

8.4.2. PAYSAGE



Société des carrières de Vignats
Les Carrières
14700 Vignats

PROJET DE PLATE-FORME MULTIMODALE

Sur la commune du Val d'Hazey (27)

Étude d'impact sur l'environnement



Pierre-Yves Hagneré
Étude paysagère et art des jardins

06 36 66 59 61
pierre-yves.hagnere@orange.fr

Étude paysagère [Septembre 2021]

SOMMAIRE

| | | | |
|---|----|---|----|
| 1. Introduction | 1 | 4.5. Un événement de parcours le long de la voie ferrée | 28 |
| 2. État initial..... | 2 | 4.6. Une incidence sur le parcours de la variante du GR 5..... | 28 |
| 2.1. Topographie et hydrographie..... | 2 | 4.7. Pas d'impact sur le patrimoine protégé..... | 29 |
| 2.2. Occupation du sol et structures végétales | 4 | 4.8. Un effet de cumul en matière d'infrastructures de transport fluvial | 30 |
| 2.3. Relations visuelles avec les secteurs d'habitat et les voies de communication..... | 5 | 5. Mesures « éviter, réduire, compenser et accompagner » | 31 |
| 2.3.1. Une aire d'influence visuelle orientée vers le sud et l'est..... | 5 | 5.1. Aménagement du nouveau sentier piétonnier | 31 |
| 2.3.2. Un usage de cheminements piétons au plus proche du périmètre du projet | 6 | 5.2. Requalification du chemin de halage | 33 |
| 2.3.3. Des secteurs d'habitat en recul du périmètre du projet..... | 10 | 5.3. Habillage des bungalows en entrée de site..... | 33 |
| 2.3.4. Perceptions depuis le réseau routier..... | 11 | 5.4. Précisions relatives aux plantations | 34 |
| 2.4.1. La voie ferrée, un passage au plus près du périmètre du projet | 13 | 5.5. Estimation du coût des travaux..... | 34 |
| 2.4. Relations visuelles avec les lieux d'intérêt pour le tourisme et les loisirs | 13 | 5.6. Remise en état..... | 34 |
| 2.5. Un enjeu très faible relatif au patrimoine protégé | 14 | 5.7. Synthèse des impacts et des mesures associés aux effets sur le paysage | 36 |
| 2.6. Un effet de cumul le long de la Seine | 17 | 6. Annexes | 38 |
| 2.7. Résumé de l'état initial et bilan des enjeux | 18 | 6.1. Ouvrages et sites internet consultés..... | 38 |
| 3. Rappel du projet | 21 | 6.2. Vue en plan et élévations de la plate-forme dédiée aux granulats | 39 |
| 4. Impacts paysagers..... | 23 | 6.3. Plans de détail et élévations des postes d'accostage et de chargement/déchargement | 41 |
| 4.1. Un impact fort sur le chemin de halage..... | 23 | | |
| 4.2. Depuis la rive opposée : des fenêtres visuelles dans la ripisylve | 25 | | |
| 4.3. Un projet très peu visible des secteurs d'habitat..... | 26 | | |
| 4.4. Depuis le réseau routier structurant : un impact centré sur la traversée de la Seine | 27 | | |

Ce document a été mis en page pour une impression en couleur, au format A3 recto-verso.
Il contient ainsi des vis-à-vis (notamment entre certaines cartes et leurs commentaires), qu'il convient de respecter pour faciliter la lecture.

1. INTRODUCTION

La présente étude paysagère est une composante de l'étude d'impact concernant un projet de plateforme multimodale combinant le rail, la route et le fleuve, sur une ancienne friche industrielle.

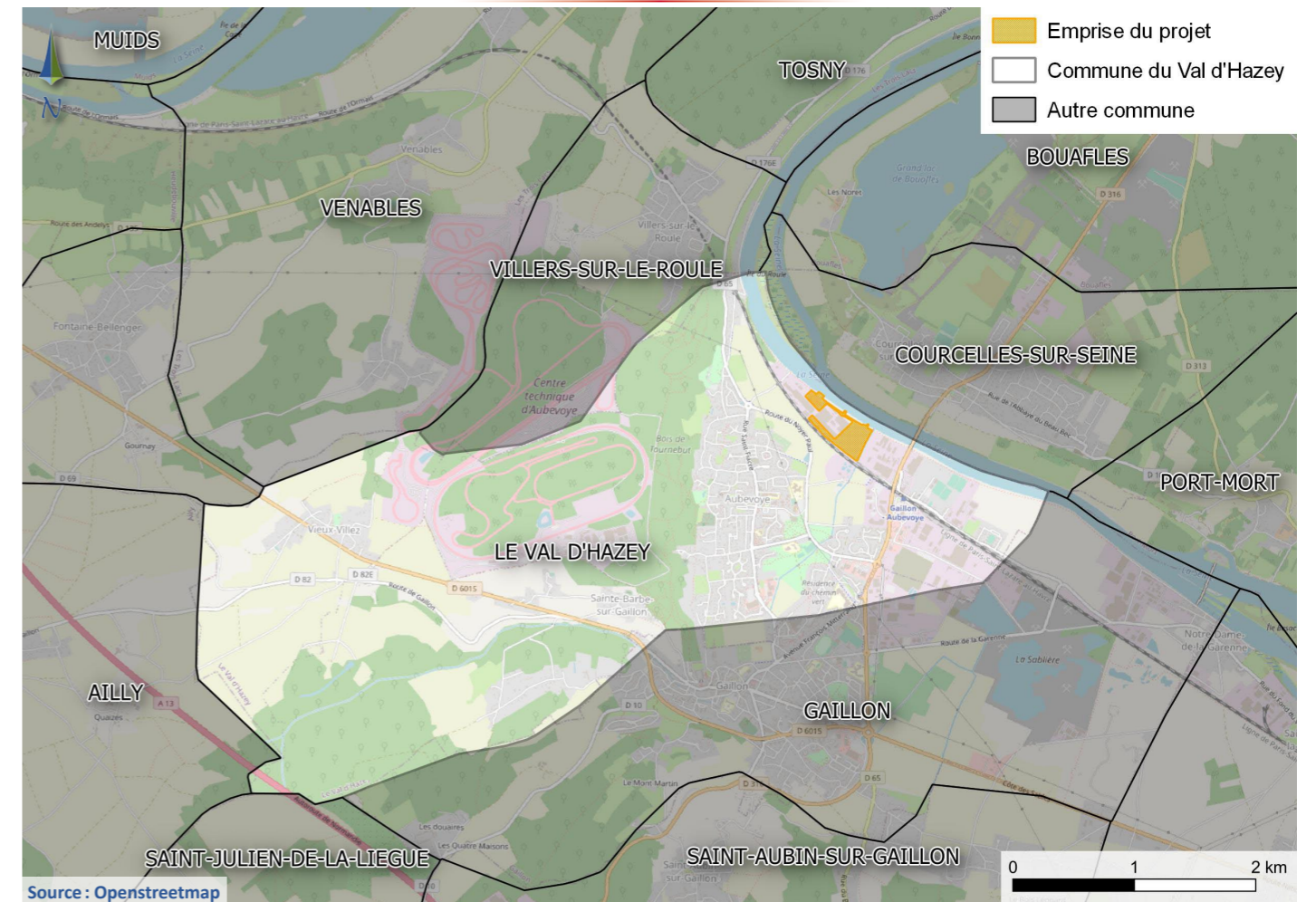
Ce projet est situé en rive gauche de la Seine, sur la commune nouvelle du Val d'Hazey, à environ 300 m à l'est de l'extension urbaine d'Aubevoye, ancienne commune désormais rattachée au Val d'Hazey. Il contient un usage de la rive, par la construction d'estacades pour le chargement/déchargement des péniches.

Seront successivement présentées dans cette étude :

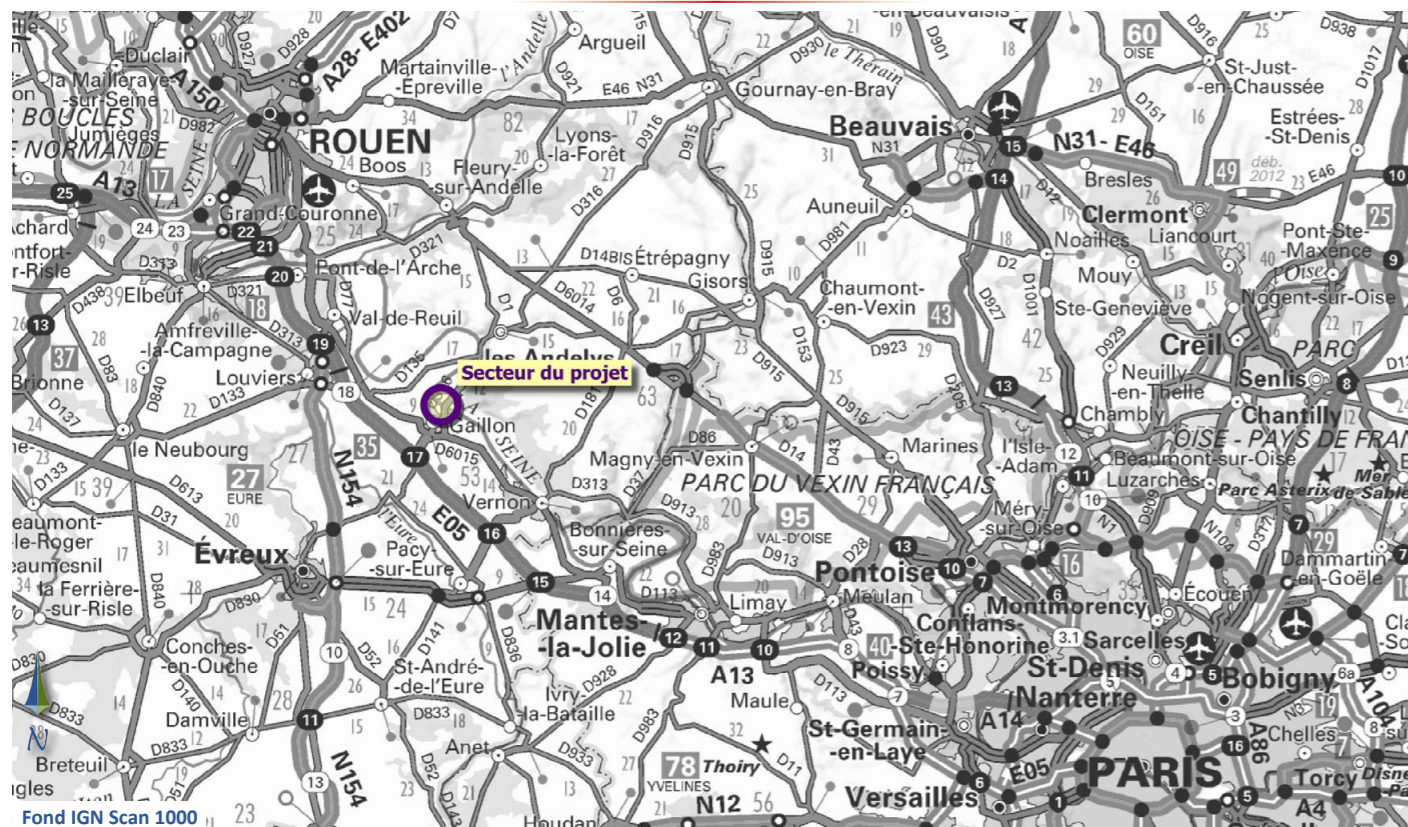
- l'analyse du paysage, dont l'objectif est de mettre en évidence les enjeux paysagers du projet: contraintes et potentiels vis-à-vis des structures paysagères et dynamiques présentes sur le territoire, relations visuelles avec les riverains, les voies de communication, les éléments du patrimoine et équipements touristiques, les autres installations classées pour la protection de l'environnement ;

- l'analyse des effets paysagers du projet et des impacts afférents ;
- la proposition de mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement relatives au paysage. Ces mesures sont envisagées en cohérence avec les conditions d'exploitation et les mesures relatives aux autres thématiques environnementales (faune et flore, bruit, qualité de l'eau, etc.).

