

3. RAPPEL DU PROJET

Le projet consiste en l'installation d'une plate-forme multimodale destinée au transfert de granulats, de vrac et de conteneurs, entre les modes de transports fluvial, ferroviaire et routier. Elle sera alimentée en granulats par liaison ferroviaire (en majorité) et routière depuis carrière de Vignats (Calvados), vers laquelle transiteront en retour des déchets inertes issus de chantiers.

L'activité granulats occupera la partie sud-est sur toute la largeur entre la voie ferrée et le fleuve. L'activité conteneurs utilisera la partie nord-ouest, le long du fleuve. Entre les deux sera installé le chargement/déchargement de déchets inertes et granulométries spécifiques.

FLUX CARRIÈRE - PLATE-FORME



SCHÉMA D'IMPLANTATION DES INSTALLATIONS PROJETÉES



Les plans détaillés et vues en élévations figurent en annexes.

SIMULATION 3 D DES INSTALLATIONS PROJÉTÉES



Source : carrières de Vignats ; montage 3D : Artefacto

4. IMPACTS PAYSAGERS

Le projet va générer deux types d'impacts relatifs au paysage : un impact d'usage concernant le chemin de halage et un impact d'image concernant la fréquentation des autres lieux, par la modification des ambiances paysagères.

4.1. UN IMPACT FORT SUR LE CHEMIN DE HALAGE

L'implantation de la plate-forme multimodale aura pour conséquence une limitation de l'usage du chemin de halage, aujourd'hui dédié à la promenade. Les opérations de chargement/déchargement des péniches imposeront une fermeture au public du chemin de halage au droit de la plate-forme. Un itinéraire de substitution sera mis en place afin de contourner la plate-forme par le sud, en se greffant sur un parcours piétonnier déjà existant entre la Seine et le nord d'Aubevoye (carte ci-contre).

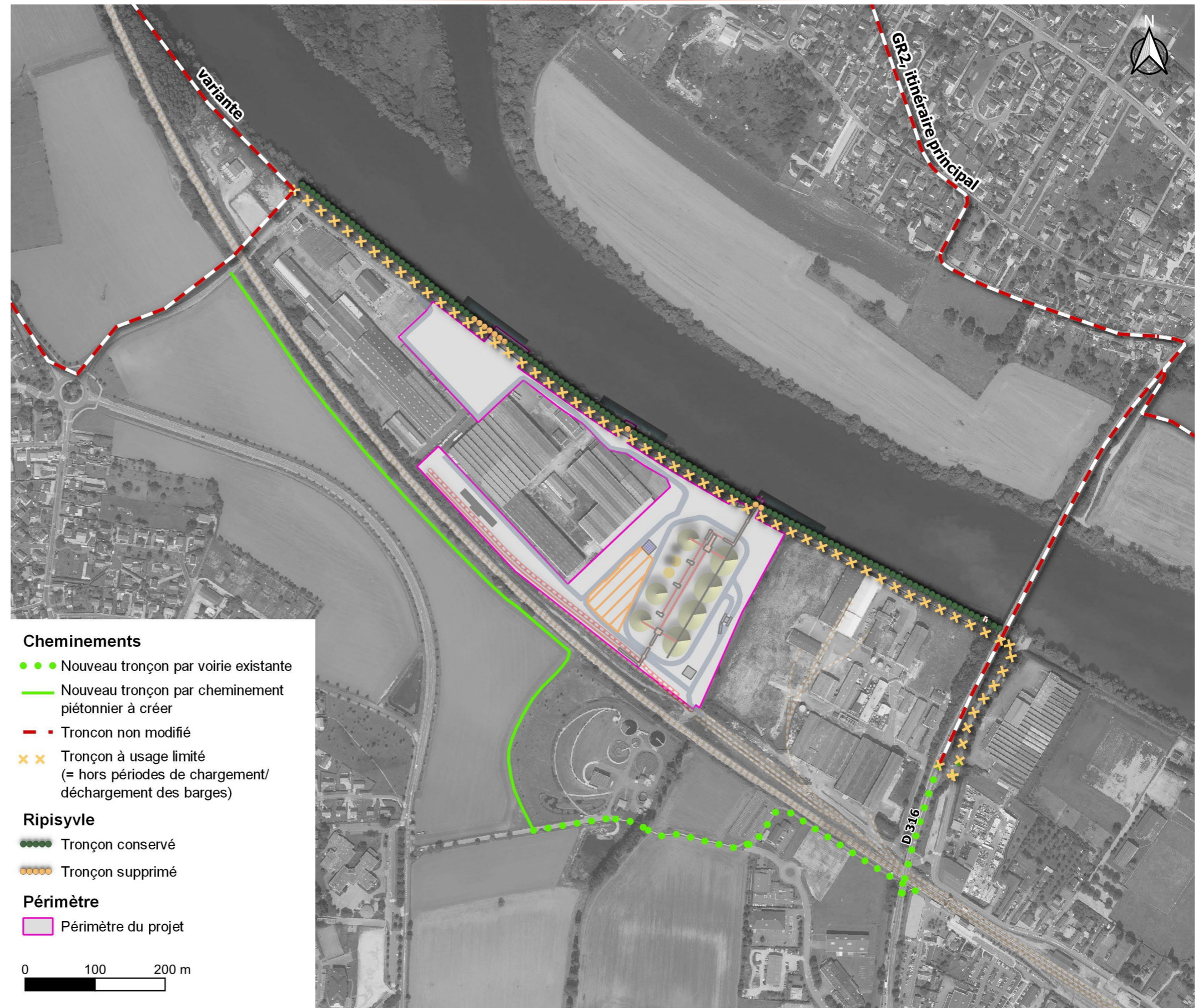
La continuité sera assurée par la création d'un nouveau chemin piéton entre la route d'accès à la station d'épuration et celle desservant le nord de la zone industrielle.

