconisations architecturales et paysagères</p>	<p>Préconisations architecturales et paysagères</p>	
		AGRICULTURE	<p>vastes étendues agricoles ponctuées de clos-mesures cachois (élément patrimonial architectural et paysager),</p>	<p>Jumelage avec infrastructures existantes A29/Voies ferrées</p>	<p>Jumelage avec infrastructures existantes A29/Voies ferrées</p>	
		PATRIMOINE BATI	<p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole (clos-mesure), industriel et religieux (Yvetot, Bobec, Lillebonne),</p>	<p>Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)</p>	<p>Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)</p>	
		VUES	<p>principales villes : Yvetot, Lillebonne, Bobec,</p> <p>vues panoramiques sur le plateau et les clos mesures,</p>			
		GEOGRAPHIE	<p>plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées larges, urbanisées et boisées adjacentes à la Seine (comme l'Andelle et le Garbonn),</p> <p>rebord de plateau entaillé par d'autres petites vallées de moindre taille adjacentes boisées à la Seine</p>	<p>Préconisations architecturales et paysagères</p>	<p>Préconisations architecturales et paysagères</p>	
PAYS DU VEXIN NORMAND		AGRICULTURE	<p>espaces agricoles animés de boisements (remises) ou alignements d'arbres,</p>	<p>Aucun scénario envisagé</p>	<p>Aucun scénario envisagé</p>	
		PATRIMOINE BATI	<p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, industriel et religieux (vallée de l'Andelle et les Andelys)</p>			
		VUES	<p>principale ville : les Andelys, vues panoramiques sur le plateau,</p>			
			<p>Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)</p>			

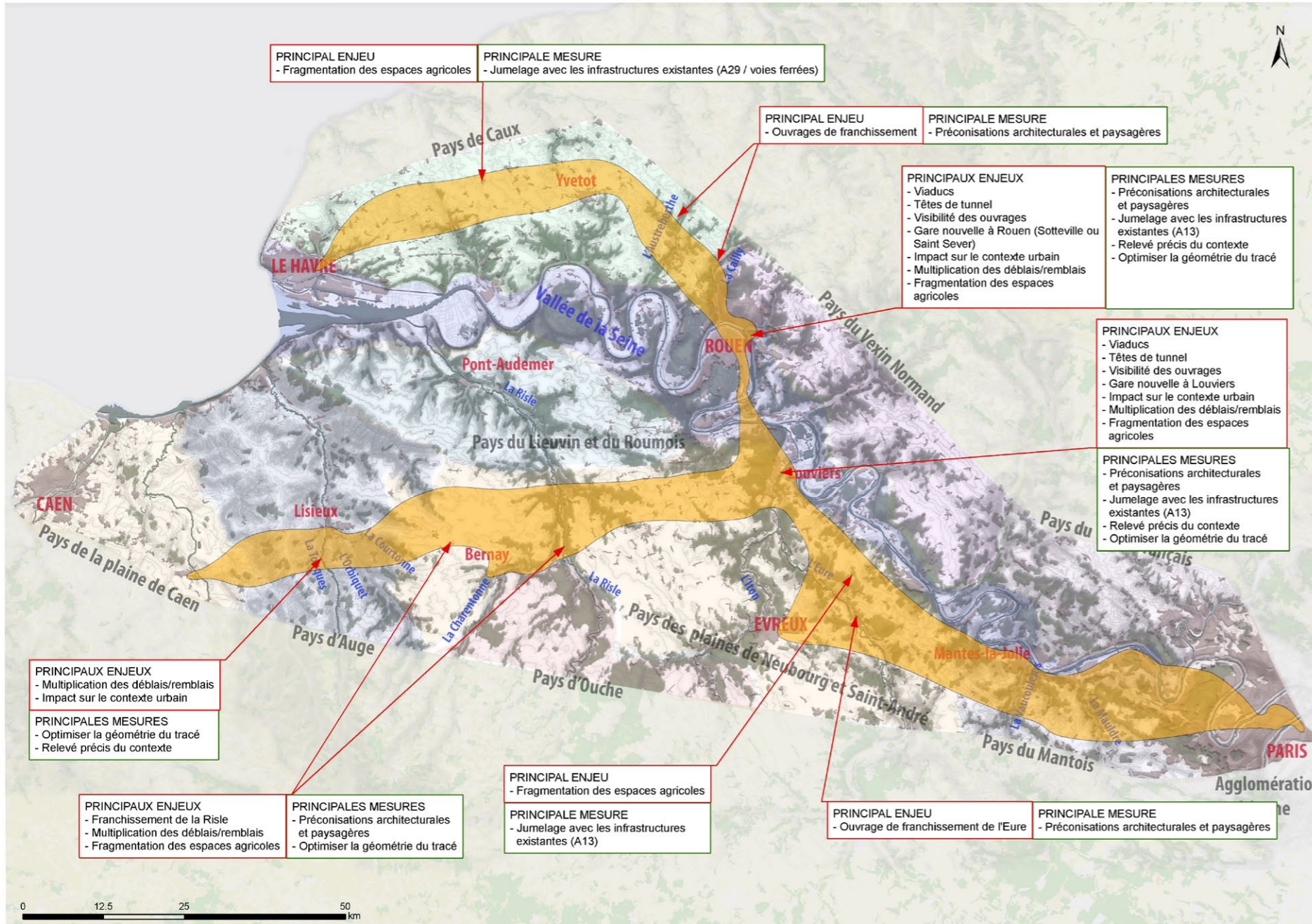
PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES LIEES AU PAYSAGE	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	
PAYS DES PLAINES DE NEUBOURG ET SAINT-ANDRE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique • Gare nouvelle à Evreux 	<p>vallée de la Risle : large, urbaine, plate et agricole aux coteaux boisés</p> <p>vallées de l'Iton : large plate et agricole aux coteaux boisés,</p> <p>vallée de l'Eure : asymétrique (rive droite agricole et rive gauche abrupte et boisée), urbaine, très large, plate et agricole,</p> <p>plateaux agricoles boisés de remises ou alignements d'arbres,</p> <p>plateaux agricoles animés par les ondulations du relief liées aux vallons adjacents boisés et aux vallées précitées,</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vermaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Neubourg, Evreux),</p> <p>principales villes : Brienne, Evreux, Le Neubourg,</p> <p>vues panoramiques sur les plaines ponctuées de boisements et vues sur les vallées de la Risle, de l'Iton et de l'Eure,</p> <p>vallée de la Risle « haute », étroite boisée et agricole,</p> <p>vallées de la Charentonne et de la Guilet étroites boisées et agricoles,</p> <p>ondulations du relief,</p> <p>forte présence de massifs forestiers,</p> <p>traces de bocage, pratique de l'émondage, présence ponctuelle de l'élevage,</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vermaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Bernay),</p> <p>principales villes : Bernay, Conches-en-Ouche</p> <p>vues sur la vallée de la Risle et les massifs forestiers,</p> <p>cheveu hydrographique important de la Touques de l'Oblique et la Courtonne,</p> <p>relief vallonné (par de nombreux cours d'eau) et boisé,</p> <p>bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage,</p> <p>élevage (bovin et équin)</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vermaculaire, traditionnel, augeron, de bord de mer (Deauville, Trouville...), agricole et religieux (Lisieux, Pont-l'Évêque), lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement</p> <p>principales villes : Lisieux, Pont-l'Évêque, Deauville, Trouville,</p> <p>vues panoramiques sur la plaine de Caen et vues sur le relief du pays d'Auge,</p>	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères	
			GEOGRAPHIE	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères
			AGRICULTURE	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14	Jumelage avec infrastructures existante RD 154	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14
			PATRIMOINE BATI	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)
			VUES	Préconisations paysagères	Préconisations paysagères	Préconisations paysagères
			VUES	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte
PAYS D'AUUGE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	<p>confluence de la Risle avec la Seine : très large, agricole et urbaine</p> <p>plateau au sud de la Seine entaillé par la Risle et ondulé par les petits vallons adjacents à la Risle,</p> <p>bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage, élevage (bovin et équin),</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vermaculaire, traditionnel, agricole, de bord de mer (Honfleur), industriel et religieux (Pont-Audemer),</p> <p>principales villes : Pont-Audemer, Honfleur</p> <p>vues panoramiques sur la confluence avec la Seine et sur la vallée de la Risle,</p> <p>fleuve côtier de l'Orne traversant Caen,</p> <p>fleuve côtier de la Dives avec son réseau de canaux et sa plaine agricole,</p> <p>espace agricole avec des reliquats de bocage et reliquats de pratique de l'émondage,</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vermaculaire, traditionnel, de reconstruction (Caen), de bord de mer (Cabourg) et lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement,</p> <p>principales villes : agglomération de Caen, Cabourg,</p> <p>vues panoramiques sur la plaine de Caen et le relief du pays d'Auge</p>	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères	
			GEOGRAPHIE	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères	
			AGRICULTURE	Optimiser la géométrie du tracé	Optimiser la géométrie du tracé	Optimiser la géométrie du tracé
			PATRIMOINE BATI	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)
			VUES	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte
			VUES	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte
PAYS DE LA PLAINE DE CAEN	<ul style="list-style-type: none"> • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	<p>confluence de la Seine avec la Seine : très large, agricole et urbaine</p> <p>plateau au sud de la Seine entaillé par la Risle et ondulé par les petits vallons adjacents à la Risle,</p> <p>bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage, élevage (bovin et équin),</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vermaculaire, traditionnel, agricole, de bord de mer (Honfleur), industriel et religieux (Pont-Audemer),</p> <p>principales villes : Pont-Audemer, Honfleur</p> <p>vues panoramiques sur la confluence avec la Seine et sur la vallée de la Risle,</p> <p>fleuve côtier de l'Orne traversant Caen,</p> <p>fleuve côtier de la Dives avec son réseau de canaux et sa plaine agricole,</p> <p>espace agricole avec des reliquats de bocage et reliquats de pratique de l'émondage,</p> <p>bâti normand patrimonial : résidentiel, vermaculaire, traditionnel, de reconstruction (Caen), de bord de mer (Cabourg) et lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement,</p> <p>principales villes : agglomération de Caen, Cabourg,</p> <p>vues panoramiques sur la plaine de Caen et le relief du pays d'Auge</p>	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères	
			GEOGRAPHIE	Préconisations architecturales et paysagères	Préconisations architecturales et paysagères	
			AGRICULTURE	Optimiser la géométrie du tracé	Optimiser la géométrie du tracé	Optimiser la géométrie du tracé
			PATRIMOINE BATI	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)
			VUES	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte
			VUES	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte	Relevé précis du contexte

Valeur des mesures

NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
---------------------------------	------	-------	--------	--------------

2.2.1 scénario A

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour le scénario A.



Tableaux de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour le scénario A.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX SCENARIO A	MESURES SCENARIO A		
VALLEE DE LA SEINE	ESTUAIRE	GEOGRAPHIE	estuaire, coteaux, marais, réserves naturelles, tourbières, berges			
		AGRICULTURE	agriculture, pâturage et maraîchage,			
		PATRIMOINE BATI	ouvrage d'art (pont de Normandie), port (du havre) et zones industrielles			
		VUES	vues panoramiques depuis les coteaux sur l'estuaire et la Manche,			
	MEANDRE (Boucles à l'aval de Rouen)	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement / Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Rouen (Sotteville ou Saint-Sever) 	GEOGRAPHIE	fleuve, coteaux de la Seine, boisement, berges	Viaducs Têtes de tunnel Multiplication des déblais/remblais	Préconisations architecturales et paysagères Optimiser la géométrie du tracé
			AGRICULTURE	pâturage et agriculture de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14
			PATRIMOINE BATI	ouvrage d'art (ponts à Rouen), port de Rouen et zones industrielles, bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel (Rouen), principales villes : agglomération de Rouen, le Petit-Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen,	Impact sur le contexte urbain	Relevé précis du contexte
			VUES	vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine.	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Relevé précis du contexte
					Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
					visibilité des ouvrages	Préconisations paysagères
VOIE NAVIGABLE (boucles à l'amont de Rouen)	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement / Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Louviers 	GEOGRAPHIE	fleuve, coteaux de la Seine, boisement, étangs, berges	Viaduc Multiplication des déblais/remblais	Préconisations architecturales et paysagères Optimiser la géométrie du tracé	
		AGRICULTURE	pâturage et agriculture de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14	
		PATRIMOINE BATI	ouvrages d'art (ponts), zones industrielles, bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel, principales villes : Oissel, Cléon, Elbeuf, Pont-de-L'Arche, Louviers	Impact sur le contexte urbain	Relevé précis du contexte	
		VUES	vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Relevé précis du contexte	
HABITANTS (la Seine de Poses à l'agglomération parisienne)			Cf. Évaluation des enjeux IDF			
PAYS DU MANTOIS			Cf. Évaluation des enjeux IDF			

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX SCENARIO A	MESURES SCENARIO A
PAYS DU LIEUVIN ET DU ROUMOIS	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	confluence de la Risle avec la Seine : très large, agricole et urbaine		
			plateau au sud de la Seine entaillé par la Risle et ondulé par les petits vallons adjacents à la Risle,		
		AGRICULTURE	bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage, élevage (bovin et équin),		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, de bord de mer (Honfleur), industriel et religieux (Pont-Audemer),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
			principales villes : Pont-Audemer, Honfleur		
VUES	vues panoramiques sur la confluence avec la Seine et sur la vallée de la Risle.				

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX SCENARIO A	MESURES SCENARIO A
PAYS DE LA PLAINE DE CAEN	<ul style="list-style-type: none"> • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	fleuve côtier de l'Orne traversant Caen,		
			fleuve côtier de la Dives avec son réseau de canaux et sa plaine agricole,		
		AGRICULTURE	espace agricole avec des reliquats de bocage et reliquats de pratique de l'émondage,		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, de reconstruction (Caen), de bord de mer (Cabourg) et industriel (Caen), lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
			principales villes : agglomération de Caen, Cabourg.		
VUES	vues panoramiques sur la plaine de Caen et le relief du pays d'Auge				

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX SCENARIO A	MESURES SCENARIO A
PAYS DE CAUX	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées (adjacentes à la Seine), urbanisées agricoles et aux coteaux boisés (comme l'Austreberthe et la Cailly)	Franchissement de la Cailly et l'Austreberthe	Préconisations architecturales et paysagères
			rebord de plateau entaillé par des petites vallées adjacentes boisées à la Seine (comme le Commerce),		
		AGRICULTURE	vastes étendues agricoles ponctuées de clos-masures cauchois (élément patrimonial architectural et paysager),	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A29/Voies ferrées
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole (clos-masure), industriel et religieux (Yvetot, Bolbec, Lillebonne),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
			principales villes : Yvetot, Lillebonne, Bolbec,		
VUES	vues panoramiques sur le plateau et les clos mesures.				