LOCALISATION À L'ÉCHELLE COMMUNALE



LOCALISATION À L'ÉCHELLE RÉGIONALE



PÉRIMÈTRE DU PROJET



2. ÉTAT INITIAL

Sources : atlas des paysages de Haute-Normandie, Corine Land Cover 2018, IGN BD Topo et BD Alti, Atlas du patrimoine, office du tourisme Seine Eure, investigation de terrain de juin 2021.

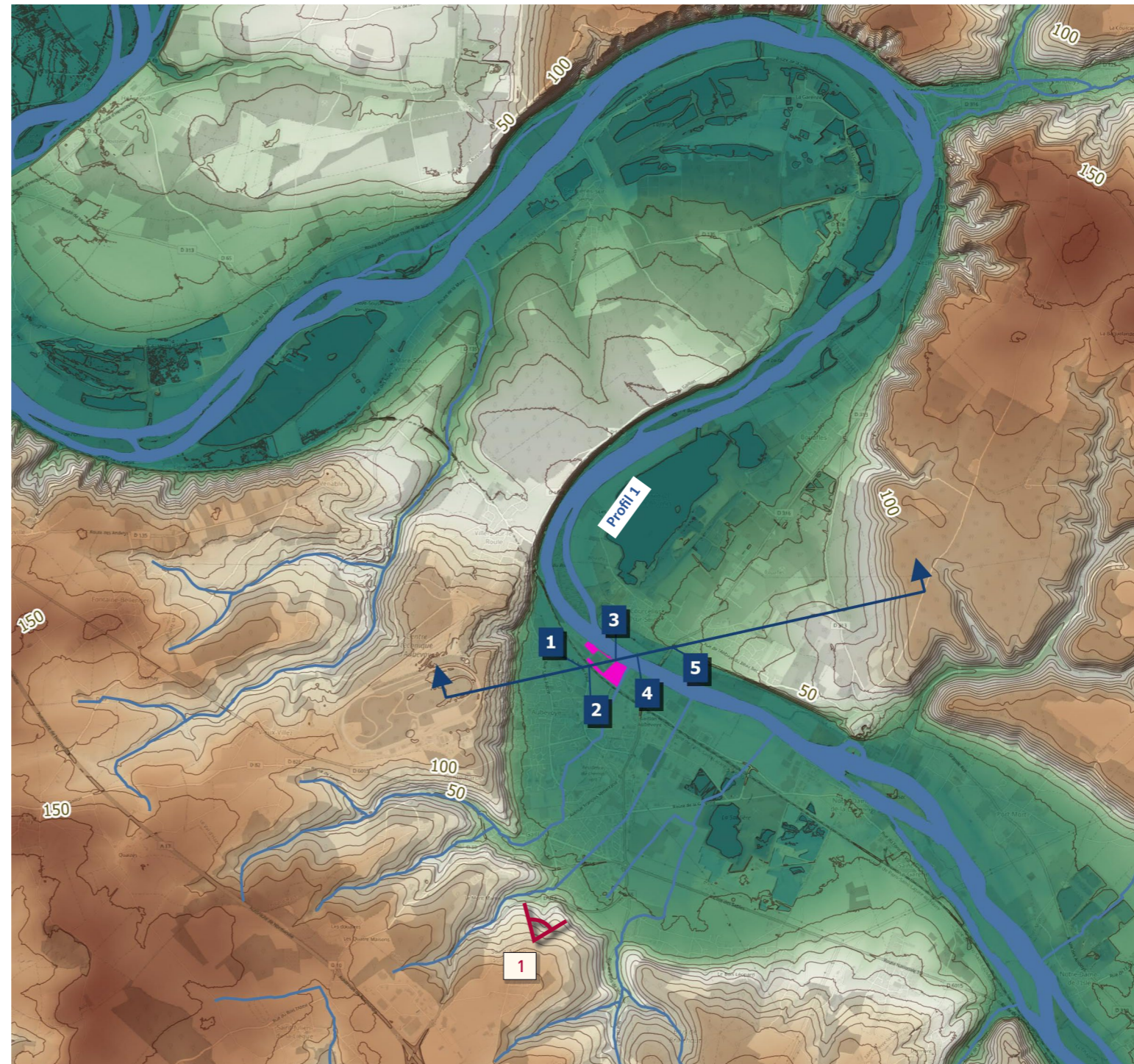
2.1. TOPOGRAPHIE ET HYDROGRAPHIE

Le secteur du projet se situe dans la vallée de la Seine, à l'arrivée sur le méandre d'Andelys, après un tronçon relativement rectiligne depuis Vernon. À l'entame du méandre, la vallée fait plus de quatre kilomètres de large, puis elle se réduit progressivement pour arriver à un minimum de 1,4 km à l'arrivée sur le méandre suivant.

La vallée est bordée par des coteaux, très abrupts côté concave (rive gauche pour ce méandre) et nettement plus évasés côté convexe (rive droite pour ce méandre). En rive gauche, le fond de vallée est quasiment plat, tandis que l'altitude s'élève très progressivement en rive droite depuis la berge du fleuve jusqu'au pied de coteau, constituant la terrasse de Courcelles (cf. carte page suivante).

À leur point haut, les coteaux dépassent les 150 m NGF, mais le dénivelé de la partie la plus abrupte n'est pas supérieur à une centaine de mètres (entre 25 m NGF et 125 m NGF en rive gauche sur le profil ci-dessous).

Au-delà s'étend le plateau de Madrie à l'ouest et celui du Vexin à l'est.

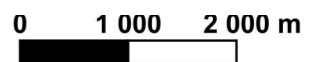
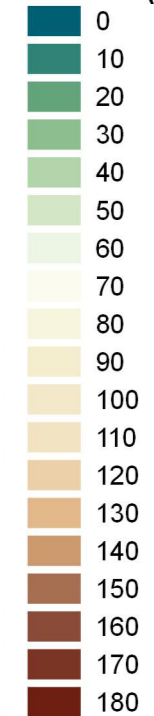


RELIEF ET HYDROGRAPHIE

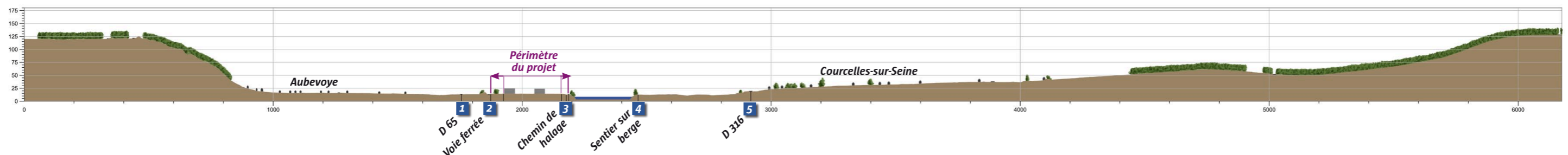


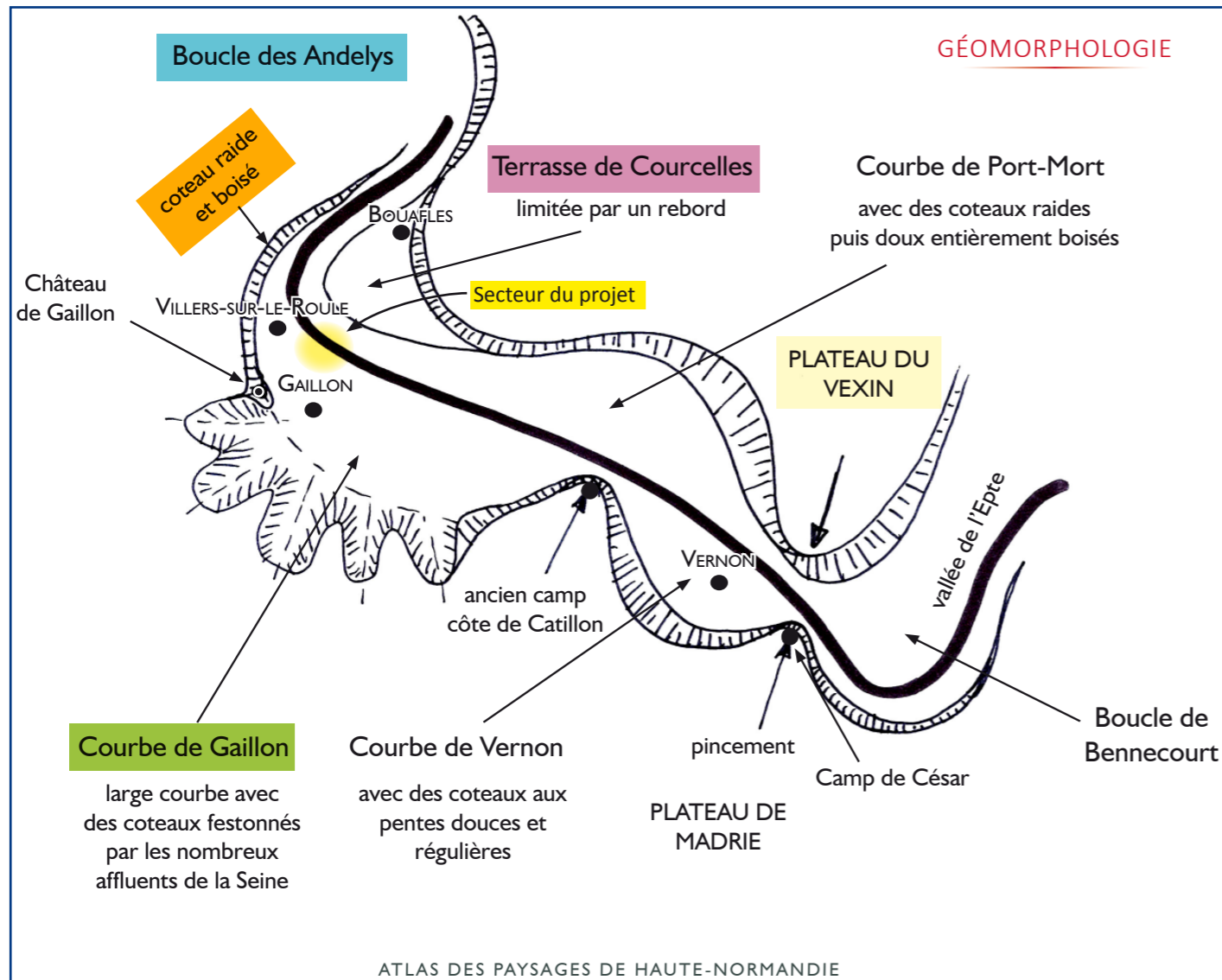
- Périmètre du projet
- Cours d'eau
- Courbe de niveau

Altitude (m NGF)



PROFIL 1: PROFIL EN TRAVERS DE LA VALLÉE DE LA SEINE AU DROIT DU SECTEUR DU PROJET





Le pointillé jaune indique d'une manière simplifiée le secteur du projet.