Ceci impliquera un rallongement du parcours de 450 m. Les paysages traversés n'auront pas le même attrait que les rives de la Seine même si ce tronçon du chemin de halage n'est pas le plus emblématique, eu égard à la proximité de la zone industrielle. À noter toutefois que le nouveau chemin qui sera aménagé enrichira le réseau local des déplacements doux. Il aura une longueur de 1000 m.

Aux heures durant lesquelles l'accès au chemin de halage est autorisé, l'impact portera sur le changement d'ambiance : les estacades et le convoyeur occasionneront trois ouvertures dans la ripisylve de longueur croissante dans le sens du fleuve (environ 15 m, 20 m et 60 m). L'empreinte des activités industrielles se renforcera. Il s'agit de paysages pouvant susciter la curiosité du promeneur, mais a contrario la structure arborée à l'ambiance verdoyante sera plus discontinue.

Par conséquent l'impact sera fort. Les mesures d'atténuation pourront porter sur une amélioration de l'agrément de l'itinéraire de substitution et sur une requalification de la clôture séparant le chemin de halage et la plate-forme multimodale. Elles seront détaillées au chapitre 5.

ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION POUR LA VARIANTE DU GR 2 PRÉVU AU PROJET





2b
Le chemin de halage au sud-est : croquis mettant en évidence le changement d'ambiance engendré par la construction du point de chargement des granulats



18
Localisation du nouveau sentier longeant la voie ferrée, vu ici depuis le nord.

Précisions concernant les photomontages présentés aux chapitres 4 et 5 : ils reprennent les numéros des photos de l'état initial, complétés par un « b » pour la simulation durant l'exploitation, un « c » pour celle à la suite de la prise en compte des mesures ERCA.

4.2. DEPUIS LA RIVE OPPOSÉE: DES FENÊTRES VISUELLES DANS LA RIPISYLVE

La vue depuis la rive opposée est dominée par l'ambiance arborée due à la ripisylve haute et dense et à l'arrière-plan boisé.

L'implantation des deux estacades et du point de chargement des granulats va occasionner l'ouverture de trois fenêtres visuelles dans la ripisylve. Outre les estacades, les installations et bâtiments présents à l'arrière-plan deviendront visibles dans ces fenêtres visuelles qui seront autant d'interruptions de l'ambiance boisée. Celle-ci restera dominante mais, sur cette portion du fleuve, elle n'aura plus la même homogénéité que plus en aval. L'ambiance se rapprochera de celle présente plus en amont, au droit des autres zones industrielles déjà desservies par le fleuve.

Les trois fenêtres présenteront des aspects différents: celle des granulats sera la plus étroite, mais aux installations les plus hautes et les plus complexes. La fenêtre centrale sera plus simple et un peu plus large. Celle des conteneurs sera la plus large et son aspect variera constamment selon les arrivées et départs des conteneurs.

Au final, l'impact sera fort.