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX SCENARIO A	MESURES SCENARIO A
PAYS DU VEXIN NORMAND		GEOGRAPHIE	plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées larges, urbanisées et boisées adjacentes à la Seine (comme l'Andelle et le Gambon),	Aucun scénario envisagé	
			rebord de plateau entaillé par d'autres petites vallées de moindre taille adjacentes boisées à la Seine		
		AGRICULTURE	espaces agricoles animés de boisements (remises) ou alignements d'arbres,		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (vallée de l'Andelle et les Andelys)		
			principale ville : les Andelys.		
VUES	vues panoramiques sur le plateau,				

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX SCENARIO A	MESURES SCENARIO A
PAYS DES PLAINES DE NEUBOURG ET SAINT-ANDRE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique • Gare nouvelle à Evreux 	GEOGRAPHIE	vallée de la Risle : large, urbaine, plate et agricole aux coteaux boisés	Franchissement de la Risle	Préconisations architecturales et paysagères
			vallées de l'Itton : large plate et agricole aux coteaux boisés,		
		vallée de l'Eure : asymétrique (rive droite agricole et rive gauche abrupte et boisée), urbaine, très large, plate et agricole,	Franchissement de l'Eure	Préconisations architecturales et paysagères	
		AGRICULTURE	plateaux agricoles boisés de remises ou alignements d'arbres,		
			plateaux agricoles animés par les ondulations du relief liées aux vallons adjacents boisés et aux vallées précitées,	Fragmentation des espaces agricoles Multiplication des déblais/remblais	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14
PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Neubourg, Evreux),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)			
	principales villes : Brionne, Evreux, Le Neubourg.				
VUES	vues panoramiques sur les plaines ponctuées de boisements et vues sur les vallées de la Risle, de l'Itton et de l'Eure,				

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX SCENARIO A	MESURES SCENARIO A
PAYS D'OUCHÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Contraintes techniques dans le cas du raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique en passant par Bernay (section Bernay/Lisieux/Caen par la ligne classique) • Franchissement /Viaduc • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	vallée de la Risle « haute », étroite boisée et agricole,	Franchissement de la Charentonne	Préconisations architecturales et paysagères
			vallées de la Charentonne et de la Guiel étroites boisées et agricoles,		
		ondulations du relief,			
		AGRICULTURE	forte présence de massifs forestiers,		
			traces de bocage, pratique de l'émondage, présence ponctuelle de l'élevage,		
PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Bernay),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)			
	principales villes : Bernay, Conches-en-Ouche				
VUES	vues sur la vallée de la Risle et les massifs forestiers,				

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX SCENARIO A	MESURES SCENARIO A
PAYS D'AUGE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement /Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	chevelu hydrographique important de la Touques de l'Orbiquet et la Courtonne,	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	Optimiser la géométrie du tracé
			relief vallonné (par de nombreux cours d'eau) et boisé,	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	Optimiser la géométrie du tracé
		AGRICULTURE	bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage,		
			élevage (bovin et équin)		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, augeron, de bord de mer (Deauville, Trouville...) agricole et religieux (Lisieux, Pont-l'Evêque), lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
principales villes : Lisieux, Pont-l'Evêque, Deauville, Trouville.	Impact sur le contexte en fonction des raccordements		Relevé précis du contexte		
VUES	vues panoramiques sur la plaine de Caen et vues sur le relief du pays d'Auge,				

Valeur des enjeux

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné

Valeur des mesures

NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné

scénario A

Pays du Mantois

- La traversée du plateau du Mantois en rive gauche de la Vaucouleurs posera les mêmes enjeux liés au paysage décrits dans les options IDF car les ondulations du relief, la densité urbaine et les vallées/vallons qui entaillent le plateau du pays du Mantois sont similaires. Le tracé perpendiculaire à la vallée de Vaucouleurs et ses nombreux vallons tributaires risque de créer plusieurs déblais et remblais et fragmenter encore un peu plus ces espaces, en effet la ligne nouvelle devra s'accommoder de cette topographie afin de respecter les pentes maximales à une infrastructure ferroviaire (enjeu commun aux options A, B et C).

Pays de Caux

- Le passage de la future ligne au sortir de l'agglomération nord de Rouen par la vallée de Cailly à proximité (et si possible en jumelage) de l'A150 créera une série d'ouvrages permettant à la nouvelle ligne de s'accommoder de la topographie (vallée de Cailly). Ces ouvrages d'art devront bénéficier d'un traitement architectural et paysager adapté et soigné afin de limiter les impacts sur les communes proches. L'urbanisation au fond de la vallée de Cailly est dense compte tenu de la proximité de Rouen. Les observateurs qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur la vallée de la Cailly et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement (enjeu commun aux options A et B).
- Le franchissement de la vallée de l'Austreberthe au niveau ou à proximité de Barentin pose les mêmes enjeux que ceux cités précédemment dans le cas d'un franchissement de vallée avec ouvrages d'art spécifiques à une infrastructure ferroviaire (enjeu commun aux options A, B). De plus en ce qui concerne ce franchissement, le viaduc de la nouvelle ligne pourrait être jumelé à celui de la future A150 (enjeu commun aux options A et B).
- Dans le pays de Caux, la topographie relativement plane et la grande échelle des espaces, limitent les enjeux liés au paysage dans la limite où les zones urbaines et les clos-masures sont évités. (Cf. diagnostic du paysage). L'insertion dans le territoire pourra être améliorée par des mesures compensatoires qui s'appuient sur cet élément emblématique du pays de Caux qu'est le clos-masure (alignements d'arbre sur talus entourant une ferme, des vergers et des pâturages) (enjeu commun aux options A et B).
- Au niveau d'Yvetot, les enjeux liés au paysage se concentrent sur un territoire déjà fragmenté par l'A150 et l'A29. Ces enjeux peuvent être réduits dans la mesure où l'on pratique un jumelage proche de l'A29. (enjeu commun aux options A et B).
- Le raccordement à Yvetot est étudié en partie 3.2.3.
- En direction du Havre, les enjeux de fragmentation du paysage pourraient être limités par un jumelage de la ligne nouvelle avec la voie ferrée existante ou l'A29 (parallèles l'une à l'autre). Il restera cependant des enjeux de franchissement au niveau des vallons tributaires des vallées débouchant sur la vallée de la Seine (comme la vallée du Commerce). Comme ces vallons forment des entailles dans le plateau crayeux, le passage de la nouvelle ligne induira de nombreux passages en déblais/remblais ainsi que la construction de viaducs qui nécessiteront un traitement architectural et paysager soigné (enjeu commun aux options A et B).

Vallée de Seine

- Le tracé de l'option de passage parallèle à l'A13 entre le sud de Vernon et l'ouest de Saint-Pierre-du-Vauvray doit être positionné le plus près possible de l'autoroute afin de limiter le délaissé entre les deux infrastructures. Le positionnement en crête de plateau de l'A13 (et par jumelage de la ligne nouvelle) réduit les déblais/remblais liés aux ondulations du plateau par des vallons adjacents à l'Eure et à la Seine. (enjeu commun aux options A et C).
- La confluence de l'Eure et de la Seine entre Louviers et Poses est une zone qui, à l'image de toute la vallée de la Seine, associe espaces industriels, zones agricoles de plaine et réserves naturelles (les anciennes gravières devenues bases de loisirs et réserves ornithologiques de Poses) dans laquelle se trouve déjà plusieurs infrastructures (A13, A154). Les contraintes géométriques de la ligne nouvelle et la topographie (coteaux de l'Eure et de la Seine) engendreront la construction d'une série d'ouvrages. Ces ouvrages d'art devront bénéficier de mesures architecturales et paysagères adaptées afin de limiter les impacts visuels au niveau des communes de Louviers, Val-de-Reuil et Poses. L'urbanisation du fond de vallée de l'Eure y est dense compte tenu de la proximité de Rouen et de son aire d'influence. Les observateurs, de Louviers, Val-de-Reuil et Pont-de-L'arche, qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur la vallée de la Seine et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement (enjeu commun aux options A, B et C).
- Les infrastructures qui sillonnent la vallée de la Seine entre Louviers et Oissel (A13, A154, et voies ferrées) sont déjà très présentes visuellement par les ouvrages d'art. Par exemple, l'A13 relie les coteaux crayeux de l'Eure et morcelle la forêt de Bord-Louviers, avant de franchir par deux fois la Seine au niveau de Criquebeuf-sur-Seine puis traverse la forêt de Rouvray. La ligne nouvelle pourra être jumelée avec l'A13 afin de rejoindre la ligne existante. Les ouvrages d'art de la ligne nouvelle devront bénéficier d'un traitement architectural et paysager adapté et soigné afin de préserver l'intégrité des paysages de la vallée de la Seine où les vues panoramiques sont nombreuses et où les ouvrages de franchissement existants sont également nombreux et variés (enjeu commun aux options A, B et C).
- La traversée de Rouen varie en fonction des gares envisagées (5.5) et des raccordements étudiés spécifiquement dans d'autres parties.
- Le raccordement à Sotteville-Eauplet (pour la gare à Saint-Sever) est étudié en partie 3.2.12.
- Le raccordement à Oissel est étudié en partie 3.2.11.
- Le triangle de bifurcation de Louviers, permettant le raccordement à la ligne classique, la desserte de Louviers et les deux branches en direction du Havre ou de Caen, est évoqué spécifiquement en parties 4.2, 3.2.1 et 5.4 (triangle de Louviers, raccordement de Saint-Pierre-du-Vauvray et gare nouvelle de Louviers).
- L'arrivée sur Le Havre de la ligne nouvelle se confrontera à la densité de l'urbanisation de l'agglomération havraise et aux enjeux de franchissement des nombreuses petites vallées qui entaillent le plateau. Il faudra de nouveau trouver des mesures architecturales et paysagères qui limitent les atteintes à l'intégrité du paysage (enjeu commun aux options A et B).
- Le raccordement à Saint-Laurent-de-Gainneville est étudié en partie 3.2.4.

Pays des plaines de Neubourg et Saint-André

- La ligne nouvelle prend la direction de Caen en traversant le plateau des plaines de l'Eure (Cf. diagnostic paysager), à proximité des forêts de Louviers et d'Elbeuf. La configuration géographique du plateau (vaste et peu ondulé) limite les enjeux dans la mesure où les zones urbaines et agricoles sont évitées.
- Le franchissement de la vallée de la Risle (à proximité de l'A 28) entre le nord de Bernay et au sud de Pont-Audemer pose les mêmes enjeux que précédemment cités dans le cas d'un franchissement de vallée. En effet, la vallée de la Risle est une large vallée à fond plat dans laquelle les impacts potentiellement importants liés à l'insertion du projet (dégagement de l'emprise, travaux de terrassements, ouvrages d'art, visibilité des déblais/remblais depuis les habitations concernées) devront être compensés par un traitement architectural et paysager adapté et soigné afin de maintenir l'intégrité des paysages. (enjeu commun aux options A et B). A noter que la juxtaposition de deux ouvrages d'art de franchissement à un même endroit de la vallée risque d'être perçu comme peu harmonieux, il serait préférable d'éloigner ces ouvrages les uns des autres. (enjeu commun aux options A et B).
- Le plateau situé à l'ouest de la vallée de la Risle, de par sa configuration géographique, est plus propice à limiter les enjeux liés au paysage dans la mesure où les zones urbaines et forestières sont évitées. (enjeu commun aux options A, B et C en partie).
- Un barreau de raccordement vers Evreux est envisagé et cela nécessite un ouvrage de franchissement de l'Eure étudié spécifiquement dans le raccordement dit triangle de Mercey 3.2.9.

Pays d'Auge

- L'arrivée de la ligne nouvelle au sud de Lisieux se trouve confronter à une multiplication de franchissement du dense réseau hydrographique (Cf. diagnostic du paysage) spécifique au pays d'Auge, en effet, la confluence entre la Touques et deux de ses vallées principales adjacentes (l'Orbiquet et la Touques) se trouve au sud de Lisieux. Le franchissement de ces cours d'eau successifs induira des impacts potentiellement importants (travaux de terrassements, ouvrages d'art, visibilité des déblais/remblais depuis les quartiers de Lisieux) et qui seront à traiter avec des mesures de traitement architectural et paysager adaptées afin de maintenir les caractéristiques du paysage bocager augeron (cf. diagnostic du paysage). A noter qu'un passage au nord de Lisieux induirait moins de successions importantes d'ouvrages et de déblais/remblais (enjeu commun aux options A, B et C).
- Le raccordement à Lisieux est et/ou Malicorne sont étudiés en partie 3.2.4 et 3.2.7.
- Le tronçon Bernay/ Lisieux qui emprunte soit la ligne existante ou la ligne nouvelle et qui détermine les variantes du scénario A sera étudié dans le raccordement 3.2.5 de Bernay en traversée ou en contournement

Pays de la plaine de Caen

- La ligne nouvelle emprunte ensuite la ligne existante afin de rejoindre Caen, les enjeux liés au paysage seront limités puisque les travaux ne consistent qu'à une mise aux normes de la ligne classique avec des ouvrages techniques tributaires (caténaires etc...) d'une infrastructure ferroviaire nouvelle (enjeu commun aux options A, B et C).



Ouvrage d'art de l'A13 franchissant l'Eure (à gauche) et la route de Saint-Pierre-du-Rauvray. L'A13 arrive sur le coteau de la rive droite de l'Eure.



Voie ferrée au niveau la de confluence entre la Seine et l'Eure à proximité de Saint-Etienne-du-Vauvray.



Vue sur l'espace agricole de la confluence Seine/Eure à proximité d'Incarville.



Traversée de l'A13 à travers la forêt de Bord-Louvières depuis le plateau de la rive droite de l'Eure à proximité du Haras National (Ferme de Haute Crémonville) à Saint-Etienne-du-Vauvray.



La RD 6015 et l'A 13 franchissent le plateau de la rive droite de l'Eure, ici à proximité du Haras National (Ferme de Haute Crémonville) à Saint-Etienne-du-Vauvray.