Vue panoramique de la vallée de la Seine depuis le coteau sud, mettant en évidence la géomorphologie de la vallée et de ses coteaux.

2.2. OCCUPATION DU SOL ET STRUCTURES VÉGÉTALES

La vallée de la Seine est ici fortement urbanisée : le caractère navigable du fleuve a favorisé les implantations anciennes, telles que la cité historique de Gaillon. Plus récemment, se sont implantées de nombreuses industries au plus près du fleuve. Aujourd'hui, une partie d'entre elles est à l'abandon, générant des friches industrielles à l'image de celle contenue dans le périmètre du projet.

À flanc de coteau et sur la frange des plateaux s'étendent des forêts, majoritairement de feuillus. Elles forment un écrin boisé à la vallée qui renforce sa séparation avec les plateaux.

Le fond de vallée contient de nombreux plans d'eau, issus de l'exploitation de granulats, activité encore présente dans la vallée.

Enfin, en dehors des zones urbaines et forestières, l'agriculture se maintient dans la vallée, malgré quelques signes de recul localisé (zones en friches ou récemment boisées) que l'on ne retrouve pas sur les plateaux, dédiés aux grandes cultures.

Il résulte de l'interaction de ces différentes occupations du sol un paysage complexe, fait de nombreuses composantes qui s'imbriquent, fortement influencées par l'urbanisation et en lien plus ou moins fort avec le fleuve.

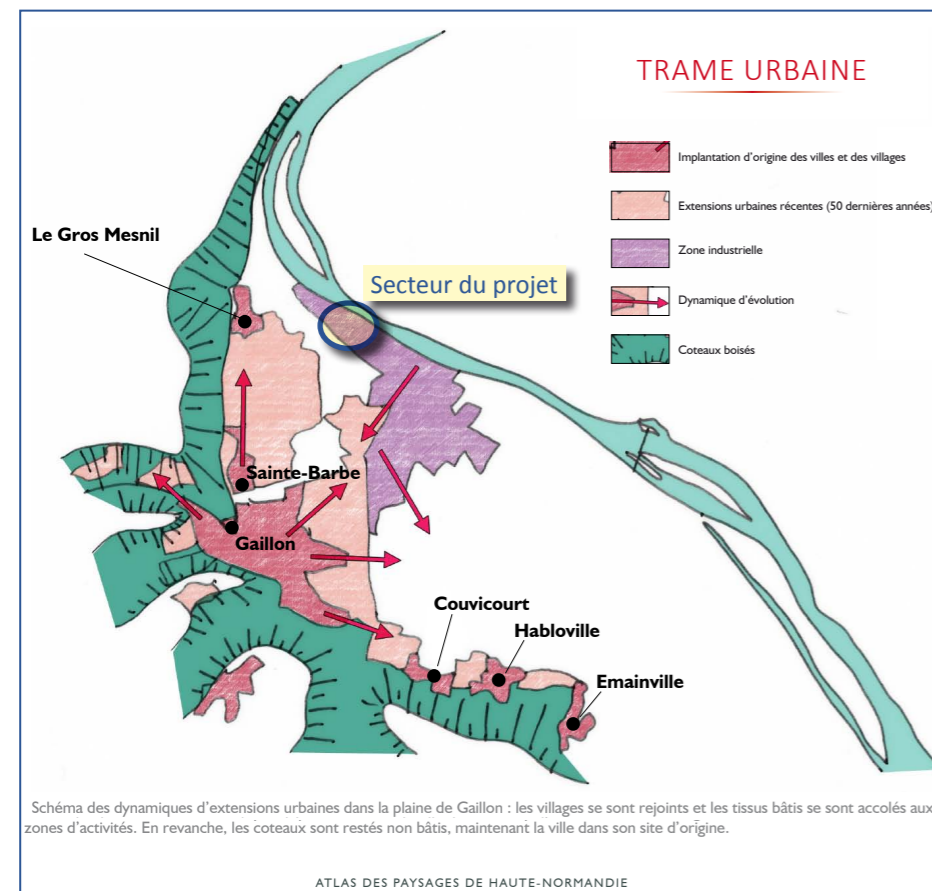
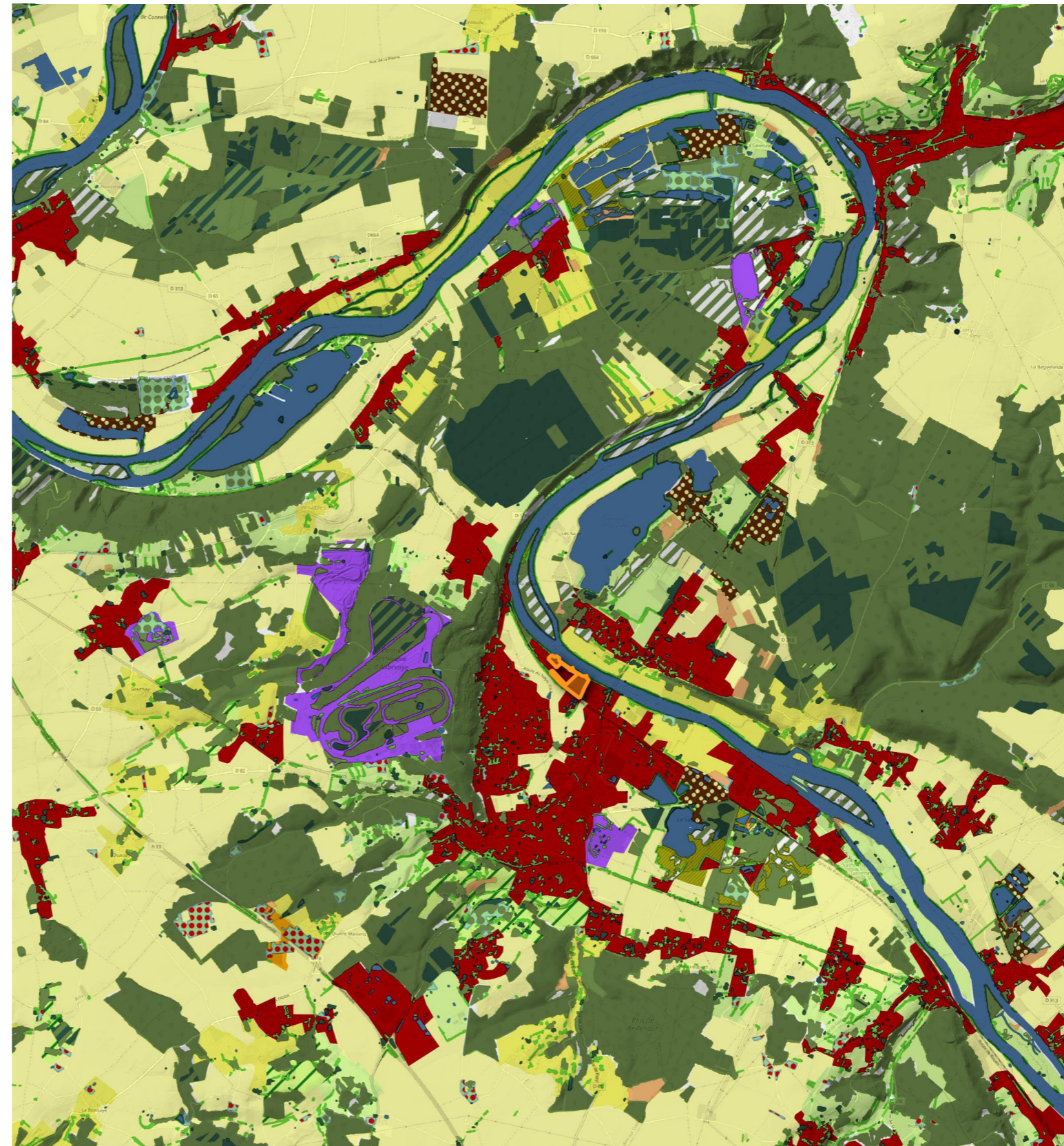


Schéma des dynamiques d'extensions urbaines dans la plaine de Gaillon : les villages se sont rejoints et les tissus bâtis se sont accolés aux zones d'activités. En revanche, les coteaux sont restés non bâtis, maintenant la ville dans son site d'origine.

VÉGÉTATION



2.3. RELATIONS VISUELLES AVEC LES SECTEURS D'HABITAT ET LES VOIES DE COMMUNICATION

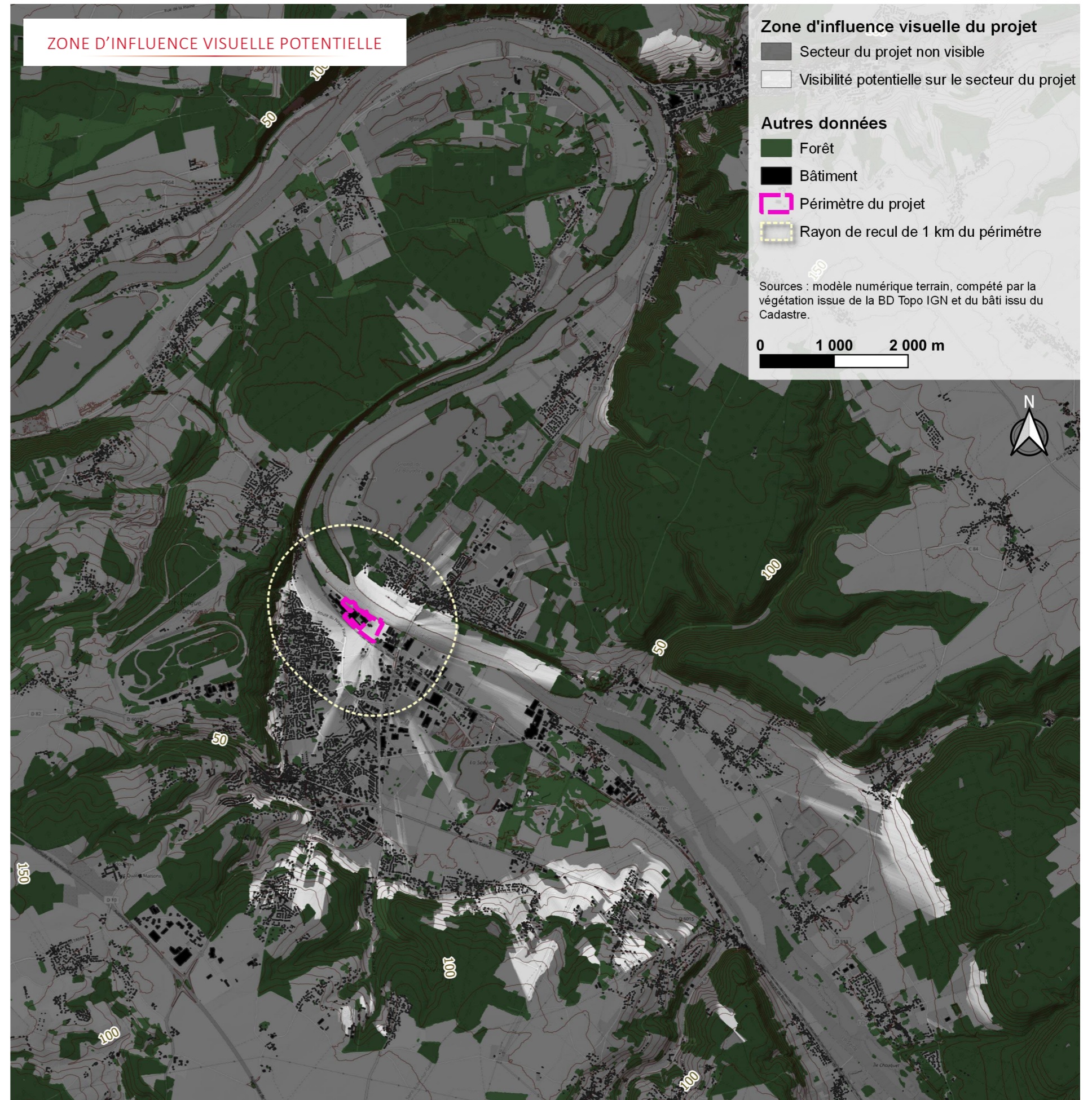
2.3.1. Une aire d'influence visuelle orientée vers le sud et l'est

L'aire d'influence visuelle du périmètre du projet est fonction du relief, en combinaison avec les grandes masses boisées et les bâtiments, qui agissent comme masques visuels. Les haies et bandes boisées étroites agissent davantage comme filtres visuels.

La visibilité se concentre dans deux grandes zones :

- **Dans le fond de vallée**, aux abords du secteur du projet. Du fait de l'absence de relief en rive gauche et de sa clémence en rive droite, les vues sont bloquées par le premier front bâti ou par les boisements les plus proches. Cette zone de visibilité a un rayon de moins d'un kilomètre. Au-delà, les rares zones de visibilité possibles, révélées par le calcul de la zone d'influence visuelle potentielle (cf. carte ci-contre), sont soit des secteurs agricoles peu fréquentés, soit des zones aux vues tellement filtrées que le secteur du projet est à peine visible et ne constitue pas un enjeu significatif.
- **Sur les coteaux**, à plusieurs kilomètres. Des vues panoramiques s'étendent sur toute la boucle de la Seine à hauteur de Gaillon et au-delà sur la boucle des Andelys. À une telle distance (plus de 2,4 km), le secteur du projet est un élément ponctuel du paysage, le plus souvent fondu dans la trame urbaine.

Ces deux secteurs vont être analysés plus précisément afin de mettre en évidence leurs enjeux paysagers.



2.3.2. Un usage de cheminements piétons au plus proche du périmètre du projet

2.3.2. A. Le chemin de halage en rive gauche

L'ancien chemin de halage de la Seine est en rive gauche. Il longe le périmètre du projet Aujourd'hui uniquement accessible aux modes de déplacements doux, il répond à un usage local de loisirs (promenade, course à pied...), voire à la liaison entre la gare d'Aubevoye et Villers-sur-le-Roule. Il est également emprunté par une des variantes du GR 2 (voir carte page 11) qui relie Dijon à l'estuaire de la Seine en passant par Paris

N'ayant plus d'usage de halage depuis longtemps, ce chemin est aujourd'hui bordé côté fleuve par une bande boisée rivulaire (ripisylve) large de plusieurs mètres et interrompue en de rares endroits. Ces interruptions procurent des fenêtres visuelles qui permettent de découvrir le fleuve, animé par le passage régulier de péniches.

Du côté opposé au fleuve, le chemin est séparé du périmètre du projet par une clôture en plaques béton surmontées de fils de fer barbelés. Cette clôture est suffisamment basse pour permettre à la vue de s'étendre sur les parcelles du projet, aujourd'hui partiellement en friches.

Sur le tiers sud-est, une trame arborée s'est développée de part et d'autre de la clôture. Avec la ripisylve, elle contribue à créer une « sous-séquence » à l'ambiance boisée au sein de la séquence longeant la zone industrielle, dont fait partie le périmètre du projet.

Envisagé à une échelle plus grande, cette séquence s'inscrit entre une séquence boisée en aval et une autre plus champêtre en amont d'Aubevoye. Compte-tenu de l'usage constaté sur le terrain et du passage d'une variante du GR 2, le chemin de halage constitue un enjeu fort pour le projet.

Les photos sont localisées sur la carte page 9.

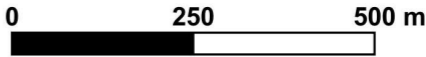


RELATIONS VISUELLES DANS LE PAYSAGE
 RAPPROCHÉ AVEC LE SECTEUR DU PROJET



-  Vue ouverte
-  Vue filtrée
-  Vue masquée

Autres données
 Périmètre du projet



2.3.2. B. Un sentier longeant le fleuve en rive droite

Face au périmètre du projet, la rive droite de la Seine est longée par un sentier, relié à ses deux extrémités au bourg de Courcelles-sur-Seine. Il permet en plusieurs endroits un accès au fleuve. Non balisé ni aménagé, il présente toutefois l'aspect d'un sentier régulièrement fréquenté. Contrairement au chemin de halage intégré dans la variante du GR 2, ce sentier est d'usage local, pour des promenades depuis Courcelles.

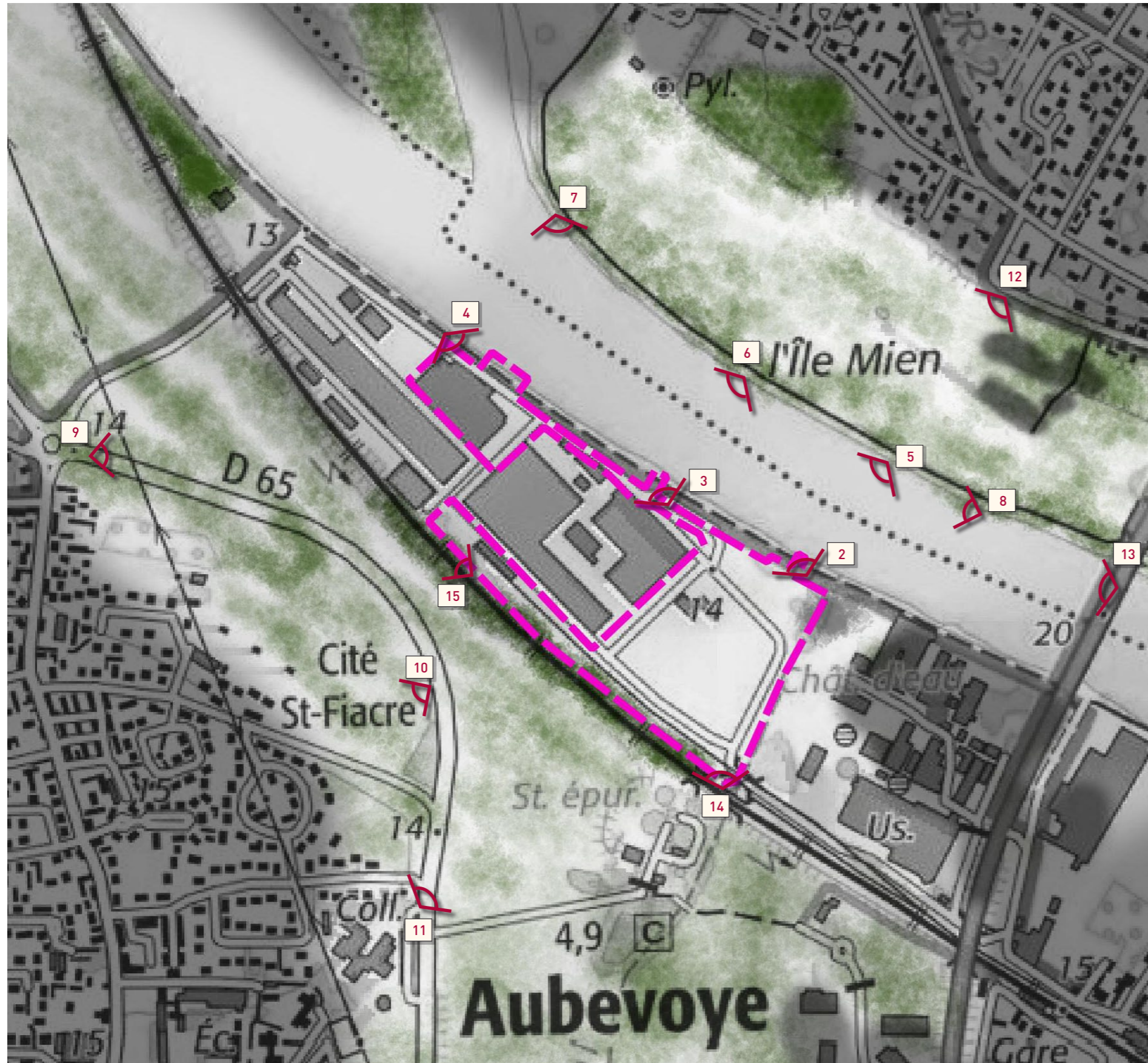
Son parcours dispense une série de points de vues sur le fleuve et quelques accès informels à l'eau, depuis lesquels la Seine se dévoile « en tableau ». En face, les différentes structures végétales (ripisylve, haies, bosquets et coteaux boisés) se combinent et se reflètent sur l'eau pour offrir des scènes très verdoyantes, dans lesquelles le bâti est occulté dans une proportion variable selon les secteurs. C'est un paysage très bucolique qui se présente, en décalage avec l'importance réelle de l'urbanisation, tant industrielle que résidentielle. Cette impression est plus forte en amont qu'en aval, du fait d'une densité végétale plus importante sur la rive opposée (cf. photos ci-contre).

L'angle de vue sur le périmètre du projet est ouvert et il intègre les secteurs de rive concernés par les estacades. Compte-tenu de la grande qualité du paysage et de la fonction du sentier (loisirs, promenade), l'enjeu est fort.

Les photos sont localisées sur la carte page 9.



LOCALISATION DES PRISES DE VUES DANS LE PAYSAGE PROCHE



2.3.3. Des secteurs d'habitat en recul du périmètre du projet

2.3.3. A. Aubevoye : une vue partielle sur la zone industrielle

L'agglomération d'Aubevoye s'étend à l'ouest et au sud du secteur du projet. Les premiers quartiers d'habitation sont situés à plus de 300 m à l'ouest, de l'autre côté de la D 65. Quoique le paysage soit totalement ouvert entre les lotissements et la voie ferrée qui longe le périmètre du projet, celui-ci n'est pas visible depuis les habitations, du fait de la trame végétale qui borde les parcelles jardins. Il l'est faiblement depuis leurs abords. Le paysage s'ouvre davantage depuis la frange urbaine, à hauteur de la D 65 : les parcelles agricoles qui séparent les quartiers d'habitat de la voie ferrée et, au-delà, de la zone industrielle, sont dénués de végétation haute : la vue s'étend jusqu'aux bâtiments industriels. Dans la partie nord, la trame végétale qui borde la voie ferrée les masque en grande partie (photo n° 9). La partie sud est en revanche plus visible (photo n° 11). Les installations et le bâtiment de la station d'épuration présent à l'avant du secteur du périmètre du projet ont fait l'objet d'un traitement architectural et paysager de qualité : cet équipement est d'une grande discrétion.