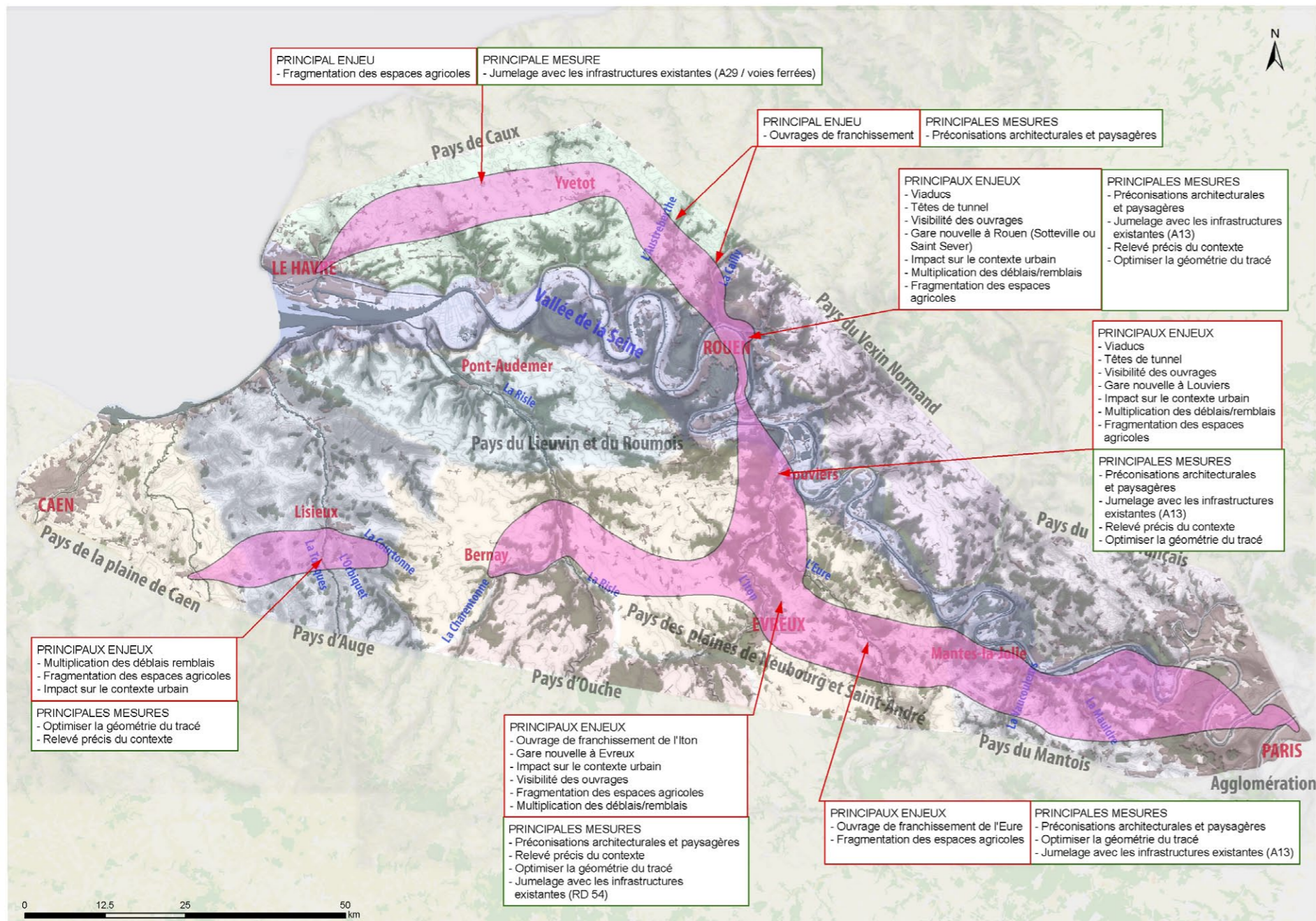
Voie verte de Pinterville à Poses (20km) le long de la rive gauche de l'Eure, ici sous l'A154, à proximité de l'échangeur à péage de l'A13.



Espace agricole en fond de vallée de la Seine à proximité de Saint-Etienne-du-Vauvray. A l'extrême droite de l'image la RD 71 dite chaussée du Vexin.

2.2.2 scénario B

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour le scénario B.



Tableaux de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour le scénario B.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX SCENARIO B	MESURES SCENARIO B
VALLÉE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE estuaire, coteaux, marais, réserves naturelles, tourbières, berges		
		AGRICULTURE agriculture, pâturage et maraîchage,		
		PATRIMOINE BATI ouvrage d'art (pont de Normandie), port (du havre) et zones industrielles bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction (centre du Havre : patrimoine mondial de l'UNESCO) et industriel,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur l'estuaire et la Manche,		
VALLÉE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement / Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Rouen (Sotteville ou Saint-Sever) 	GEOGRAPHIE fleuve, coteaux de la Seine, boisement, berges	Viaduc Têtes de tunnel Multiplication des déblais/remblais	Préconisations architecturales et paysagères Optimiser la géométrie du tracé
		AGRICULTURE pâturage et agriculture de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14
		PATRIMOINE BATI ouvrage d'art (ponts à Rouen), port de Rouen et zones industrielles, bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel (Rouen), principales villes : agglomération de Rouen, le Petit-Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen,	Impact sur le contexte urbain	Relevé précis du contexte
		VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine.	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Relevé précis du contexte
VALLÉE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement / Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Louviers 	GEOGRAPHIE fleuve, coteaux de la Seine, boisement, étangs, berges	Viaduc Multiplication des déblais/remblais	Préconisations architecturales et paysagères Optimiser la géométrie du tracé
		AGRICULTURE pâturage et agriculture de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14
		PATRIMOINE BATI ouvrages d'art (ponts), zones industrielles, bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel, principales villes : Oissel, Cléon, Elbeuf, Pont-de-L'Arche, Louviers	Impact sur le contexte urbain	Relevé précis du contexte
		VUES vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Relevé précis du contexte
HABITANTS (la Seine de Poses à l'agglomération parisienne)		Cf. Évaluation des enjeux IDF		
PAYS DU MANTOIS		Cf. Évaluation des enjeux IDF		

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX SCENARIO B	MESURES SCENARIO B
PAYS DU LIEUVIN ET DU ROUMOIS	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	confluence de la Risle avec la Seine : très large, agricole et urbaine		
			plateau au sud de la Seine entaillé par la Risle et ondulé par les petits vallons adjacents à la Risle,		
		AGRICULTURE	bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage, élevage (bovin et équin),		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, de bord de mer (Honfleur), industriel et religieux (Pont-Audemer),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	principales villes : Pont-Audemer, Honfleur				
PAYS DE LA PLAINE DE CAEN	<ul style="list-style-type: none"> Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	fleuve côtier de l'Orne traversant Caen,		
			fleuve côtier de la Dives avec son réseau de canaux et sa plaine agricole,		
		AGRICULTURE	espace agricole avec des reliquats de bocage et reliquats de pratique de l'émondage,		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, de reconstruction (Caen), de bord de mer (Cabourg) et industriel (Caen), lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	principales villes : agglomération de Caen, Cabourg,				
PAYS DE CAUX	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées (adjacentes à la Seine), urbanisées agricoles et aux coteaux boisés (comme l'Austreberthe et la Cailly)	Franchissement de la Cailly et l'Austreberthe	Préconisations architecturales et paysagères
			rebord de plateau entaillé par des petites vallées adjacentes boisées à la Seine (comme le Commerce),		
		AGRICULTURE	vastes étendues agricoles ponctuées de clos-masures cauchois (élément patrimonial architectural et paysager),	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A29/Voies ferrées
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole (clos-masure), industriel et religieux (Yvetot, Bolbec, Lillebonne),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	principales villes : Yvetot, Lillebonne, Bolbec,				
PAYS DU VEXIN NORMAND		GEOGRAPHIE	plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées larges, urbanisées et boisées adjacentes à la Seine (comme l'Andelle et le Gambon),		
			rebord de plateau entaillé par d'autres petites vallées de moindre taille adjacentes boisées à la Seine		
		AGRICULTURE	espaces agricoles animés de boisements (remises) ou alignements d'arbres,	Aucun scénario envisagé	
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (vallée de l'Andelle et les Andelys)		
VUES	principale ville : les Andelys, vues panoramiques sur le plateau,				

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE		ENJEUX SCENARIO B	MESURES SCENARIO B
PAYS DES PLAINES DE NEUBOURG ET SAINT-ANDRE	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Evreux 	GEOGRAPHIE	vallée de la Risle : large, urbaine, plate et agricole aux coteaux boisés	Franchissement de la Risle	Préconisations architecturales et paysagères
			vallées de l'Iton : large plate et agricole aux coteaux boisés,	Franchissement de l'Iton	Préconisations architecturales et paysagères
		AGRICULTURE	vallée de l'Eure : asymétrique (rive droite agricole et rive gauche abrupte et boisée), urbaine, très large, plate et agricole,	Franchissement de l'Eure	Préconisations architecturales et paysagères
		PATRIMOINE BATI	plateaux agricoles boisés de remises ou alignements d'arbres,	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructure existante RD 154
PAYS D'OUICHE	<ul style="list-style-type: none"> Contraintes techniques dans le cas du raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique en passant par Bernay (section Bernay/Lisieux/Caen par la ligne classique) Franchissement /Viaduc Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	plateaux agricoles animés par les ondulations du relief liées aux vallons adjacents boisés et aux vallées précitées,	Multiplication des déblais/remblais	Optimiser la géométrie du tracé
			bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Neubourg, Evreux),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		PATRIMOINE BATI	principales villes : Brionne, Evreux, Le Neubourg,	Impact sur le contexte urbain en fonction de la gare envisagée	Préconisations paysagères
		VUES	vues panoramiques sur les plaines ponctuées de boisements et vues sur les vallées de la Risle, de l'Iton et de l'Eure,	Visibilité des ouvrages	Relevé précis du contexte
PAYS D'AUGE	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	vallée de la Risle « haute », étroite boisée et agricole,		
			vallées de la Charentonne et de la Guiel étroites boisées et agricoles,		
		AGRICULTURE	ondulations du relief, forte présence de massifs forestiers,		
		PATRIMOINE BATI	traces de bocage, pratique de l'émondage, présence ponctuelle de l'élevage,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Bernay), principales villes : Bernay, Conches-en-Ouche				
PAYS D'AUGE	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	vues sur la vallée de la Risle et les massifs forestiers,		
			chevelu hydrographique important de la Touques de l'Orbiquet et la Courtonne,	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	Optimiser la géométrie du tracé
		AGRICULTURE	relief vallonné (par de nombreux cours d'eau) et boisé,	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	Optimiser la géométrie du tracé
		PATRIMOINE BATI	bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage, élevage (bovin et équin)	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
VUES	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, augeron, de bord de mer (Deauville, Trouville...) agricole et religieux (Lisieux, Pont-l'Evêque), lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement				
PAYS D'AUGE		GEOGRAPHIE	principales villes : Lisieux, Pont-l'Evêque, Deauville, Trouville,	Impact sur le contexte en fonction des raccordements	Relevé précis du contexte
			vues panoramiques sur la plaine de Caen et vues sur le relief du pays d'Auge,		

Valeur des enjeux

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
-----------------------	------	-------	--------	--------------

Valeur des mesures

NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
---------------------------------	------	-------	--------	--------------

Pays du Mantois

- La traversée du plateau du Mantois en rive gauche de la Vaucouleurs posera les mêmes enjeux liés au paysage décrits dans les options IDF car les ondulations du relief, la densité urbaine et les vallées/vallons qui entaillent le plateau du pays du Mantois sont similaires. Le tracé perpendiculaire à la vallée de Vaucouleurs et ses nombreux vallons tributaires risque de créer plusieurs déblais et remblais et fragmenter encore un peu plus ces espaces, en effet la ligne nouvelle devra s'accommoder de cette topographie afin de respecter les pentes maximales à une infrastructure ferroviaire (enjeu commun aux options A, B et C).

Pays de Caux

- Le passage de la future ligne au sortir de l'agglomération nord de Rouen par la vallée de Cailly à proximité (et si possible en jumelage) de l'A150 créera une série d'ouvrages permettant à la nouvelle ligne de s'accommoder de la topographie (vallée de Cailly). Ces ouvrages d'art devront bénéficier d'un traitement architectural et paysager adapté et soigné afin de limiter les impacts sur les communes proches de ces ouvrages. L'urbanisation au fond de la vallée de Cailly est dense compte tenu de la proximité de Rouen. Les observateurs qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur la vallée de la Cailly et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement (enjeu commun aux options A et B).
- Le raccordement envisagé vers Malauney-le Houlme est étudié en partie 3.2.8.*
- Le franchissement de la vallée de l'Austreberthe au niveau ou à proximité de Barentin pose les mêmes enjeux que ceux cités précédemment dans le cas d'un franchissement de vallée avec ouvrages d'art spécifiques à une infrastructure ferroviaire (enjeu commun aux options A, B). De plus en ce qui concerne ce franchissement, le viaduc de la nouvelle ligne pourrait être jumelé à celui de la future A150 (enjeu commun aux options A et B).
- Dans le pays de Caux, la topographie relativement plane et la grande échelle des espaces, limitent les enjeux liés au paysage dans la limite où les zones urbaines et les clos-masures sont évités. (Cf. diagnostic du paysage). L'insertion dans le territoire pourra être amélioré par des mesures compensatoires qui s'appuient sur cet élément emblématique du pays de Caux qu'est le clos-masure (alignements d'arbre sur talus entourant une ferme, des vergers et des pâturages) (enjeu commun aux options A et B).
- Au niveau d'Yvetot, les enjeux liés au paysage se concentrent sur un territoire déjà fragmenté par l'A150 et l'A29. Ces enjeux peuvent être réduits dans la mesure où l'on pratique un jumelage proche de l'A29. (enjeu commun aux options A et B).
- Le raccordement à Yvetot est étudié en partie 3.2.3.*
- En direction du Havre, les enjeux de fragmentation du paysage pourraient être limités avec un jumelage de la ligne nouvelle avec la voie ferrée existante ou l'A29 (parallèles l'une à l'autre). Il restera cependant des enjeux de franchissement au niveau des vallons tributaires des vallées débouchant sur la vallée de la Seine (comme la vallée du Commerce). Comme ces vallons forment des entailles dans le plateau crayeux, le passage de la nouvelle ligne induira de nombreux passages en déblais/remblais ainsi que la construction de viaducs qui nécessiteront un traitement architectural et paysager soigné. (enjeu commun aux options A et B)