Compte-tenu de l'éloignement et du peu de relations visuelles qu'entretiennent les secteurs d'habitat les plus proches sur Aubevoye avec le périmètre du projet, l'enjeu du projet est faible. Il est modéré sur les entrées de ville situées sur la D 65.

2.3.3. B. Courcelles-sur-Seine : une vue panoramique sur la vallée

À Courcelles-sur-Seine, la frange urbaine côté fleuve domine la vallée. La vue depuis les premières habitations et leurs abords s'ouvre sur un panorama dans lequel domine l'ambiance rurale.

La Seine se signale par sa ripisylve qui souligne son tracé, mais l'eau n'est pas directement visible. Il est néanmoins possible d'apercevoir les péniches sur le fleuve au travers de la végétation. De même, les bâtiments industriels présents en rive opposée sont partiellement visibles, surtout depuis le secteur le plus à l'ouest de l'agglomération. Plus à l'est (photo n° 12), l'angle plus fermé renforce la densité de la végétation et masque davantage les bâtiments.

L'arrière-plan est composé des coteaux boisés et le premier plan est agricole : c'est un tableau quasi exclusivement végétal qui s'offre à l'observateur.

L'enjeu du projet portera sur le maintien de cette structure et de l'identité de ce paysage. Il est modéré par la faible fréquentation des lieux.

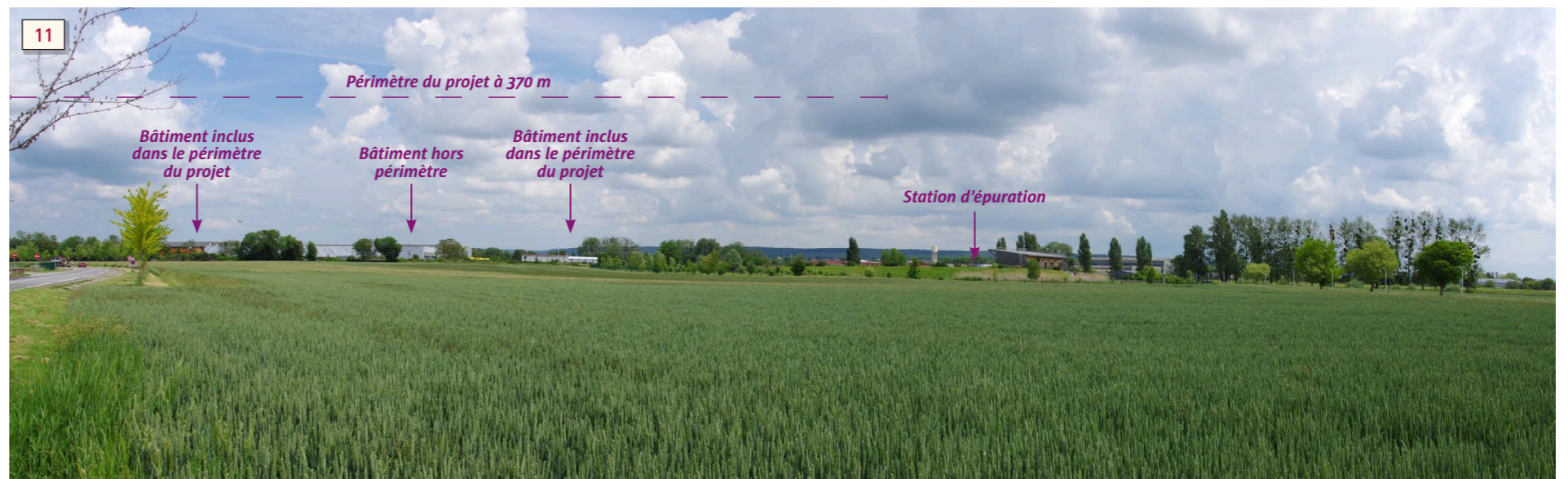
Les photos sont localisées sur la carte page 9.



Depuis le giratoire nord d'Aubevoye, le long de la D 65. Le périmètre du projet est masqué par la bande boisée qui longe la voie ferrée et par les bâtiments industriels hors périmètre.



Le lotissement au nord d'Aubevoye est bordé par des haies et une trame arborée qui ferment les vues vers l'est.



Aux abords du collège, le périmètre du projet est partiellement visible. La vue sur la partie sud est tronquée par le merlon de la station d'épuration et filtrée par la végétation.



Depuis les abords de Courcelles-sur-Seine, les ripisylves des deux côtés du fleuve se superposent. Seul le haut des bâtiments s'immisce entre cette trame végétale et l'arrière plan constitué par les coteaux boisés.

2.3.4. Perceptions depuis le réseau routier

Le secteur du projet est éloigné des routes nationales et autoroutes. Seules deux axes routiers départementaux sont concernés : la D 316 et la D 65.

2.3.4. A. La 316, un promontoire à la traversée de la Seine

La D 316 relie Évreux aux Andelys avant de se prolonger vers le nord. Elle figure parmi les itinéraires structurants du département.

Elle passe à 350 m à l'est du secteur du projet. À la traversée de la Seine, elle offre des vues panoramiques sur la vallée, de part et d'autre du pont. Vers l'ouest, dominée par les coteaux boisés qui s'élèvent à l'arrière-plan, la Seine est visible dans toute sa largeur (photo n° 13, page 12). Ses berges sont soulignées par leurs ripisylves. La zone industrielle implantée au pied du pont en rive gauche se détache nettement au premier plan du paysage par ses couleurs claires et ses volumes multiples et complexes. À ce niveau, la ripisylve est trop peu établie pour jouer un rôle d'écran visuel. En revanche, à hauteur du périmètre du projet et plus en aval, elle est suffisamment haute et dense pour que les bâtiments industriels qui s'y trouvent ne soient pas ou très peu visibles.

Ici, l'enjeu portera davantage sur la berge, concernée par les estacades, que sur le reste du périmètre. Compte-tenu d'importance de cette séquence visuelle, qui constitue un véritable événement de parcours, le long de la D 316, l'enjeu est fort.

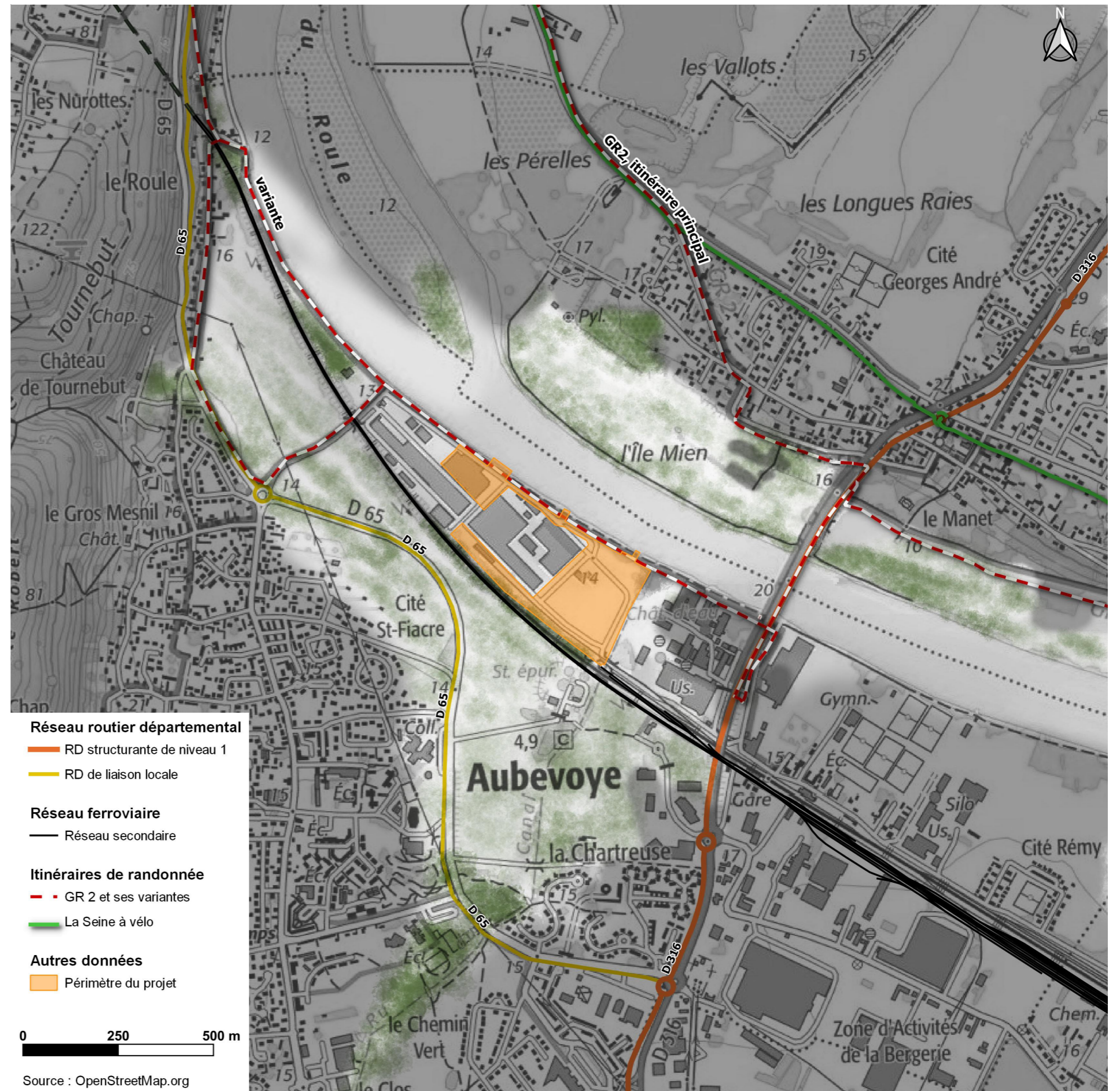
2.3.4. B. La D 65, une séquence ouverte au contournement d'Aubevoye

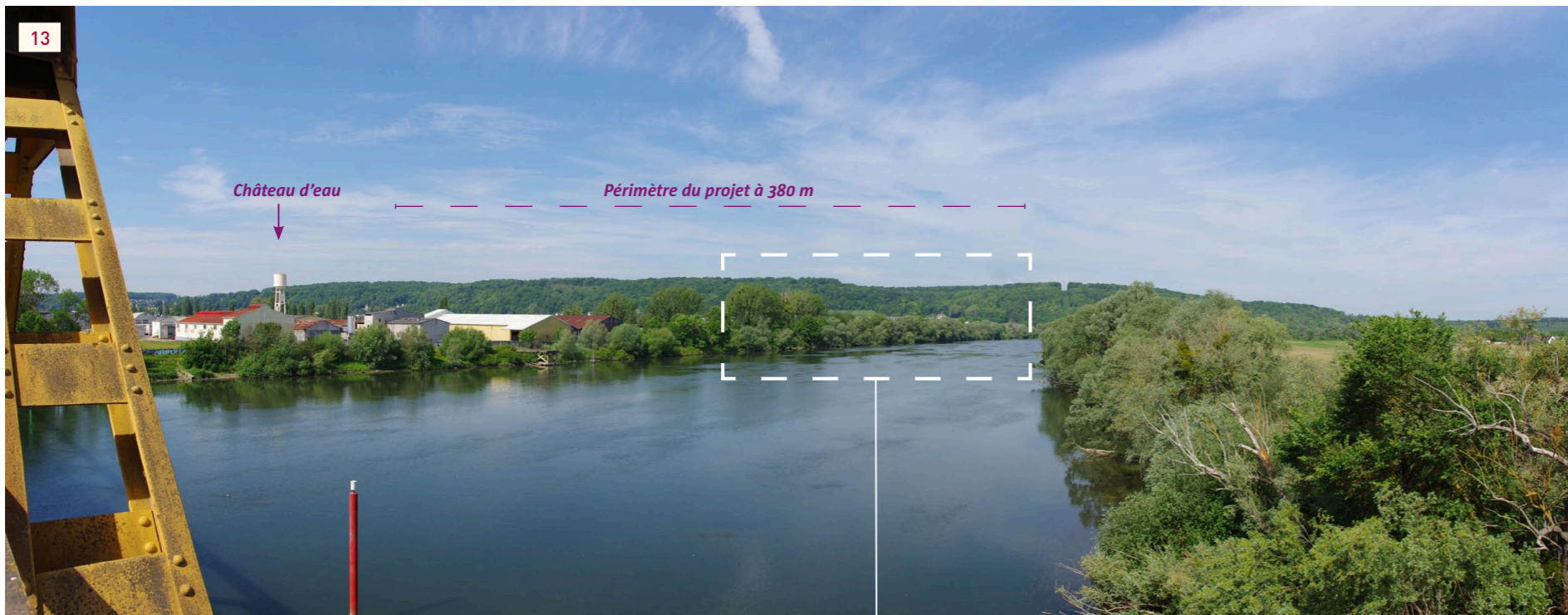
La D 65 relie Pacy-sur-Eure à la communes des Trois Lacs, située dans la boucle d'Andelys. Il s'agit d'un axe secondaire assurant des liaisons locales. Elle permet en outre le contournement des quartiers d'habitat du nord d'Aubevoye (photos n° 9 et 11).

Le long de cette séquence de contournement, le tracé autant que l'absence de relief et la fermeture visuelle vers l'ouest orientent la vue vers l'est. La Seine n'est pas visible, mais le regard parvient à s'échapper jusqu'au coteau opposé, là où il n'est pas bloqué par le bâti de la zone industrielle ni par la trame végétale qui borde la voie ferrée. Ceci correspond à la partie sud-est du périmètre du projet, dénué de bâti. Le secteur du projet se situe dans la continuité visuelle de la station d'épuration, un équipement moderne et qui a fait l'objet d'un travail spécifique d'intégration architecturale et paysagère. Ainsi, elle n'accentue pas l'effet visuel des activités industrielles sur le paysage, bien présentes au-delà de la voie ferrée.

Il s'agit d'un paysage du quotidien qui n'a pas le caractère emblématique de la traversée de la Seine par la D 316, mais dont la qualité a été maintenue au cours des différentes opérations d'aménagement (parcs, contournement routier, équipements publics...). L'enjeu est modéré.

RELATIONS VISUELLES AVEC LES RÉSEAUX DE DÉPLACEMENT STRUCTURANTS





13

Château d'eau

Périmètre du projet à 380 m

La traversée de la Seine par la D 316 offre une vue panoramique vers la boucle d'Andelys.

Le coteau boisée offre à la vue un arrière-plan homogène sur tout l'horizon. Cet écrin boisé est accompagné par la ripisylve dans la mise en valeur du fleuve.

On devine au pied de coteau le château de Tournebut, mais à une telle distance il ne joue pas un rôle significatif dans le paysage, à la différence du château d'eau « vintage » qui s'élève au-dessus de la zone industrielle. Aujourd'hui, il revêt une dimension patrimoniale qui rehausse l'intérêt visuel de la zone industrielle.

La photo est localisée sur la carte page 9.



Zoom

Château de Tournebut

Emplacement prévu pour le convoyeur de granulats

Emplacement prévu pour l'estacade vrac

Emplacement prévu pour l'estacade conteneur

2.4.1. La voie ferrée, un passage au plus près du périmètre du projet

La ligne ferroviaire Paris - Le Havre longe le périmètre du projet. Elle est l'une des raisons du choix de son emplacement, puisqu'il s'agit de relier le rail et le fleuve.

Cette voie ferrée supporte un trafic régional (TER) et des grandes lignes « non TGV ». C'est donc un trafic dense à vitesse modérée (inférieure à 160 km/h). La séquence de passage le long de la zone industrielle est courte à l'échelle d'un déplacement en train. Le cœur de la séquence présente un paysage ouvert de part et d'autre de la voie. Vers le nord, le regard englobe l'intégralité de la plate-forme, au tout premier plan d'un paysage qui s'étend jusqu'au coteau opposé. C'est une séquence courte mais forte par le contraste entre la plate-forme qui laisse le regard s'échapper au loin et les bâtiments industriels qui le bloquent rapidement, suppléés en cela par la bande boisée qui longe par endroits la voie ferrée.

À l'heure actuelle, la plate-forme revêt un aspect de friche industrielle, mais l'arrière-plan, composé par le coteau de la rive droite, est de qualité. L'ouverture de la vue, la proximité de la voie ferrée et l'importance de son trafic génèrent un enjeu fort.



Dans la partie nord du secteur du projet, la trame arborée qui accompagne la voie ferrée filtre fortement la vue sur les bâtiments industriels.

Les photos sont localisées sur la carte page 9.



Ouverture visuelle sur l'intégralité de la plate-forme au sud-est du périmètre du projet depuis la voie ferrée, ici dans le sens Paris-Le Havre.

2.4. RELATIONS VISUELLES AVEC LES LIEUX D'INTÉRÊT POUR LE TOURISME ET LES LOISIRS

L'attractivité touristique d'Aubevoye se concentre sur son centre ancien et sur son château. Le centre ancien n'offre aucune relation visuelle avec le secteur du projet. Le château sera abordé au point 2.5, relatif au patrimoine protégé.

Outre ce patrimoine historique, les activités touristiques du secteur sont liées à la randonnée pédestre et cyclotouristique. Les réseaux passant à proximité du secteur du projet figurent sur la carte page 11.

2.4.4. A. Le GR 2, un itinéraire passant au plus près du secteur du projet

L'itinéraire de grande randonnée n° 2 « au fil de la Seine » relie Dijon à l'estuaire. Avec ses variantes, il propose un réseau de randonnée de part et d'autre de la Seine. En rive droite, le tracé principal passe le long de la frange urbaine de Courcelles, offrant une vue panoramique sur le fleuve (photo n° 12, page 10). Le secteur du projet y est peu visible et, à l'échelle du parcours, cette séquence est très courte. L'enjeu s'inscrit ici dans celui de l'habitat proche, il est modéré. Le reste du parcours en rive droite ne présente aucune relation visuelle avec le secteur du projet, l'enjeu y est par conséquent nul.

En rive gauche, sa variante emprunte le chemin de halage qui longe le périmètre du projet et qui a été présenté page 6 et dont l'enjeu a été identifié comme fort. Il en est de même de la jonction entre l'itinéraire principal et la variante par le pont de la D 316 : le randonneur peut pleinement profiter de la vue panoramique qu'il offre et qui présente un enjeu fort (photo n° 13, page précédente).

2.4.4. B. Pas d'enjeu lié au tourisme à vélo

La véloroute « la Seine à Vélo » est un itinéraire du Schéma national des véloroutes et voies vertes. Elle relie le centre de Paris à Le Havre et Deauville. Dans l'aire d'étude, elle passe en rive nord, dans le bourg de Courcelles-sur-Seine. Elle est suffisamment en recul de la vallée pour n'avoir aucune relation visuelle avec le secteur du projet. Elle ne présente donc pas un enjeu pour le projet.

2.5. UN ENJEU TRÈS FAIBLE RELATIF AU PATRIMOINE PROTÉGÉ

La vallée de la Seine compte de nombreux monuments historiques et sites classés ou inscrits.

2.5.1. A. Un seul monument historique en covisibilité

Parmi tous les monuments historiques recensés dans l'aire d'étude, le château de Gaillon (monument historique classé) est le seul pouvant comporter une covisibilité avec le secteur du projet (voir détail cartographique page 16). Distant de plus de 2 km, il présente depuis ses abords une vue panoramique sur la vallée de la Seine, qui intègre dans son premier plan toute la zone urbanisée d'Aubevoye. Le secteur du projet s'inscrit dans la trame urbaine, mais il n'est pas visible en tant que tel à l'oeil nu. Seul un agrandissement permet d'apercevoir le toit des bâtiments à l'arrière plan de la zone urbanisée (photo n° 17, page 15).

Compte-tenu de la nature du projet (qui ne prévoit pas de structure bâtie d'un volume supérieur aux bâtiments existants), de l'éloignement et du caractère non significatif de la covisibilité actuelle, le projet présente un enjeu très faible vis-à-vis de ce château.

Les autres monuments historiques sont dénués de covisibilité. Il en est de même pour site patrimonial remarquable de Gaillon, qui intègre tout le centre ancien. L'enjeu les concernant est nul.

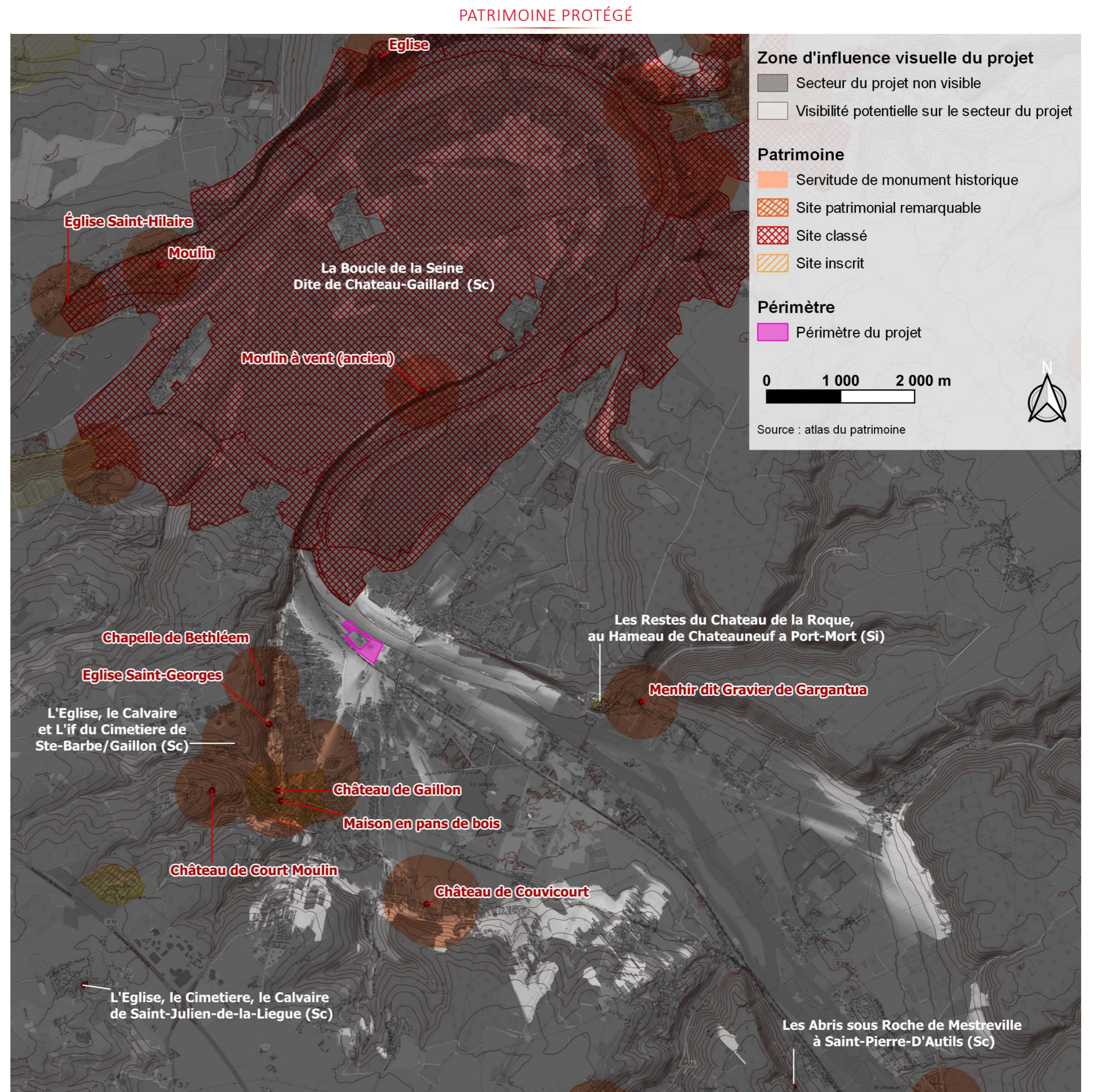
2.5.1. B. Pas de covisibilité avec les sites classés