Vallée de Seine

- La confluence de l'Eure et de la Seine entre Louviers et Poses est une zone qui, à l'image de toute la vallée de la Seine, associe espaces industriels, zones agricoles de plaine et réserves naturelles (les anciennes gravières devenues bases de loisirs et réserves ornithologiques de Poses) dans laquelle se trouve déjà plusieurs infrastructures (A13, A154). Les contraintes géométriques de la ligne nouvelle et la topographie (coteaux de l'Eure et de la Seine) engendreront la construction d'une série d'ouvrages. Ces ouvrages d'art devront bénéficier de mesures architecturales et paysagères adaptées afin de limiter les impacts visuels au niveau des communes de Louviers, Val-de-Reuil et Poses. L'urbanisation du fond de vallée de l'Eure y est dense compte tenu de la proximité de Rouen et de son aire d'influence. Les observateurs, de Louviers, Val-de-Reuil et Pont-de-L'arche, qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur la vallée de la Seine et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement (enjeu commun aux options A, B et C).
 - Les infrastructures qui sillonnent la vallée de la Seine entre Louviers et Oissel (A13, A154, et voies ferrées) sont déjà très présentes visuellement par les ouvrages d'art. Par exemple, l'A13 relie les coteaux crayeux de l'Eure et morcelle la forêt de Bord-Louviers, avant de franchir par deux fois la Seine au niveau de Criquebeuf-sur-Seine puis traverse la forêt de Rouvray. La ligne nouvelle pourra être jumelée avec l'A13 afin de rejoindre la ligne existante. Les ouvrages d'art de la ligne nouvelle devront bénéficier d'un traitement architectural et paysager adapté et soigné afin de préserver l'intégrité des paysages de la vallée de la Seine où les vues panoramiques sont nombreuses et où les ouvrages de franchissement existants sont également nombreux et variés (enjeu commun aux options A, B et C).
 - La traversée de Rouen varie en fonction des gares envisagées (5.5) et des raccordements étudiés spécifiquement dans d'autres parties.*
 - Le raccordement à Sotteville-Eauplet (pour la gare à Saint-Sever) est étudié en partie 3.2.12.*
 - Le raccordement à Oissel est étudié en partie 3.2.11.*
 - Le triangle de bifurcation de Louviers, permettant le raccordement à la ligne classique, la desserte de Louviers et les deux branches en direction du Havre ou de Caen, est évoqué spécifiquement en parties 4.2, 3.2.1 et 5.4 (triangle de Louviers, raccordement de Saint-Pierre-du-Vauvray et gare nouvelle de Louviers).*
 - L'arrivée sur le Havre de la ligne nouvelle se confrontera à la densité de l'urbanisation du Havre et de son agglomération et aux enjeux de franchissement des nombreuses petites vallées qui entaillent le plateau. Il faudra de nouveau trouver des mesures architecturales et paysagères qui limitent les atteintes à l'intégrité du paysage. (enjeu commun aux options A et B).
 - Le raccordement à Saint-Laurent-de-Gainneville est étudié en partie 3.2.4.*
- ### Pays d'Auge
- L'arrivée de la ligne nouvelle au sud de Lisieux se trouve confronter à une multiplication de franchissement du dense réseau hydrographique (Cf. diagnostic du paysage) spécifique au pays d'Auge, en effet, la confluence entre la Touques et deux de ses vallées principales adjacentes (l'Orbiquet et la Touques) se trouve au sud de Lisieux. Le franchissement de ces cours d'eau successifs induira des impacts potentiellement importants liés à l'insertion du projet (travaux de terrassements, ouvrages d'art, visibilité des déblais/remblais depuis les quartiers de Lisieux) et qui seront à traiter avec des mesures de traitement architectural et paysager adaptées afin de maintenir les caractéristiques du paysage bocager augeron (cf. diagnostic du paysage). A noter qu'un passage au nord de Lisieux induirait moins de successions importantes d'ouvrages et de déblais/remblais (enjeu commun aux options A, B et C).
 - Le raccordement à Lisieux est et/ou Malicorne sont étudiés en partie 3.2.4 et 3.2.7.*

Pays des plaines de Neubourg et Saint-André

- Une fois passée la commune de Saint-Illiers, la section courante traverse le plateau des plaines de l'Eure à l'ouest de la rivière Eure (cf. diagnostic du paysage).
- Le franchissement de l'Eure nécessitera la construction d'un ouvrage d'art dont le traitement architectural et paysager devra être de qualité afin d'insérer au mieux l'ouvrage dans l'épaisseur de cette vallée asymétrique (cf. diagnostic du paysage ; rive gauche abrupte et boisée, rive droite plus souple et agricole).
- L'arrivée de la ligne nouvelle sur le plateau à l'ouest de l'Eure devra se faire en suivant une ligne de crête ce qui devrait limiter les impacts de la ligne dans le paysage.
- Au niveau de la confluence entre l'Iton et l'Eure et où se trouve la RD 154, l'arrivée de la ligne nouvelle engendrera la construction d'une série d'ouvrages permettant à la ligne nouvelle de franchir ces deux cours d'eau et cette route. Ces ouvrages devront bénéficier d'un traitement architectural et paysager adaptées afin de limiter les impacts visuels sur les communes proches. L'urbanisation du fond de vallées y est dense compte tenu de la proximité de Rouen et de son aire d'influence. Les observateurs de ces communes, qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur la confluence entre l'Iton et l'Eure et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement.
- Le franchissement de l'Iton nécessitera la construction d'un viaduc qui devra bénéficier de traitements architecturaux et paysagers spécifiques afin de s'intégrer au mieux au paysage de cette vallée large et agricole (cf. diagnostic du paysage).
- La traversée du vaste plateau des plaines de l'Eure à l'est de l'Iton devrait limiter les impacts de l'insertion de la ligne nouvelle pour peu que l'on affine les données liées au cadre de vie des riverains dans les études ultérieures.
- Le franchissement de la vallée de la Risle (à proximité de l'A 28) entre le nord de Bernay et au sud de Pont-Audemer pose les mêmes enjeux que précédemment cités dans le cas d'un franchissement de vallée. En effet, la vallée de la Risle est une large vallée à fond plat dans laquelle les impacts potentiellement importants liés à l'insertion du projet (travaux de terrassements, ouvrages d'art, visibilité des déblais/remblais depuis les habitations concernées) devront être compensés par un traitement architectural et paysager adapté et soigné afin de maintenir l'intégrité des paysages. (enjeu commun aux options A et B). A noter que la juxtaposition de deux ouvrages d'art de franchissement à un même endroit de la vallée risque d'être perçu comme peu harmonieux, il serait préférable d'éloigner ces ouvrages les uns des autres (enjeu commun aux options A et B).**
- Le plateau situé à l'ouest de la vallée de la Risle, de par sa configuration géographique, est plus propice à limiter les enjeux liés au paysage dans la mesure où les zones urbaines et forestières sont évitées (enjeu commun aux options A, B et C en partie).
- Le raccordement qui permet la desserte d'Evreux est évoqué en partie 3.2.10 (triangle d'Evreux est). A l'échelle de la section courante, il pose les mêmes enjeux paysagers que ceux décrits en partie 5.3 (gare nouvelle d'Evreux) et 4.2 (triangle d'Evreux nord)*
- Le triangle d'Evreux Nord qui permet à la ligne de bifurquer en direction du Havre (en passant par Rouen) ou de Caen est étudié en partie 4.2..*

Pays de la plaine de Caen

- La ligne nouvelle emprunte ensuite la ligne existante afin de rejoindre Caen, les enjeux liés au paysage seront limités puisque les travaux ne consistent qu'à une mise aux normes de la ligne classique avec des ouvrages techniques tributaires (caténaux etc...) d'une infrastructure ferroviaire nouvelle (enjeu commun aux options A, B et C).



Franchissement de la vallée de l'Eure par l'ex RN 13, au sud de Pacy-sur-Eure.



Coteau crayeux de la vallée de l'Eure, en rive gauche à Cailly-sur-Eure.



Vallée Rance à Houlbec-Cocherel.



Organisation de la vallée de l'Eure à proximité de Cailly-sur-Eure: le fond de vallée et le versant en rive droite de l'Eure sont agricoles, le versant en rive gauche est boisé et l'urbanisation se trouve en fond de vallée. Les ondulations du rebord de plateau en rive gauche par les vallons affluents de l'Eure sont visibles.



Zone d'activité avec vue sur l'A 13, espace agricole au premier plan, à proximité de Champenard.



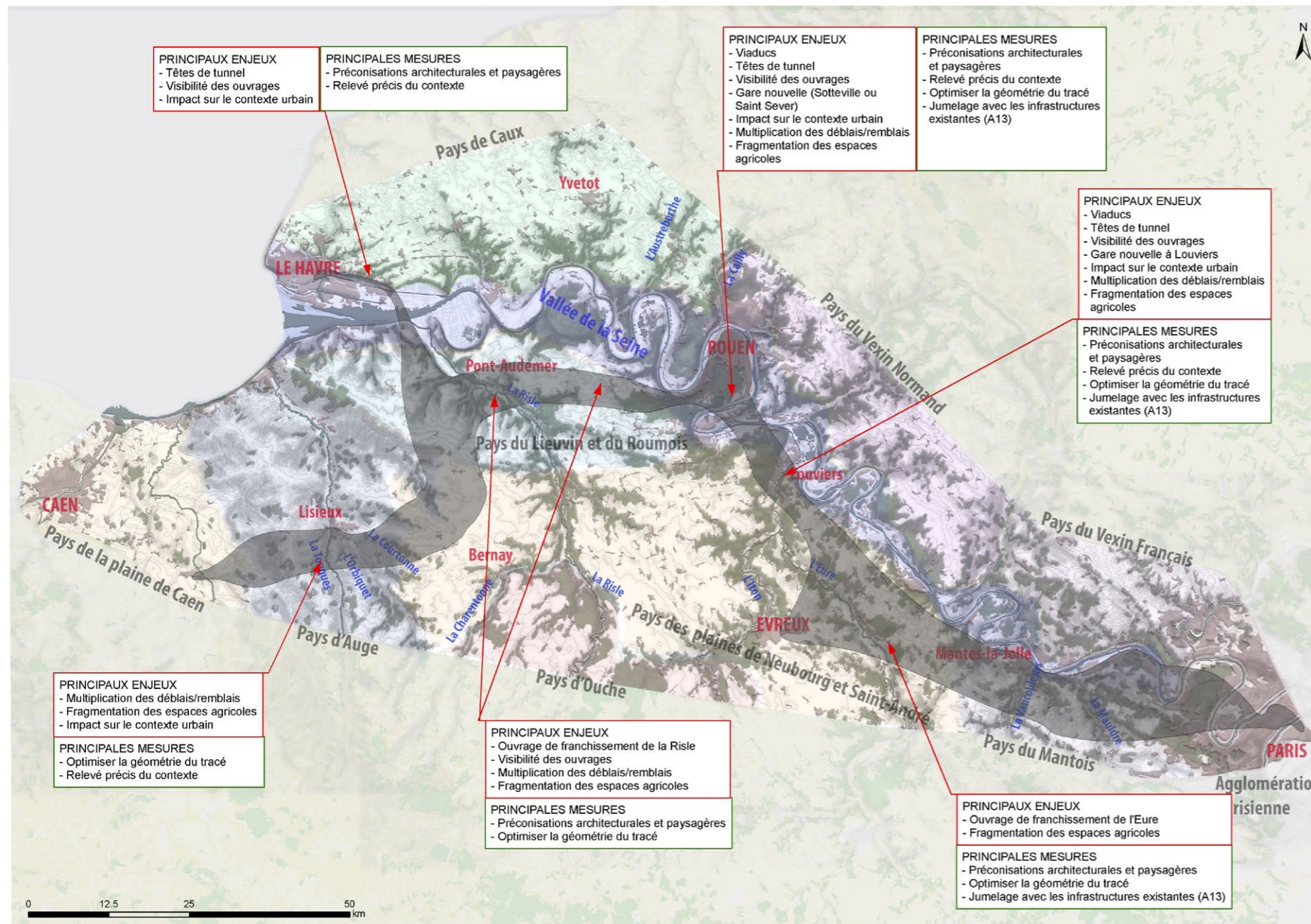
Aire d'autoroute de l'A13 insérée dans des boisements à proximité de Champenard.



L'autoroute A13 traversant le plateau entre la seine à l'est et l'Eure à l'ouest en ligne de crête, à proximité de Champenard.

2.2.3 scénario C

Carte de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour le scénario C.



Tableaux de synthèse des enjeux et mesures liés au paysage pour le scénario C.

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX SCENARIO C	MESURES SCENARIO C			
ESTUAIRE	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	estuaire, coteaux, marais, réserves naturelles, tourbières, berges	Visibilité des ouvrages	Préconisations architecturales et paysagères		
		AGRICULTURE	agriculture, pâturage et maraîchage,				
		PATRIMOINE BATI	ouvrage d'art (pont de Normandie), port (du havre) et zones industrielles	Tête de tunnel, Impact sur le contexte urbain	Visibilité des ouvrages	Préconisations architecturales et paysagères	
		VUES	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction (centre du Havre : patrimoine mondial de l'UNESCO) et industriel,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)			
VALLEE DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement / Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique • Gare nouvelle à Rouen (Sotteville ou Saint-Sever) 	GEOGRAPHIE	fleuve, coteaux de la Seine, boisement, berges				
		AGRICULTURE	pâturage et agriculture de fond de vallée				
		PATRIMOINE BATI	ouvrage d'art (ponts à Rouen), port de Rouen et zones industrielles, bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel (Rouen), principales villes : agglomération de Rouen, le Petit-Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)			
		VUES	vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée de la Seine.	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Relevé précis du contexte		
VOIE NAVIGABLE (boucles à l'amont de Rouen)	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement / Viaduc • Tunnel et tête de tunnel • Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne • Raccordement à la ligne classique • Gare nouvelle à Louviers 	GEOGRAPHIE	fleuve, coteaux de la Seine, boisement, étangs, berges	Viaduc	Multiplication des déblais/remblais	Préconisations architecturales	
		AGRICULTURE	pâturage et agriculture de fond de vallée	Fragmentation des espaces agricoles	Jumelage avec infrastructures existantes A13/A14		
		PATRIMOINE BATI	ouvrages d'art (ponts), zones industrielles, bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, religieux, de reconstruction et industriel, principales villes : Oissel, Cléon, Elbeuf, Pont-de-L'Arche, Louviers	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	Impact sur le contexte urbain	Relevé précis du contexte	
		VUES	vues panoramiques depuis les coteaux sur la vallée	Impact sur le contexte urbain en fonction des gares envisagées	Relevé précis du contexte	Préconisations paysagères	
HABITANTS (la Seine de Poses à l'agglomération parisienne)					Cf. Évaluation des enjeux IDF		
PAYS DU MANTOIS					Cf. Évaluation des enjeux IDF		