La boucle d'Andelys est incluse dans sa quasi-totalité dans le site classé de la boucle de la Seine, dite de Château-Gaillard, d'une superficie totale de 4587 hectares. Son extrémité sud, sur l'Île de Roule, est à 210 m du périmètre du projet. Cette île, abandonnée depuis longtemps par l'agriculture, se reboise d'une manière spontanée. Il en est de même pour la bordure sud en rive droite du fleuve. Ces zones présentent un paysage fermé qui les préserve d'une covisibilité avec le secteur du projet. Il s'agit de secteurs non fréquentés, ou d'une manière anecdotique.

Les zones de plateau et en fond de vallée n'ont elles non plus aucune covisibilité. Les coteaux abrupts, qui constituent l'arrière-plan du paysage pour toutes les vues depuis le sud, sont eux aussi entièrement boisés. Non accessibles et au paysage totalement fermés, ils n'ont pas davantage de covisibilité avec le secteur du projet.

De même, les autres sites classés ou inscrits ponctuels présents dans l'aire d'étude (cf. ci-contre) sont tous situés dans des zones dénuées de covisibilité potentielle avec le secteur du projet.

Au final, le projet ne comporte aucun enjeu vis-à-vis des sites classés ou inscrits.





La façade de l'entrée du château de Gaillon



Depuis l'entrée du château de Gaillon, le secteur du projet se fond dans la trame urbaine qui s'étend au pied du château. Seuls les toits des bâtiments sont potentiellement visibles, mais on ne les distingue pas réellement à l'œil nu.

Les photos sont localisées sur la carte page 16.



Zoom

Périmètre du projet à 2,2 km

Station d'épuration

Château d'eau

DÉTAIL DE LA VISIBILITÉ DEPUIS LES ABORDS DU CHÂTEAU DE GAILLON



2.6. UN EFFET DE CUMUL LE LONG DE LA SEINE

La Seine est bordée de nombreuses zones d'activités et le trafic fluvial y est important. Les postes d'accostage (quais, estacades...) sont eux aussi nombreux, car la plupart des zones industrielles ont cherché depuis longtemps à valoriser le transport fluvio-maritime.

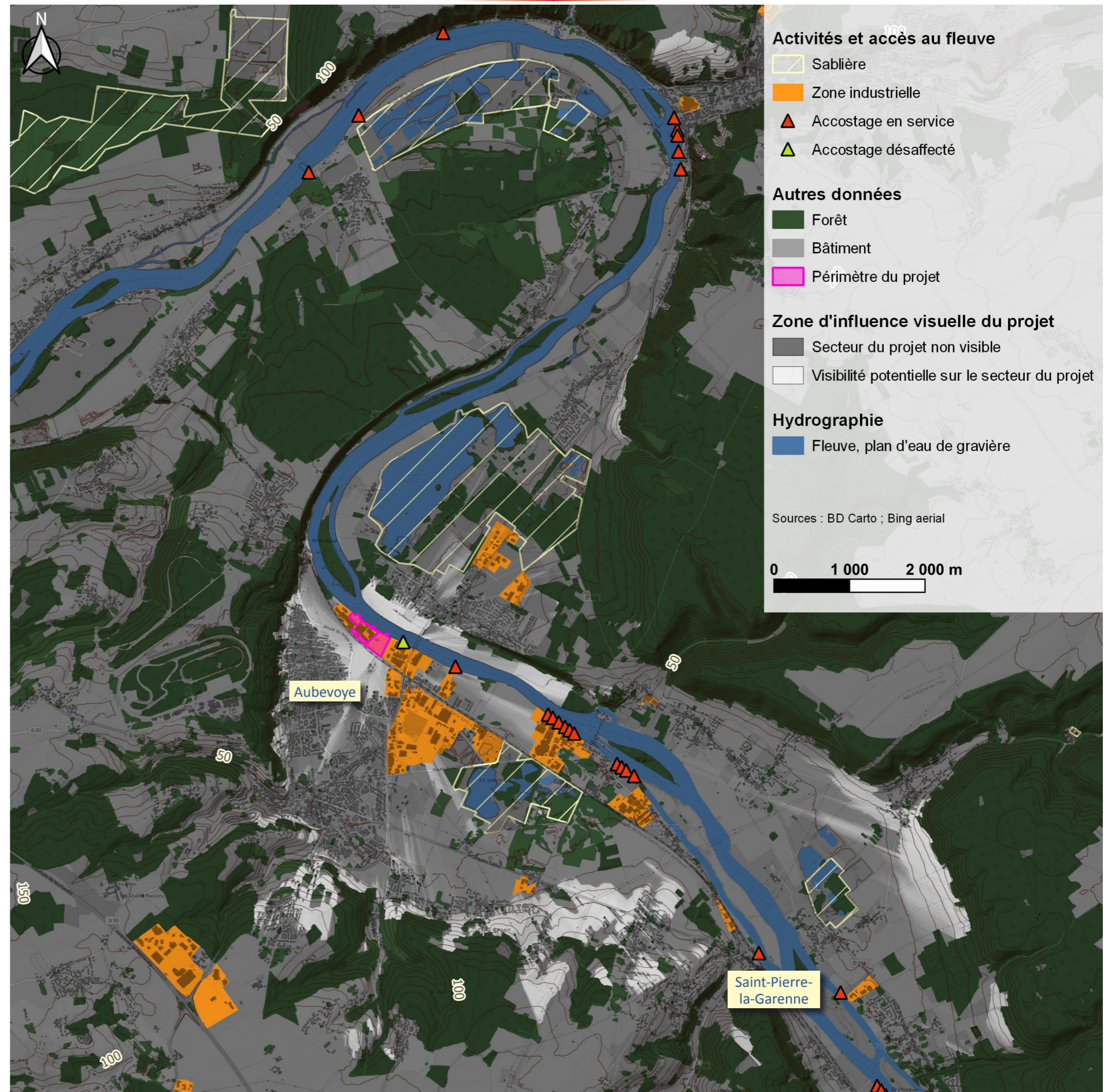
Le secteur du projet se situe dans la continuité de plusieurs zones industrielles qui se succèdent en rive gauche, depuis Saint-Pierre-la-Garenne, toutes reliées au fleuve. Des vestiges d'anciens points d'accostage sont également présents à proximité du périmètre du projet.

L'effet de cumul est important. Concernant l'activité industrielle, c'est un usage qui est d'ores et déjà présent sur le site, même si une partie de la zone est aujourd'hui désaffectée.

Au droit de cette zone, l'accès au fleuve s'est en revanche effacé au profit de la ripisylve: la partie terrestre du périmètre du projet s'inscrit dans un tissu industriel existant, tandis que la berge est incluse dans la structure végétale qui borde le fleuve.

L'enjeu de l'effet de cumul se concentre sur la berge et les points d'accostage, du fait de la création de nouveaux points d'accostage induits par le projet. Il est modéré.

ACTIVITÉS ET POINTS ACCOSTAGE



2.7. RÉSUMÉ DE L'ÉTAT INITIAL ET BILAN DES ENJEUX

Le périmètre du projet se situe sur la partie désaffectée d'une zone industrielle implantée sur les rives de la Seine à l'amont de la boucle d'Andelys, dans un paysage où se côtoient zones urbaines, parcelles agricoles et étendues boisées. Le long du fleuve, la ripisylve prolonge l'ambiance boisée au plus près des zones urbaines.

Le fond de vallée est large de plusieurs kilomètres. Il est plat en rive gauche et peu pentu en rive droite. Il est bordé par des coteaux abrupts et majoritairement boisés. Ceci génère deux zones de visibilité distinctes sur le secteur du projet : la première est en fond de vallée, aux abords du périmètre du projet, tandis que la seconde, lointaine, concerne quelques secteurs du coteau sud qui dispensent des vues panoramiques sur la vallée.

Peu d'enjeux relatifs à l'habitat

Deux franges urbaines sont proches du secteur du projet (moins de 500 m), respectivement au nord d'Aubevoye et à Courcelles. Les relations visuelles sont très partielles dans un cas comme dans l'autre. À Aubevoye, la trame végétale qui borde les jardins ferme les vues vers l'est. Il faut sortir de la zone agglomérée pour que la vue s'ouvre. À Courcelles, où certaines habitations profitent d'un panorama sur la vallée, c'est la ripisylve qui filtre ou ferme les vues selon les lieux et les saisons. L'enjeu est modéré à faible.

Des enjeux multiples sur les voies de communication

Le périmètre du projet est bordé par quatre types de voies de communication : pédestre, routière, ferroviaire et fluviale.

Le chemin de halage est aujourd'hui dévolu à un usage piétonnier (déplacements du quotidien, promenade, randonnée ; il est emprunté par une variante du GR 2). Passant entre le fleuve et le périmètre du projet, c'est sa continuité même de son parcours le long de la Seine qui est interrogée par ce projet. Du fait de son usage et de sa fréquentation, l'enjeu est fort.

En rive opposée, un autre sentier pédestre a un usage uniquement local. Il dispense une série de vues sur le fleuve, au-delà duquel la zone industrielle est peu visible, masquée par la ripisylve. L'enjeu est faible.

Côté sud, c'est la voie ferrée (Paris - le Havre) qui longe le périmètre du projet et y dispense une séquence de vue totalement ouverte. La proximité immédiate et la fréquentation élevée de cette ligne génèrent un enjeu fort.

Les routes sont un peu plus en retrait, mais elles présentent également deux séquences présentant des enjeux :

- À l'est, la D 316 passe en promontoire lors du franchissement de la Seine. La perception des berges, aujourd'hui arborées sur toute leur longueur, revêt un enjeu fort par leur importance dans la qualité de la vue panoramique.