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX SCENARIO C	MESURES SCENARIO C	
PAYS DU LIEUVIN ET DU ROUMOIS	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	confluence de la Risle avec la Seine : très large, agricole et urbaine	Franchissement de la Risle	Préconisations architecturales et paysagères
			plateau au sud de la Seine entaillé par la Risle et ondulé par les petits vallons adjacents à la Risle,	Multiplication des déblais/remblais en fonction des raccordements	Optimiser la géométrie du tracé
		AGRICULTURE	bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage, élevage (bovin et équin),	Fragmentation des espaces agricoles	Optimiser la géométrie du tracé
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, de bord de mer (Honfleur), industriel et religieux (Pont-Audemer),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES	principales villes : Pont-Audemer, Honfleur	visibilité des ouvrages	Préconisations paysagères
PAYS DE LA PLAINE DE CAEN	<ul style="list-style-type: none"> Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	fleuve côtier de l'Orne traversant Caen,		
			fleuve côtier de la Dives avec son réseau de canaux et sa plaine agricole,		
		AGRICULTURE	espace agricole avec des reliquats de bocage et reliquats de pratique de l'émondage,		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, de reconstruction (Caen), de bord de mer (Cabourg) et industriel (Caen), lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES	principales villes : agglomération de Caen, Cabourg.	vues panoramiques sur la plaine de Caen et le relief du pays d'Auge	

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX SCENARIO C	MESURES SCENARIO C	
PAYS DE CAUX	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées (adjacentes à la Seine), urbanisées agricoles et aux coteaux boisés (comme l'Austreberthe et la Cailly)		
			rebord de plateau entaillé par des petites vallées adjacentes boisées à la Seine (comme le Commerce),		
		AGRICULTURE	vastes étendues agricoles ponctuées de clos-masures cauchois (élément patrimonial architectural et paysager),		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole (clos-masure), industriel et religieux (Yvetot, Bolbec, Lillebonne),	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES	principales villes : Yvetot, Lillebonne, Bolbec,	vues panoramiques sur le plateau et les clos mesures.	
PAYS DU VEXIN NORMAND		GEOGRAPHIE	plateau au nord de la Seine entaillé par plusieurs vallées larges, urbanisées et boisées adjacentes à la Seine (comme l'Andelle et le Gambon),	Aucun scénario envisagé	
			rebord de plateau entaillé par d'autres petites vallées de moindre taille adjacentes boisées à la Seine		
		AGRICULTURE	espaces agricoles animés de boisements (remises) ou alignements d'arbres,		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (vallée de l'Andelle et les Andelys), principale ville : les Andelys,		
		VUES	vues panoramiques sur le plateau,		

PAYS	RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRAINTES TECHNIQUES	RAPPEL DES PRINCIPALES SENSIBILITES LIEES AU PAYSAGE	ENJEUX SCENARIO C	MESURES SCENARIO C	
PAYS DES PLAINES DE NEUBOURG ET SAINT-ANDRE	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique Gare nouvelle à Evreux 	GEOGRAPHIE	vallée de la Risle : large, urbaine, plate et agricole aux coteaux boisés		
			vallées de l'Iton : large plate et agricole aux coteaux boisés,		
		AGRICULTURE	plateaux agricoles boisés de remises ou alignements d'arbres,	Franchissement de l'Eure	Préconisations architecturales et paysagères
		PATRIMOINE BATI	plateaux agricoles animés par les ondulations du relief liées aux vallons adjacents boisés et aux vallées précitées,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES	principales villes : Brionne, Evreux, Le Neubourg,	Fragmentation des espaces agricoles	Multiplication des déblais/remblais
PAYS D'OUCHE	<ul style="list-style-type: none"> Contraintes techniques dans le cas du raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique en passant par Bernay (section Bernay/Lisieux/Caen par la ligne classique) Franchissement /Viaduc Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	vallée de la Risle « haute », étroite boisée et agricole,		
			vallées de la Charentonne et de la Guiel étroites boisées et agricoles,		
		AGRICULTURE	ondulations du relief, forte présence de massifs forestiers,		
		PATRIMOINE BATI	traces de bocage, pratique de l'émondage, présence ponctuelle de l'élevage,	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, agricole, industriel et religieux (Bernay), principales villes : Bernay, Conches-en-Ouche	vues sur la vallée de la Risle et les massifs forestiers,	
PAYS D'AUGE	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement /Viaduc Tunnel et tête de tunnel Déblais/remblais liés à la géométrie de la ligne Raccordement à la ligne classique 	GEOGRAPHIE	chevelu hydrographique important de la Touques de l'Orbiquet et la Courtonne,		
			relief vallonné (par de nombreux cours d'eau) et boisé,		
		AGRICULTURE	bocage de qualité, vergers, pratique de l'émondage, élevage (bovin et équin)		
		PATRIMOINE BATI	bâti normand patrimonial : résidentiel, vernaculaire, traditionnel, augeron, de bord de mer (Deauville, Trouville...) agricole et religieux (Lisieux, Pont-l'Evêque), lieux de commémoration, haras et centre d'entraînement	Non évalué à cette étape de l'étude (base Monuments Historiques)	
		VUES	principales villes : Lisieux, Pont-l'Evêque, Deauville, Trouville.	vues panoramiques sur la plaine de Caen et vues sur le relief du pays d'Auge,	Impact sur le contexte en fonction des raccordements

Valeur des enjeux

EVALUATION DE L'ENJEU	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
-----------------------	------	-------	--------	--------------

Valeur des mesures

NIVEAU DE LA MESURE A ENVISAGER	FORT	MOYEN	FAIBLE	Non concerné
---------------------------------	------	-------	--------	--------------

Pays du Mantois

- La traversée du plateau du Mantois en rive gauche de la Vaucouleurs posera les mêmes enjeux liés au paysage décrits dans les options IDF car les ondulations du relief, la densité urbaine et les vallées/vallons qui entaillent le plateau du pays du Mantois sont similaires. Le tracé perpendiculaire à la vallée de Vaucouleurs et ses nombreux vallons tributaires risque de créer plusieurs déblais et remblais et fragmenter encore un peu plus ces espaces, en effet la ligne nouvelle devra s'accommoder de cette topographie afin de respecter les pentes maximales à une infrastructure ferroviaire (enjeu commun aux options A, B et C).

Pays du Lieuvin et du Roumois

- Le franchissement de la Risle à proximité de Corneville-sur-Risle engendrera la construction d'un viaduc qui devra bénéficier d'un traitement architectural et paysager afin de s'insérer au mieux dans cette vaste vallée à fond plat agricole et urbanisée du fait de la proximité de Pont-Audemer.
- Le passage de la ligne à l'ouest de la Risle nécessitera la traversée des boisements adjacents au coteau et pourra avoir un impact sur les bois et haies bocagères typiques de ce pays (cf. diagnostic). Le franchissement de la Risle (à proximité de sa confluence avec la Seine) et de ses petits cours d'eau adjacents, par une série de viaducs et de tunnels, induira des impacts potentiellement importants liés à l'insertion du projet (dégagement de l'emprise, travaux de terrassements, ouvrages d'art, visibilité des déblais/remblais depuis les quartiers de Lisieux). Ces franchissements devront bénéficier d'un traitement architectural et paysager adapté afin de maintenir l'intégrité des paysages.
- La ligne prend la direction de Caen en traversant le plateau marquant la limite avec le pays des plaines de Neubourg et Saint-André. La topographie de ce plateau devrait limiter les enjeux liés au paysage, pour peu que l'on affine les données liées à la sensibilité du cadre de vie des riverains dans les études ultérieures.
- *Le triangle d'Epaignes qui permet la bifurcation de la ligne vers La Havre ou Caen est étudié en partie 4.3.*

Vallée de Seine

- Le tracé de l'option de passage parallèle à l'A13 entre le sud de Vernon et l'ouest de Saint-Pierre-du-Vauvray doit être positionné le plus près possible de l'autoroute afin de limiter le délaissé entre les deux infrastructures. Le positionnement en crête de plateau de l'A13 (et par jumelage de la ligne nouvelle) réduit les déblais/remblais liés aux ondulations du plateau par des vallons adjacents à l'Eure et à la Seine (enjeu commun aux options A et C).
- La confluence de l'Eure et de la Seine entre Louviers et Poses est une zone qui, à l'image de toute la vallée de la Seine, associe espaces industriels, zones agricoles de plaine et réserves naturelles (les anciennes gravières devenues bases de loisirs et réserves ornithologiques de Poses) dans laquelle se trouve déjà plusieurs infrastructures (A13, A154). Les contraintes géométriques de la ligne nouvelle et la topographie (coteaux de l'Eure et de la Seine) engendreront la construction d'une série d'ouvrages. Ces ouvrages d'art devront bénéficier de mesures architecturales et paysagères adaptées afin de limiter les impacts visuels au niveau des communes de Louviers, Val-de-Reuil et Poses. L'urbanisation du fond de vallée de l'Eure y est dense compte tenu de la proximité de Rouen et de son aire d'influence. Les observateurs, de Louviers, Val-de-Reuil et Pont-de-L'arche, qu'ils soient résidents, travailleurs ou utilisateurs de l'espace public, profitent de nombreuses vues panoramiques sur la vallée de la Seine et ce, souvent, depuis des lieux de vie qu'ils fréquentent quotidiennement (enjeu commun aux options A, B et C).
- Les infrastructures qui sillonnent la vallée de la Seine entre Louviers et Oissel (A13, A154, et voies ferrées) sont déjà très présentes visuellement par les ouvrages d'art. Par exemple, l'A13 relie les coteaux crayeux de l'Eure et morcelle la forêt de Bord-Louviers, avant de franchir par deux fois la Seine au niveau de Criquebeuf-sur-Seine puis traverse la forêt de Rouvray. La ligne nouvelle pourra être jumelée avec l'A13 afin de rejoindre la ligne existante. Les ouvrages d'art de la ligne nouvelle devront bénéficier d'un traitement architectural et paysager adapté et soigné afin de préserver l'intégrité des paysages de la vallée de la Seine où les vues panoramiques sont nombreuses et où les ouvrages de franchissement existants sont également nombreux et variés (enjeu commun aux options A, B et C).
- *La traversée de Rouen varie en fonction des gares envisagées (5.5) et des raccordements étudiés spécifiquement dans d'autres parties.*
- *Le raccordement à Grand-Quevilly est étudié en partie 3.2.13.*
- *Le raccordement à Oissel est étudié en partie 3.2.11.*
- *Le triangle de bifurcation de Louviers, permettant le raccordement à la ligne classique, la desserte de Louviers et les deux branches en direction du Havre ou de Caen, est évoqué spécifiquement en parties 4.2, 3.2.1 et 5.4 (triangle de Louviers, raccordement de Saint-Pierre-du-Vauvray et gare nouvelle de Louviers).*
- L'arrivée sur Le Havre est envisagée par un tunnel de 16.5 km environ à l'est du pont de Normandie et se divise en deux branches ; l'une voyageur qui ressort à l'air libre et longe l'A131 jusqu'à Mayville pour rejoindre le triage de Soquence par un tunnel. L'autre branche, dédiée au fret, se raccorde sur l'anneau ferroviaire au nord en longeant l'A131 et l'A29 en passant par un viaduc au-dessus du canal de Tancaville. Tous ces ouvrages (émergences de tunnel et ouvrage de franchissement) devront bénéficier de mesures architecturales et paysagères afin de s'inscrire au mieux dans la largeur de l'estuaire et préserver les nombreuses vues panoramiques et les caractéristiques de ce paysage bocager du pays du Lieuvin et du Roumois (cf. diagnostic de paysage).
- *Le raccordement de Toutainville (partie fret) est étudié en partie 3.2.14*

Pays des plaines de Neubourg et Saint-André

- La ligne nouvelle prend la direction de Caen/le Havre, en tunnel sous la forêt de Lalonde Rouvray, ce qui limite les impacts de déboisements sur les stations forestières. Néanmoins, une partie de cette forêt, à l'ouest, pourra être impactée par la ligne nouvelle.
- La traversée des plaines de l'Eure au sud de Bourg-Achard permet, grâce à la topographie, de limiter les enjeux liés au paysage de l'insertion de la ligne nouvelle, pour peu que l'on affine les données liées à la sensibilité du cadre de vie des riverains dans les études ultérieures.
- **Le plateau situé à l'ouest de la vallée de la Risle, de par sa configuration géographique, est plus propice à limiter les enjeux liés au paysage dans la mesure où les zones urbaines et forestières sont évitées. (enjeu commun aux options A, B et C en partie).**
- *Un barreau de raccordement vers Evreux est envisagé et cela nécessite un ouvrage de franchissement de l'Eure étudié spécifiquement dans le raccordement dit triangle de Mercey 3.2.9.*

Pays d'Auge

- L'arrivée de la ligne nouvelle au sud de Lisieux se trouve confronter à une multiplication de franchissement du dense réseau hydrographique (Cf. diagnostic du paysage) spécifique au pays d'Auge, en effet, la confluence entre la Touques et deux de ses vallées principales adjacentes (l'Orbiquet et la Touques) se trouve au sud de Lisieux. Le franchissement de ces cours d'eau successifs induira des impacts potentiellement importants liés à l'insertion du projet (travaux de terrassements, ouvrages d'art, visibilité des déblais/remblais depuis les quartiers de Lisieux) et qui seront à traiter avec des mesures de traitement architectural et paysager adaptées afin de maintenir les caractéristiques du paysage bocager augeron (cf. diagnostic du paysage). A noter qu'un passage au nord de Lisieux induirait moins de successions importantes d'ouvrages et de déblais/remblais (enjeu commun aux options A, B et C).
- *Le raccordement à Lisieux est et/ou Malicorne sont étudiés en partie 3.2.4 et 3.2.7.*

Pays de la plaine de Caen

- La ligne nouvelle emprunte ensuite la ligne existante afin de rejoindre Caen, les enjeux liés au paysage seront limités puisque les travaux ne consistent qu'à une mise aux normes de la ligne classique avec des ouvrages techniques tributaires (caténaux etc...) d'une infrastructure ferroviaire nouvelle (enjeu commun aux options A, B et C).



Voies ferrées de la ligne existante avant l'arrivée en gare de Lisieux.



Vallon affluent de l'Orbiquet au sud de Lisieux.



Vue panoramique sur Lisieux et la confluence de l'Orbiquet et de la Touques depuis la RD 519, dite route d'Orbec.



Ouvrage d'art franchissant un des vallons caractéristiques du pays d'Auge à l'ouest de Lisieux.



Vallon affluent de la Touques, à l'ouest de Lisieux.



Vue panoramique sur le pays de la plaine de Caen peu après le bois de Lécaude, le tunnel de la Motte (ligne Paris/Caen/Cherbourg) passe sous ce vallonnement.



Vallée de l'Orbiquet dans sa partie industrielle, au sud de Lisieux.

3.0 Raccordements du secteur Paris Saint-Lazare

3.0.1 Raccordement à la Garenne-Colombes

Ce raccordement ne concerne qu'une option: la gare de la Défense en terminus. Pour cette option, l'arrivée dans l'agglomération parisienne se fait au niveau de la gare actuelle de la Garenne-Colombes, le pont routier de Charlebourg (à l'ouest de la gare), le pont routier de Noël Pons et en utilisant des emprises ferroviaires existantes pour la portion de l'itinéraire à l'air libre, ce qui limite considérablement les enjeux liés au paysage. Les enjeux porteraient essentiellement sur l'arrivée de la ligne nouvelle dans les emprises ferroviaires où serait construite une tête de tunnel. Néanmoins, les contraintes de déviation de voies afin de permettre à la ligne nouvelle d'arriver sur le groupe qui lui est dédié nécessitent les aménagements suivants:

- des murs de soutènement afin de limiter les impacts sur les installations et emprises ferroviaires
- un saut-de-mouton à l'est du pont routier de la rue Noël Pons pour lequel il faudra envisager des travaux spécifiques.

Compte tenu de la densité du bâti autour des aménagements, ces derniers ne seront perceptibles à priori que par un nombre limité d'observateurs.

3.0.2 Raccordement à Bécon-les-Bruyères

La nouvelle ligne, à l'arrivée sur l'emprise ferroviaire formée par les voies des groupes II et III et le raccordement de Courbevoie (entre la rue des Messageries à l'ouest du pont des Bruyères), sort d'un tunnel, dans un secteur où il y a peu d'enjeux paysagers (densité du bâti limitant le bassin visuel, type et nombre d'observateurs, etc.).

L'impact de cette tête de tunnel serait perceptible au niveau des installations ferroviaires existantes et notamment la gare de Bécon-les-Bruyères. Les deux solutions de saut-de-mouton envisagées (définies comme «saut-de-mouton entre le viaduc d'Asnières et la Gare de Clichy» et «saut-de-mouton entre la gare de Clichy et le pont Cardinet») seraient très visibles puisqu'elles franchiraient le boulevard Périphérique et le boulevard Berthier, tout en passant à proximité d'un secteur occupé par des logements et des bureaux. A noter que cette option comporte d'importantes contraintes techniques qui limitent considérablement sa faisabilité.

Les raccordements sont des jonctions de la ligne nouvelle à la ligne existante. Leurs contraintes techniques sont variables (à niveau, dénivelé, voie double, voie déviée, etc.) et sont, pour la ligne nouvelle Paris-Normandie, définies par les Schémas d'Installation Ferroviaire établis par la SMA/RFF. Au vu de la complexité des options qui déterminent les variations des raccordements, il ne sera pas fait référence à leur application au sein des options.

La caractéristique fonctionnelle de ces quatre raccordements dépend de l'arrivée en terminus (en antenne) de la Ligne Nouvelle en gare de la Défense.

- L'option raccordement à la Garenne-Colombes est la seule avec un terminus à la Défense.
- Les trois autres raccordements sont des terminus en gare de Saint-Lazare.

Tous ces raccordements dans l'agglomération parisienne sont des sorties de tunnels dans des emprises ferroviaires, ce qui limite les enjeux liés au paysage. Un relevé précis du contexte sera à faire une fois le raccordement choisi.

Les lieux indiqués sont donnés à titre informatif afin de localiser les possibles aménagements ferroviaires mais ne sont pas (à cette étape d'études pré-fonctionnelles) les lieux définitifs de réalisation de ces aménagements.



Gare Saint-Lazare: groupes actuels pour la Normandie.

3.0.3 Raccordement à Clichy-la Garenne

A priori dans cette option, la ligne nouvelle serait caractérisée par un passage en tunnel qui se termine par une tête de tunnel construite au niveau d'emprises ferroviaires existantes à l'est des voies existantes entre le pont-rail du boulevard Berthier et la gare de Pont-Cardinet. Le reste du tracé à l'air libre emprunte des emprises ferroviaires existantes, mais est bordé de murs de soutènement afin de limiter les impacts de la ligne nouvelle sur les emprises ferroviaires existantes. A noter que, par ailleurs, cette option comporte également d'importantes contraintes techniques qui limitent considérablement sa faisabilité.

Les enjeux porteraient essentiellement sur l'émergence de la tête de tunnel dans les emprises ferroviaires où elle serait construite.

3.0.4 Raccordement Les Vallées

Cette option est caractérisée par un passage en tunnel qui se termine par une tête de tunnel construite au niveau d'emprises ferroviaires existantes à proximité de la gare des Vallées. Une surlargeur de 5 à 9 m selon les secteurs (le long de l'avenue Révérend Père Corentin Cloarec) permet l'insertion des deux voies de la ligne nouvelle. Il faudra néanmoins envisager des reprises et des ouvrages spécifiques (dont l'ouvrage en encorbellement de l'avenue Cloarec) afin de réaliser l'arrivée de la ligne nouvelle. Le reste du tracé à l'air libre emprunte des emprises ferroviaires existantes et serait complété par des murs de soutènement afin de limiter l'impact de la ligne nouvelle dans les emprises ferroviaires. A noter, par ailleurs, qu'il semblerait que cette option soit la plus faisable techniquement même si elle nécessite un nombre important d'ouvrages pour sa mise en œuvre.

Le secteur où se trouverait l'émergence de la ligne nouvelle (tête de tunnel et mur de soutènement) comporte quelques enjeux liés au paysage (notamment suppression d'un talus planté) qu'il faudra affiner une fois l'option de raccordement choisie. Ces enjeux porteraient essentiellement sur l'insertion des ouvrages dans les emprises ferroviaires et le contexte urbain où ils seraient construits.



Pont-rail en direction de la Gare Saint-Lazare au dessus du boulevard périphérique. La nouvelle ligne serait construite à proximité de ces lignes existantes.



Pont-rail en direction de la Gare Saint-Lazare au dessus du boulevard Berthier.



Les raccordements sont des jonctions de la ligne nouvelle aux lignes existantes. Leurs contraintes techniques sont variables (à niveau, dénivelé, voie double, voie déviée, etc.) et sont pour la ligne nouvelle Paris-Normandie définies par les Schémas d'Installation Ferroviaire (SIF) établis par la SMA/RFF.

Les lieux indiqués sont donnés à titre informatif afin de localiser les possibles aménagements ferroviaires mais ne sont pas (à cette étape d'études pré-fonctionnelles) les lieux définitifs de réalisation de ces aménagements.

3.1 Raccordements franciliens à l'ouest de Nanterre

3.1.1 Raccordement Apremont

Ce raccordement relie la ligne nouvelle à la ligne existante Mantes-la-Jolie/Cherbourg. Il permet aux trains provenant de Paris et ayant desservi Mantes-la-Jolie de rejoindre la ligne nouvelle.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Le lieu du raccordement se situe dans une zone faiblement urbanisée mais où néanmoins le bâti pourra être impacté par l'ouvrage,
- La zone étudiée longe un vallon qui rejoint la vallée de la Seine à Rosny-sur-Seine, la topographie du lieu et les contraintes techniques (jonctions en dénivelés) de la ligne engendreront la réalisation d'importants travaux de terrassement et la construction d'ouvrages d'art. Ces travaux de terrassement devront être intégrés au paysage par des mesures passant par l'adoucissement et le modelage des talus ainsi que par des opérations de reboisement visant à les revégétaliser peu à peu. Les ouvrages devront être conçus en collaboration avec un architecte de manière à améliorer leurs qualités esthétiques.

3.1.2 Raccordement à Jouy-Mauvoisin

Ce raccordement relie la ligne existante Paris Saint-Lazare/Le Havre à la ligne existante Mantes-la-Jolie/Cherbourg. Il permettra aux trains de desservir Mantes-la-Jolie directement en les séparant de la circulation des trains RER omnibus.

Les trains empruntent ce raccordement pour rejoindre la partie normande de la ligne nouvelle.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Ce possible raccordement se trouve dans une zone urbaine relativement dense entre Rosny-sur-Seine, Mantes-la-Jolie et Buchelay où les contraintes techniques du raccordement (double voie et dénivelé) risquent d'impacter le bâti.
- Le positionnement envisagé se trouve dans la partie relativement plane de la vallée de la Seine composée de boisements et de zones agricoles. La ligne nouvelle risque de fragmenter encore plus ces espaces naturels.
- L'autoroute A13 traverse déjà la vallée de la Seine et la fragmente en deux avec au sud Buchelay et au nord Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine. La ligne nouvelle va devoir franchir cette infrastructure.

3.1.3 Raccordement à Aubergenville

Ce raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante Paris/Le Havre permet aux trains venant de Paris de desservir Mantes-la-Jolie.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Ce possible raccordement se trouve dans une zone urbaine relativement dense entre Les Mureaux et Aubergenville où les contraintes techniques du raccordement risquent d'impacter le bâti et notamment la zone industrielle des Garennes aux Mureaux.
- La zone du raccordement se trouve dans un secteur plat et agricole. De nouveau les contraintes techniques (la déviation d'une partie de la ligne existante sur environ deux kilomètres, le doublement de la voie et le raccordement en dénivelé) auront une incidence sur le paysage de cette plaine et il faudra avoir recourt à des mesures de traitement architectural et paysager afin de préserver l'intégrité du paysage.

3.1.4 Raccordement à Mareil-sur-Mauldre

Ce raccordement relie la ligne nouvelle venant de Paris Saint-Lazare/Le Havre à la ligne existante en permettant la desserte de Mantes-la-Jolie via la ligne Plaisir-Grignon/Epône-Mézières.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Le lieu du raccordement se situe dans une zone urbanisée où du bâti pourra être impacté par l'ouvrage (Mareil-sur-Mauldre),
- L'insertion des contraintes techniques du raccordement (à double voie, dénivelé pour la ligne nouvelle et à niveau pour la ligne existante) dans la topographie du ru le Riche (affluent de la Mauldre en rive droite et à proximité de Mareil-sur-Mauldre) nécessite la réalisation d'un ouvrage de franchissement. L'ouvrage devra être conçu en collaboration avec un architecte de manière à améliorer ses qualités esthétiques, les travaux de terrassements devront être intégrés au paysage (par des mesures comme des modelages de talus) afin d'amenuiser les impacts de ce raccordement dans le paysage.

3.2 Raccordements normands

Les raccordements sont des jonctions de la ligne nouvelle à la ligne existante. Leurs contraintes techniques sont variables (à niveau, à dénivelé, voie double, voie déviée, etc.) et sont pour la ligne nouvelle Paris-Normandie définies par les Schémas d'Installation Ferroviaire établis par la SMA/RFF. Les triangles qui sont décrits dans ce chapitre sont également des raccordements car ils sont raccordés à la ligne classique. Au vu de la complexité qui définit les options et détermine les variations des raccordements, il ne sera pas fait référence à leur application au sein des options. **Les lieux indiqués sont donnés à titre informatif afin de localiser les possibles aménagements ferroviaires mais ne sont pas (à cette étape d'études pré-fonctionnelles) les lieux définitifs de réalisation de ces aménagements.**

3.2.1 Saint-Pierre-du-Vauvray

Dans le rapport B2, ce raccordement, qui n'est pas une jonction à la ligne nouvelle, est décrit dans le chapitre relatif à la gare nouvelle de Louviers-Incarville, il en sera de même pour les enjeux liés au paysage.

3.2.2 Malicorne

Ce raccordement à la ligne classique de Mantes-la-Jolie à Cherbourg se situe à l'ouest de Lisieux et permet aux trains venant de Lisieux d'accéder à la ligne nouvelle et d'aller vers Caen. Ce raccordement remplacerait la ligne classique, qui ne passerait plus par le tunnel de la Motte. Il devrait donc assurer le report de l'ensemble du trafic venant de la ligne existante (fret compris).

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- La commune de Saint-Désir, à l'ouest de Lisieux, aura des zones bâties impactées.
- La topographie de la vallée du Cirieux et les contraintes techniques (jonctions à niveau, voie déviée et raccordement adapté à la géométrie lié au fret nécessitant de creuser un tunnel de 2900 m qui se raccorde à la ligne nouvelle) entraîneront la mise en place d'ouvrages d'art qui devront être intégrés au paysage de cette vallée.

3.2.3 Yvetot

Ce raccordement a pour but de permettre aux trains venant de Rouen de desservir Yvetot par la ligne classique, de raccorder Le Havre à la ligne classique et de permettre aux trains venant du Havre de desservir Yvetot par la ligne existante puis de rejoindre la ligne nouvelle.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- La zone du raccordement se situe à la périphérie d'Yvetot sur une partie plane du plateau de Caux où l'on trouve les communes de Flamanville, Loumare et Saint-Marie-des-Champs, les zones bâties de ces communes pourraient être impactées.
- Un site classé (celui du Val au Cesne) est recensé au sud de la possible localisation du raccordement.
- La présence de l'A150, ainsi que les RD6015 et 929 qui viennent s'y raccorder, créent un nœud routier important. Les contraintes techniques pour l'insertion du raccordement (à niveau sur les lignes existante et nouvelles, directe pour la ligne nouvelle et déviée pour la ligne existante) au milieu de ces ouvrages routiers nécessiteront la construction de deux ouvrages d'art qui devront être intégrés aux paysages du pays de Caux.

3.2.4 Saint-Laurent-Gainneville

Ce raccordement à l'est du Havre correspond à l'extrémité ouest de la branche Rouen/Le Havre de la ligne nouvelle et se raccorde à la ligne classique Paris/Le Havre.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Ce raccordement se situe à l'est du Havre dans une zone urbanisée à proximité de Gainneville, le cadre paysager des habitations situé à la frange externes des quartiers pourrait être altéré par le projet.
- La topographie de la vallée du Saint-Laurent, génère des contraintes techniques pour l'insertion du raccordement (à niveau sur la ligne existante, ligne nouvelle en voie directe et ligne classique en voie déviée) pour lesquelles il est envisagé un viaduc afin de permettre à la ligne nouvelle d'atteindre le fond de vallée. Cet ouvrage devra être intégré aux paysages de cette vallée.