- À l'ouest, la D 65, au trafic plus local, présente une longue séquence au paysage ouvert, intégrant au second plan le périmètre du projet à l'arrière d'une frange arborée bordant la voie ferrée. La vue est partielle et le paysage n'a pas la même dimension emblématique que dans le cas précédent ; l'enjeu est modéré.

Un enjeu de tourisme et de loisir centré sur les berges du fleuve

Concernant le tourisme et les loisirs, l'enjeu se concentre sur les chemins longeant les berges, évoqués précédemment. La véloroute passant plus en retrait au nord n'a aucune interaction visuelle avec cette portion du fleuve, elle ne présente aucun enjeu.

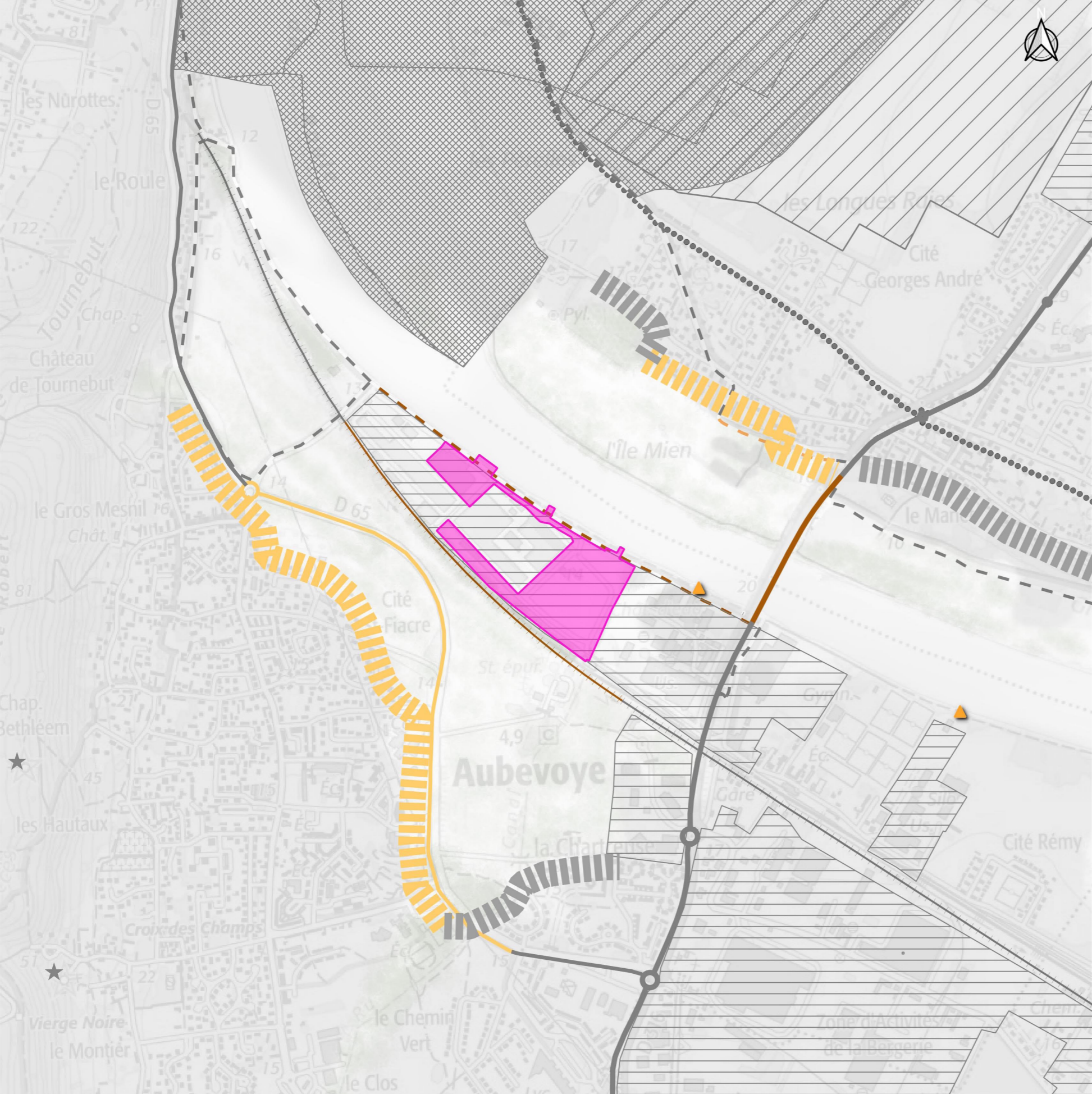
Un enjeu très faible vis-à-vis du patrimoine protégé

Des nombreux monuments et sites classés ou inscrits localisés dans la vallée et sur les coteaux, seul le château de Gaillon présente une covisibilité, peu significative car très faible et très lointaine, avec le secteur du projet qui se situe à l'arrière-plan de la trame urbaine. L'enjeu est très faible.

Un effet de cumul concernant les points d'accostage

Les zones industrielles sont nombreuses le long du fleuve et certaines sont anciennes, car elles ont pu s'appuyer sur le transport fluvial pour se développer. Le périmètre du projet s'inscrit dans une zone industrielle dont une partie est encore en activité, mais le lien au fleuve a été abandonné et la rive s'est reboisée. L'effet de cumul concernera donc en premier lieu les nouveaux points d'accostage, dans une logique de succession avec tous ceux existant en amont et d'une manière plus lointaine et diffuse en aval.

Cet enjeu sera modéré pour ce qui concerne l'amont et non significatif pour ce qui concerne l'aval, nettement plus lointain et dans un autre contexte paysager (boucle d'Andelys).



En marron : enjeu fort

En orange : enjeu modéré à faible

En gris : absence d'enjeu

Voies de communication

- Autoroute ou RN en 2 x 2 voies
- RD structurante de niveau 1
- RD de liaison locale
- ... Sentier de proximité
- Voie ferrée
- ▲ Accostage fluvial

Patrimoine protégé

- Site classé
- ★ Monument historique

Tourisme

- - GR 2 et ses variantes
- ... Véloroute « La Seine à vélo »

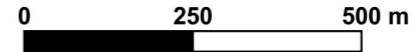
Zones urbanisées et activités industrielles

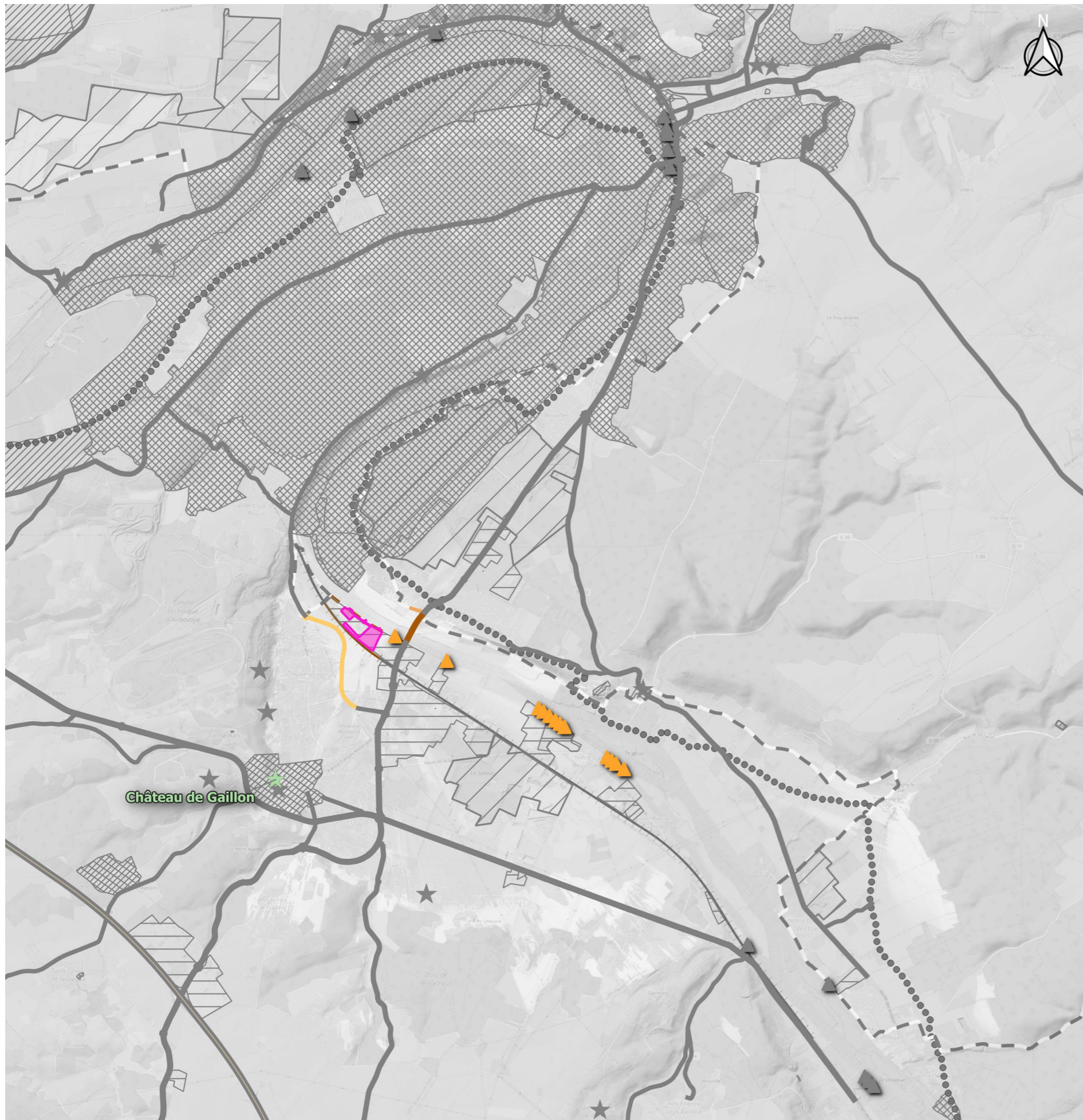
- Carrière
- Zone industrielle
- Frange urbaine côté fleuve

Périmètre

- Périmètre du projet

- Vue ouverte sur le secteur du projet
- Vue filtrée sur le secteur du projet
- Absence de relation visuelle sur le secteur du projet





BILAN DES ENJEUX DANS LE PAYSAGE ÉLOIGNÉ

En marron : enjeu fort

En orange : enjeu modéré à faible

En vert : enjeu très faible

En gris : absence d'enjeu

Patrimoine

- ★ Monument historique
- ▨ Site classé ou SPR
- ▧ Site inscrit

Tourisme

- Véloroute « la Seine à vélo »
- - GR2 et ses variantes

Voies de communication

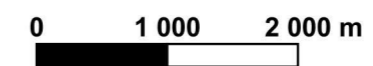
- Autoroute ou RN en 2 x 2 voies
- RD structurante de niveau 1
- RD structurante de niveau 2
- RD de liaison locale
- Voie communale
- Voie ferrée
- ▲ Accostage fluvial

Activités industrielles

- ▨ Carrière
- ▨ Zone industrielle

Périmètre

- ▨ Périmètre du projet



Sources : BD Ortho IGN, Fond OpenStreetMap.