3.2.5 Bernay contournement ou traversée

Ce raccordement à la ligne classique Mantes-la-Jolie/Cherbourg permet aux trains venant de Rouen ou Paris par la ligne nouvelle de desservir Bernay. Il se situe à l'est de Bernay.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Ce raccordement se situe dans une zone urbanisée à proximité des communes de Gainneville, Boisney et Menneval, du bâti pourra être impacté.
- La topographie des vallées de la Risle (est de Bernay) et de la Charentonne (sud de Bernay), génère des contraintes techniques pour l'insertion du raccordement (à niveau, avec voie directe pour la ligne nouvelle et voie déviée pour la ligne existante) pour lesquelles il faudra considérer des mesures passant par un traitement architectural et paysager afin de préserver l'intégrité des paysages de ces vallées. La proximité des deux vallées larges à fond plat, contraint le tracé : Egis Rail propose de placer l'origine de raccordement à l'ouest de la Risle afin d'éviter un double ouvrage de franchissement pour les voies du raccordement.
- Il est, au vu de l'importance du dénivelé de la Charentonne, prévu de créer un ouvrage d'art spécifique afin de franchir la Charentonne. Cet ouvrage devra lui aussi bénéficier d'un traitement architectural et paysager afin de maintenir la qualité du paysage de cette vallée.

3.2.6 Livet

Ce raccordement a pour but de permettre aux trains venant de Bernay de rejoindre Caen par la ligne nouvelle au niveau du contournement de Lisieux, afin de ne pas traverser cette ville.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- La zone du raccordement se situe à l'est de Lisieux à proximité des hameaux de Livet, la Lecraix et la Boullaye, du bâti pourra être impacté.
- La topographie de la vallée encaissée de la Courtonne (est de Lisieux), et les contraintes techniques pour l'insertion du raccordement (à voie unique et dénivelé) génère selon Egis Rail, une solution de raccordement qui a le moins d'impact sur l'environnement du site et donc potentiellement sur le paysage, néanmoins ce raccordement devra bénéficier d'un traitement architectural et paysager afin de maintenir l'intégrité du paysage de la vallée.

3.2.7 Lisieux Est

Ce raccordement à la ligne classique Mantes-la-Jolie/Cherbourg permet aux trains venant de Rouen ou Paris par la ligne nouvelle de desservir Lisieux.

En termes d'enjeux liés au paysage, ils correspondent aux principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- La zone du raccordement se situe à l'est de Lisieux à proximité des communes de Beuvillers et Glos, du bâti pourra être impacté.
- La topographie des vallées de l'Orbiquet et de la Courtonne (est de Lisieux) rend nécessaire la réalisation d'un ouvrage d'art d'environ 1500m afin de descendre de la vallée, de traverser l'Orbiquet et de se raccorder à la ligne existante (à niveau pour la ligne nouvelle et la ligne existante, avec voie déviée pour la ligne nouvelle). Cet ouvrage et les terrassements qui l'accompagnent devront bénéficier de mesures architecturales et paysagères (modelage des talus et plantations) afin de préserver l'intégrité des paysages de ces vallées.

3.2.8 Malaunay-le-Houlme

Ce raccordement à la ligne existante Paris/Le Havre correspond à l'origine, en sortie de l'agglomération de Rouen, à la branche de la ligne nouvelle en direction du Havre.

En termes d'enjeux liés au paysage, ils correspondent aux principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- La zone du raccordement se situe au nord de Rouen à proximité des communes du Houlme, Houpeville et Malauney, du bâti pourra être impacté.
- La topographie accidentée de la vallée du Cailly (nord de Rouen) génère des contraintes techniques pour l'insertion du raccordement (à double voie et à niveau, ligne nouvelle en voie

directe et ligne existante en voie déviée). Il sera probablement nécessaire de réaliser un viaduc de franchissement afin de rejoindre le plateau et de mettre en place le raccordement prévu (double voie et à niveau ainsi que reprise de la géométrie de la ligne classique). Les travaux de terrassement liés à l'ouvrage devront être intégrés au paysage de la vallée de Cailly grâce à des mesures passant par l'adoucissement et le modelage des talus. Les ouvrages devront être conçus en collaboration avec un architecte de manière à améliorer leurs qualités esthétiques.

3.2.9 Triangle de Mercey

Ce triangle, techniquement un raccordement, permet l'ensemble des mouvements depuis Rouen, Caen et Paris par la ligne nouvelle en direction d'Evreux, il s'agit néanmoins d'un raccordement qui, placé dans la continuité de la section courante, nécessite plus d'ouvrages et d'espace pour sa mise en œuvre. Il créera un délaissé entre les différentes branches des voies de la ligne nouvelle.

Il faudra étudier et affiner son positionnement et son emprise afin de limiter les impacts (délaissés trop petits et enclavés pour être cultivés par exemple) une fois le projet plus avancé.

En ce qui concerne les enjeux liés au paysage (en prenant en considération qu'il s'agit d'études pré-fonctionnelles et sur sa possible localisation envisagée), ils correspondent aux principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Le triangle se situe à l'est de la vallée de l'Eure dans une zone faiblement urbanisée mais où néanmoins le bâti pourrait être impacté par l'ouvrage notamment si son positionnement encore indéfini se trouve sur les communes de ce plateau comme Mercey ou Houlbec-Cocherel,
- La zone étudiée concerne la vallée de l'Eure et la partie de la section courante de ce triangle nécessitera un certain nombre de viaducs afin de franchir l'Eure (le nombre et leur longueur sera à affiner une fois leur positionnement arrêté).
- Outre les contraintes techniques du raccordement à la ligne classique à niveau, (avec la ligne nouvelle en voie directe et ligne existante en voie déviée), la partie de la section courante va nécessiter la réalisation d'ouvrages d'art (type saut-de-mouton, leurs nombres varient en fonction des variantes de raccordements pour les options envisagées) afin de gérer les branches distinctes l'une en direction de Rouen et l'autre en direction de Paris. Les ouvrages devront être conçus en collaboration avec un architecte et un paysagiste de manière à améliorer leurs qualités esthétiques afin de s'intégrer au mieux sur ce plateau à l'est de la vallée de l'Eure.

3.2.10 Triangle d'Evreux Est

Ce triangle, techniquement un raccordement, permet l'ensemble des mouvements depuis Rouen, Caen et Paris par la ligne nouvelle en direction d'Evreux, il s'agit néanmoins d'un raccordement qui, placé dans la continuité de la section courante, nécessite la réalisation d'un plus grand nombre d'ouvrage et requiert plus de place pour sa mise en œuvre. Il créera un délaissé entre les différentes branches des voies de la ligne nouvelle.

Il faudra étudier et affiner son positionnement et son emprise afin

de limiter les impacts (délaissés trop petits et enclavés pour être cultivés par exemple) une fois le projet plus avancé.

En ce qui concerne les enjeux liés au paysage (en prenant en considération qu'il s'agit d'études pré-fonctionnelles et sur sa possible localisation envisagée), ils correspondent aux principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Le lieu du triangle est à l'est d'Evreux, juste avant l'entrée dans la ville par le tunnel de Nétreville. On y recense entre autres les communes de Saint-Aubin, le Vieil-Evreux, Cierrey, Miserey, Gauciel et Cerisey, du bâti pourra être impacté surtout au niveau du raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne classique au niveau de Saint-Aubin et le Vieil-Evreux.
- La configuration rapprochée de la gare nouvelle d'Evreux et du triangle contraint la géométrie du raccordement et son positionnement à l'est d'Evreux. On va donc trouver un ensemble important de dispositif technique lié à la ligne nouvelle (voies ferroviaires, triangle, raccordement à la ligne classique et gare) sur un plateau plutôt étroit entre la vallée de l'Iton et la vallée de l'Eure.
- Outre les contraintes techniques du raccordement à la ligne classique à niveau, (avec ligne nouvelle en voie directe et ligne existante en voie déviée), la partie de la section courante va nécessiter des ouvrages d'art (type saut-de-mouton, leur nombre variera en fonction des variantes de raccordements pour les options envisagées) afin de gérer les branches distinctes l'une en direction de Rouen et l'autre en direction de Paris. Ces ouvrages devront bénéficier d'un traitement architectural et paysager afin de s'intégrer au mieux sur ce petit plateau qui sépare la vallée de l'Iton (avec Evreux) et la vallée de l'Eure (à l'est).

3.2.11 Oissel

Ce raccordement permet aux trains venant de Paris et Caen par la ligne nouvelle de desservir l'agglomération rouennaise. Il marque la fin de la ligne nouvelle en amont de Rouen.

Ce raccordement se fait au niveau d'Oissel sur la ligne Paris/Le Havre.

En termes d'enjeux liés au paysage, ils correspondent aux principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- La zone est urbanisée (communes de Oissel, Sotteville-sous-le-Val, Igoville...), du bâti pourrait être impactée.
- La topographie de la vallée de la Seine (Boucle de Cléon/Tourville-la-Rivière) génère un dénivelé d'une quarantaine de mètres. Les contraintes techniques pour l'insertion du raccordement (à double voie, à dénivelé avec voies déviées) nécessite plusieurs ouvrages de type saut-de-mouton afin de franchir l'ensemble des voies.
- Il sera probablement également nécessaire de réaliser un viaduc de franchissement afin de rejoindre Oissel (rive gauche de la Seine). Les travaux de terrassement liés à ces ouvrages devront être intégrés au paysage de la vallée de la Seine où les vues panoramiques sont nombreuses. Les ouvrages devront être conçus en collaboration avec un architecte et un paysagiste de manière à améliorer leurs qualités esthétiques et préserver les espaces sensibles de cette partie de la vallée de la Seine.

3.2.12 Sotteville-Eauplet

Dans le rapport B2, ce raccordement est décrit dans le chapitre relatif à la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever, il en sera de même pour les enjeux liés au paysage.

3.2.13 Grand-Quevilly

Ce raccordement à la ligne existante du Grand-Quevilly à Petit-Couronne permet aux trains quittant Rouen depuis la gare nouvelle de Saint-Sever de rejoindre la ligne nouvelle pour se diriger vers Caen et Le Havre.

En termes d'enjeux liés au paysage, ils correspondent aux principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- La zone étant urbanisée et industrielle (zone industrielle du Grand-Aulnay à Grand-Quevilly...), du bâti pourra être impacté. Le positionnement du raccordement est contraint par la présence de sites classés SEVESO.
- La topographie de ce méandre de la Seine (Boucle de Rouvray) est relativement plane. Les contraintes techniques pour l'insertion du raccordement (à niveau, voie déviée pour la ligne nouvelle et voie directe pour la ligne classique) nécessitent des reprises de géométrie.
- Il est envisagé de rejoindre la branche de la ligne nouvelle contournant Rouen par un tunnel afin d'éviter la forêt domaniale de Lalonde-Rouvray ainsi que la forêt de protection du massif de Rouvray. La tête de tunnel devra être intégrée au paysage de la vallée de la Seine. Les ouvrages devront être conçus en collaboration avec un architecte et un paysagiste de manière à améliorer leurs qualités esthétiques et préserver les espaces sensibles de cette partie de la vallée de la Seine.

3.2.14 Toutainville

Ce raccordement à la ligne classique permet aux trains fret de desservir Le Havre par la ligne nouvelle en empruntant le tunnel sous l'estuaire de la Seine. Il marque la fin de la ligne nouvelle en amont de Rouen.

En termes d'enjeux liés au paysage, ils correspondent aux principales contraintes techniques :

- La zone potentielle du raccordement se situe au nord-ouest de Pont-Audemer à proximité de Toutainville et Saint-Maclou, du bâti pourra être impacté.
- La topographie de la vallée de la Corbie (vallée adjacente en rive gauche de la Risle) dont le versant nord est abrupt et les contraintes techniques de ce raccordement dédié au fret (double voie et à niveau), nécessitent des ouvrages d'art de type tunnel afin de sortir de la vallée. Ce ou ces ouvrages devront s'accompagner de mesures architecturales et paysagères afin de s'inscrire au mieux dans le paysage boisé et bocager de cette partie du pays du Lieuvin et du Roumois (cf. Diagnostic).

4 Singularités de la section courante sur la ligne nouvelle

Les triangles qui sont décrits dans ce chapitre sont des « singularités » liées à la section courante de la ligne nouvelle et ne sont pas traitées en tant que telles dans le rapport B2. Les triangles sont des bifurcations qui permettent la desserte de Paris, Rouen et Caen. Ils sont variables en fonction des options. Leurs contraintes techniques sont définies par les Schémas d'Installation Ferroviaire établis par SMA/RFF. **Les lieux indiqués sont donnés à titre informatif afin de localiser les possibles aménagements ferroviaires mais ne sont pas (à cette étape d'études pré-fonctionnelles) les lieux définitifs de réalisation de ces aménagements.**

4.1 Triangle de Louviers

Ce triangle est une bifurcation qui permet l'ensemble des mouvements depuis Rouen vers le Havre et depuis Rouen vers Caen par la ligne nouvelle en desservant Louviers, il s'agit d'une installation ferroviaire qui, placée dans la continuité de la section courante, nécessite de l'espace et la construction d'ouvrages d'art pour sa mise en œuvre. Son principal enjeu sur le paysage réside dans le fait qu'il crée un délaissé entre les différentes branches des voies du triangle de la ligne nouvelle. Afin de limiter cet enjeu: il faudra étudier et affiner son positionnement et son emprise afin de limiter les délaissés (trop petits et enclavés pour être cultivés par exemple) une fois le projet plus avancé.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2 (à cette phase d'études pré-fonctionnelles et sur la localisation envisagée à ce stade):

- Le franchissement de l'autoroute A13 va nécessiter un ou plusieurs ouvrages d'art.
- Un saut-de-mouton de la voie Rouen/Caen par-dessus les voies Paris-Rouen/Rouen-Paris sera nécessaire.
- Un saut-de-mouton de la voie Caen/Paris par-dessus les voies Paris-Caen/Caen-Paris sera également nécessaire.
- La traversée du plateau à l'ouest de l'Eure, au sud de la forêt de Bord Louviers sera nécessaire afin de permettre à la ligne nouvelle de prendre la direction de Caen.

Le positionnement, la longueur et les types d'ouvrages seront étudiés ultérieurement (une fois l'option de passage choisie) mais ils devront bénéficier de mesures architecturales et paysagères afin de s'intégrer au mieux aux paysages (proximité de communes/hameaux, vallons, traversées de plateau et franchissement de cours d'eau ou de routes).

4.2 Triangle d'Evreux nord

Ce triangle est une bifurcation qui permet l'ensemble des mouvements depuis le nord d'Evreux vers Le Havre et vers Caen par la ligne nouvelle en desservant Evreux, il s'agit d'une installation ferroviaire qui, placée dans la continuité de la section courante, nécessite de l'espace et la construction d'ouvrages d'art pour sa mise en œuvre. Son principal enjeu sur le paysage réside dans le fait qu'il crée un délaissé entre les différentes branches des voies du triangle de la ligne nouvelle. Afin de limiter cet enjeu: il faudra étudier et affiner son positionnement et son emprise afin de limiter les délaissés (trop petits et enclavés pour être cultivés par exemple) une fois le projet plus avancé.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2 (à cette phase d'études pré-fonctionnelles et sur sa possible localisation envisagée):

- Le franchissement de la RD 154 va nécessiter un ou plusieurs ouvrages d'art.
- Un saut-de-mouton de la voie Rouen/Caen par-dessus les voies Paris-Rouen/Rouen-Paris sera nécessaire.
- Un saut-de-mouton de la voie Caen/Paris par-dessus les voies Paris-Rouen/Rouen-Paris sera également nécessaire.
- Le franchissement de la rivière Iton sera nécessaire afin de permettre à la ligne nouvelle de prendre la direction de Caen.
- Il est également à noter que ce triangle placé dans la continuité de la section courante s'accompagne d'autres ouvrages : le triangle d'Evreux est (3.2.10) et la gare nouvelle d'Evreux (5.3). Par ailleurs, comme indiqué dans ces parties, le plateau entre l'Iton et l'Eure ne semble pas en mesure d'absorber tous ces ouvrages.

Le positionnement, la longueur et les types d'ouvrages seront étudiés ultérieurement (une fois le projet décidé) mais ils devront tous bénéficier d'un traitement architectural et paysager afin de s'intégrer au mieux aux paysages (proximité de communes/hameaux, vallons, traversées de plateau et franchissement de cours d'eau ou de routes).

2.3 Triangle d'Epaignes

Ce triangle est une bifurcation qui permet l'ensemble des mouvements depuis Epaignes vers le Havre et vers Caen par la ligne nouvelle, il s'agit d'une installation ferroviaire qui, placée dans la continuité de la section courante, nécessite de l'espace et la construction d'ouvrages d'art pour sa mise en œuvre. Son principal enjeu sur le paysage réside dans le fait qu'il crée un délaissé entre les différentes branches des voies du triangle de la ligne nouvelle. Afin de limiter cet enjeu: il faudra étudier et affiner son positionnement et son emprise afin de limiter les délaissés (trop petits et enclavés pour être cultivés par exemple) une fois le projet plus avancé.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2 (à cette phase d'études pré-fonctionnelles et sur la localisation envisagée à ce stade):

- Un saut-de-mouton de la voie Caen/Rouen par-dessus la voie Caen/Le Havre sera nécessaire.
- Un saut-de-mouton de la voie Rouen/Caen par-dessus la voie Rouen/Le Havre sera également nécessaire.
- Un (ou des) ouvrage(s) de franchissement de type viaduc seront également nécessaires afin de traverser l'un des nombreux petits vallons adjacents à la Risle.

Le positionnement, la longueur et les types d'ouvrages seront étudiés ultérieurement (une fois le projet plus avancé) mais ils devront tous bénéficier d'un traitement architectural et paysager afin de s'intégrer au mieux aux paysages (proximité de communes/hameaux, vallons, traversées de plateau et franchissement de cours d'eau et/ou de routes).

Les gares envisagées sont variables d'une option à l'autre. Nous pouvons résumer leur programmation ainsi :

POUR L'ILE-DE-FRANCE,

- la gare de Nanterre/La Défense, site de la Folie concerne toutes les options.
- la gare de Confluence peut comprendre deux sites : Achères Grand Cormier (commune de Saint-Germain-en-Laye) ou Achères Ville qui sont variables selon les six scénarios envisagés.

POUR LA NORMANDIE,

- la gare d'Evreux pour le scénario B est envisagée,
- la gare de Louviers/Val-de-Reuil est envisagée pour tous les scénarios,
- et enfin la gare de Rouen site Saint-Sever est envisagée pour tous les scénarios sauf le B variante qui lui nécessite une gare à Rouen Sotteville.

Les lieux indiqués sont donnés à titre informatif afin de localiser les possibles aménagements ferroviaires mais ne sont pas (à cette étape d'études pré-fonctionnelles) les lieux définitifs de réalisation de ces aménagements.

5.1 Gare de la Défense: site «la Folie»

Cette gare est composée de plusieurs voies afin d'assurer l'ensemble des mouvements par la gare de la Défense/la Folie pour la ligne nouvelle en desservant en terminus, en arrêt et en grandes lignes selon les options normandes A, A var et B var. Il s'agit d'une installation ferroviaire qui, placée dans la continuité de la section courante, nécessite de l'espace et la construction d'ouvrages d'art pour sa mise en œuvre, de plus le nombre de voies et de quais varie selon les options. Son principal impact sur le paysage réside dans le fait qu'il faut la positionner au plus proche du lieu de gare envisagé en s'adaptant à la topographie du site.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2 (à cette phase d'études pré-fonctionnelles et sur sa localisation envisagée et avec les informations connues à ce jour):

- En amont de la gare la ligne nouvelle reste en souterrain après avoir franchi la Seine en sous-fluvial.
- Le possible lieu d'implantation de la gare et de l'émergence de la tête de tunnel sont envisagés à proximité de la gare marchandise de la Folie sur la commune de Nanterre, des secteurs d'habitat, au niveau de la zone d'activités de Groux et le long de l'avenue Jenny pourra être impacté par l'émergence de la ligne nouvelle.
- Ce lieu est également identifié comme site potentiel d'implantation d'une future gare aérienne pour le projet EOLE, il serait intéressant d'envisager une mutualisation des gares afin d'optimiser les deux projets: EOLE et LNPN.
- Les infrastructures enterrées de l'A14 et du RER A sont interceptées par la proposition actuelle. Les fondations des bâtiments ainsi que les divers éléments (réseaux, caves réservoirs,...) en sous-sol ne sont pas connus à l'heure actuelle, leurs impacts par la ligne nouvelle ne peuvent être établis.
- La méthode de construction de la gare, en tranchée couverte avec parois moulées jusqu'à la profondeur d'implantation de la gare dégage un grand volume qui peut être réutilisé (parkings) et permet (en partie) de résoudre les questions soulevées par le contexte géologique. Il n'en reste pas moins que cette gare devra faire l'objet d'une réflexion particulière quant à son architecture et l'aménagement urbain et paysager de ses abords pour que le projet valorise le milieu dans lequel elle sera implantée.

5.2 Gare de Confluence: site Grand Cormier ou site Achères Ville

ACHÈRES GRAND CORMIER

Cette solution d'implantation de gare est composée de plusieurs voies afin d'assurer l'ensemble des mouvements de la ligne nouvelle par la gare d'Achères site Grand Cormier en desservant en terminus, en arrêt ou sans arrêt selon les options de passage franciliennes. Il s'agit d'une installation ferroviaire qui, placée dans la continuité de la section courante, nécessite de l'espace et la construction d'ouvrages d'art pour sa mise en œuvre. Son principal impact sur le paysage réside dans le fait qu'il faut la positionner au plus proche du lieu de gare envisagé en s'adaptant à la topographie du site.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2 (à cette phase d'études pré-fonctionnelles et sur sa localisation envisagée):

- Le lieu d'implantation de la gare est envisagé, en aérien au milieu de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, sur les emprises de la gare de la ligne A du RER (gare d'Achères-Grand Cormier).
- L'émergence de la ligne nouvelle (en tunnel dans les deux sens Paris/Normandie-Normandie/Paris) devra suivre des préconisations architecturales et paysagères afin de s'inscrire au mieux sur ces emprises ferroviaires.
- Les contraintes techniques nécessitent des reprises pour quelques voies de cette gare.
- Il est important de signaler également que le fait de créer une gare nouvelle sur ce site peu et mal aménagé actuellement (absences de parkings, accès voyageurs de la gare RER A en aérien et exigu) pourrait être l'occasion de réaliser des aménagements spécifiques afin d'optimiser les deux projets: RER A et LNPN.

ACHÈRES VILLE

Cette solution d'implantation de gare est composée de plusieurs voies afin d'assurer l'ensemble des mouvements de la ligne nouvelle par la gare nouvelle site d'Achères en desservant en terminus, en arrêt ou sans arrêt selon les options de passage franciliennes. La configuration technique de la gare est la même que pour le site Grand Cormier. Il s'agit d'une installation ferroviaire qui, placée dans la continuité de la section courante, nécessite de l'espace et la construction d'ouvrages d'art pour sa mise en œuvre. Son principal impact sur le paysage réside dans le fait qu'il faut la positionner au plus proche du lieu de gare envisagé en s'adaptant à la topographie du site.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2 (à cette phase d'études pré-fonctionnelles et sur la localisation envisagée à ce stade):

- Le lieu d'implantation au nord de la commune d'Achères, à l'ouest de la forêt de Saint-Germain-en-Laye et au sud de l'étang du Corra est justifié par les contraintes techniques de la ligne nouvelle. Néanmoins, à une étape ultérieure, il sera bon d'affiner son positionnement afin d'optimiser deux projets proches: le RER A (gare d'Achères Ville) et LNPN qui, dans la proposition actuelle, ne sont pas mis en relation.

5.3 Gare d'Evreux

Cette gare est composée de plusieurs voies afin d'assurer l'ensemble des mouvements depuis et vers le Havre et vers Caen par la ligne nouvelle en desservant Evreux en terminus, en arrêt ou sans arrêt. Il s'agit d'une installation ferroviaire qui, placée dans la continuité de la section courante, nécessite ouvrages et place pour sa mise en œuvre. Son principal enjeu sur le paysage réside dans le fait qu'il faut la positionner au plus proche du lieu de gare envisagé en s'adaptant à la topographie du site et aux contraintes fonctionnelles et géométriques.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Le lieu d'implantation de la gare répond au schéma fonctionnel qui prévoit de positionner la gare entre le triangle d'Evreux est (partie 3.2.10: qui permet le raccordement à Evreux) et le triangle d'Evreux nord (partie 4.2: qui est le triangle de bifurcation permettant de desservir Bernay/Lisieux/Caen et Louviers/Rouen/Yvetot/Le Havre). Il s'avère que ces trois ouvrages se retrouvent positionner sur le même plateau entre les vallées de l'Iton à l'ouest et de l'Eure à l'est et qu'ils vont tous les trois nécessiter de l'espace et la construction d'ouvrages d'art (viaducs, saut-de-mouton à définir ultérieurement...). Ce plateau ne nous semble pas être en mesure de pouvoir «absorber» la multiplication de ces ouvrages (son étroitesse et ses ondulations liés aux vallons adjacents en rive droite de l'Iton et en rive gauche de l'Eure), et ce, malgré un traitement architectural et paysager soigné.
- Le positionnement de la gare nouvelle d'Evreux, relativement éloigné du centre (à cause de ce qui a été défini précédemment et à cause des éléments déjà présents (aérodrome) risque d'isoler la gare.

5.4 Gare de Louviers/Incarville

Cette gare est composée de plusieurs voies afin d'assurer l'ensemble des mouvements vers le Havre et vers Caen par la ligne nouvelle en desservant Louviers en terminus, en arrêt ou sans arrêt. Il s'agit d'une installation ferroviaire qui, placée dans la continuité de la section courante, nécessite de l'espace et la construction d'ouvrages d'art pour sa mise en œuvre. Son principal enjeu sur le paysage réside dans le fait qu'il faut la positionner au plus proche du lieu de gare envisagé en s'adaptant à la topographie du site.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

Une des solutions serait d'envisager la gare dans la forêt de Bord Louviers.

- Une implantation de la nouvelle gare au plus près d'une future ligne TCSP et à rechercher, le site actuellement retenu pour ce TCSP est l'avenue des Métiers (proche de l'A13), le positionnement de la nouvelle gare est envisagée à proximité.
- Ce site est urbain, industriel et longé de plusieurs routes (A13, RD147, voie des Clouets et avenue des Métiers).
- La topographie de cette confluence de l'Eure avec la Seine crée un dénivelé de 80 mètres environ entre les coteaux et le fond de la confluence.
- Afin de répondre à une règle technique spécifique aux infrastructures ferroviaires rapides et de combiner ces éléments du site, il est envisagé de positionner la gare sur un viaduc à une hauteur de 25 mètres.

Le positionnement, la longueur et les types d'ouvrages seront confirmés ultérieurement (une fois le projet arrêté). A l'heure actuelle, cette solution limite l'impact sur le bâti, évite le linéaire de ligne en tunnel en amont et en aval et respecte les règles de conception d'installation d'une gare. Néanmoins, la gare devra faire l'objet d'une réflexion particulière quant à son architecture et l'aménagement urbain et paysager de ses abords pour que le projet valorise le milieu dans lequel elle sera implantée.

5.5 Gares de Rouen

SOTTEVILLE

Cette gare est composée de plusieurs voies afin d'assurer l'ensemble des mouvements vers le Havre et vers Caen par la ligne nouvelle en desservant Rouen en terminus, en arrêt ou sans arrêt. Il s'agit d'une installation ferroviaire qui, placée dans la continuité de la section courante, nécessite de l'espace et la construction d'ouvrages d'art pour sa mise en œuvre. Son principal enjeu sur le paysage réside dans le fait qu'il faut la positionner au plus proche du lieu de gare envisagé en s'adaptant à la topographie du site et aux contraintes fonctionnelles et géométriques.

Les enjeux liés au paysage découlent des principales contraintes techniques décrites dans le rapport B2:

- Le lieu d'implantation de la gare se trouve dans les emprises de la gare d'agglomération de Rouen-Sotteville, au plus près du pont d'Eauplet, du côté ouest des installations de du triage (zone pavillonnaire de Sotteville) et en évitant au maximum les impacts sur les installations ferroviaires à l'ouest des voies principales.
- Un nombre significatifs d'impacts (de la requalification de voies à la démolition de bâtiments ferroviaires) sur le site est provoqué par l'arrivée de la ligne nouvelle. Dans les études futures la possibilité de reconsidérer ces aménagements sera à identifier afin de perpétuer le fonctionnement actuel du site. Il est à noter, mais à définir plus tard, qu'il sera nécessaire d'inclure, dans les études portant sur l'aménagement de la gare, des équipements de type parkings, accès voyageurs, etc. afin d'assurer l'accès et le bon fonctionnement de cette future gare. Ces aménagements devront faire l'objet de réflexions qui favorisent une insertion harmonieuse de la gare dans le quartier où elle sera implantée.

SAINT-SEVER

Les informations ne nous ont pas été communiquées à cette étape de l'étude.

Réseau Ferré de France
92 avenue de France
75648 PARIS cedex 13

www.rff.fr

Cette étude a été financée
par les partenaires suivants :



Conception couverture :  Stratis