Les photomontages sont localisés sur la carte page 30.



4.3. UN PROJET TRÈS PEU VISIBLE DES SECTEURS D'HABITAT

La plate-forme est très peu visible depuis les secteurs d'habitat, que ce soit à Aubevoye ou à Courcelles-sur-Seine. Dans les deux cas, la végétation qui borde l'emprise du projet la masque en grande partie.

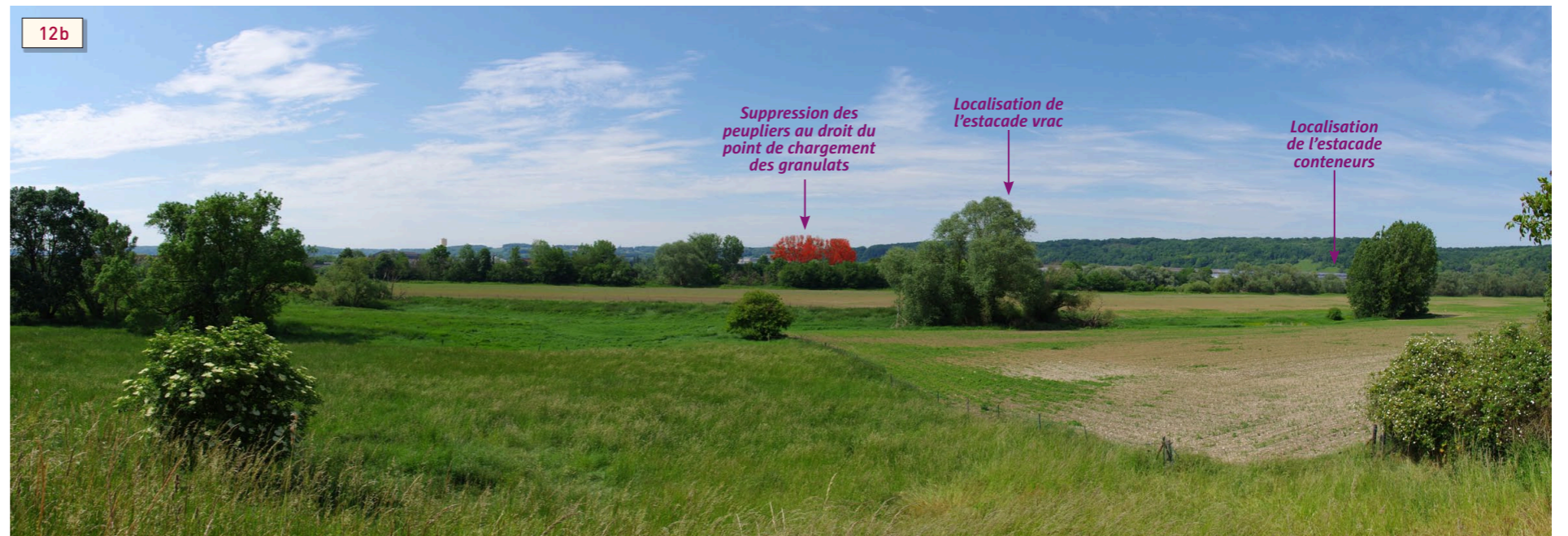
Le premier effet visible du projet sera la suppression des peupliers pour la mise en place du point de chargement des granulats. C'est ensuite par les parties sommitales des installations que la plate-forme se signalera: sommet des stackers, des stocks bidons et des stocks piles. Ces visions seront plus ou moins importantes selon la densité de la végétation présente à l'avant-plan. Mais elles resteront très partielles et les installations ne dépasseront pas les autres éléments hauts du paysage proche (bâtiments industriels, peupliers conservés, château d'eau...)

À la belle saison, les points de débarquements seront masqués: par la végétation rivulaire depuis Courcelles-sur-Seine et, depuis Aubevoye, par les bâtiments industriels et la végétation bordant la voie ferrée ou plus proche (autour de la station d'épuration notamment). Cette même végétation qui masque en grande partie la plate-forme.

En hiver, la trame végétale sera plus transparente et permettra une vue filtrée sur la plate-forme. Ceci est déjà le cas: les installations se rajouteront aux bâtiments existants et – depuis Courcelles-sur-Seine – les conteneurs se substitueront au bâtiment démoli. Les ambiances paysagères ne seront pas ou peu modifiées. L'impact du projet sera faible à modéré selon les lieux et la saison.

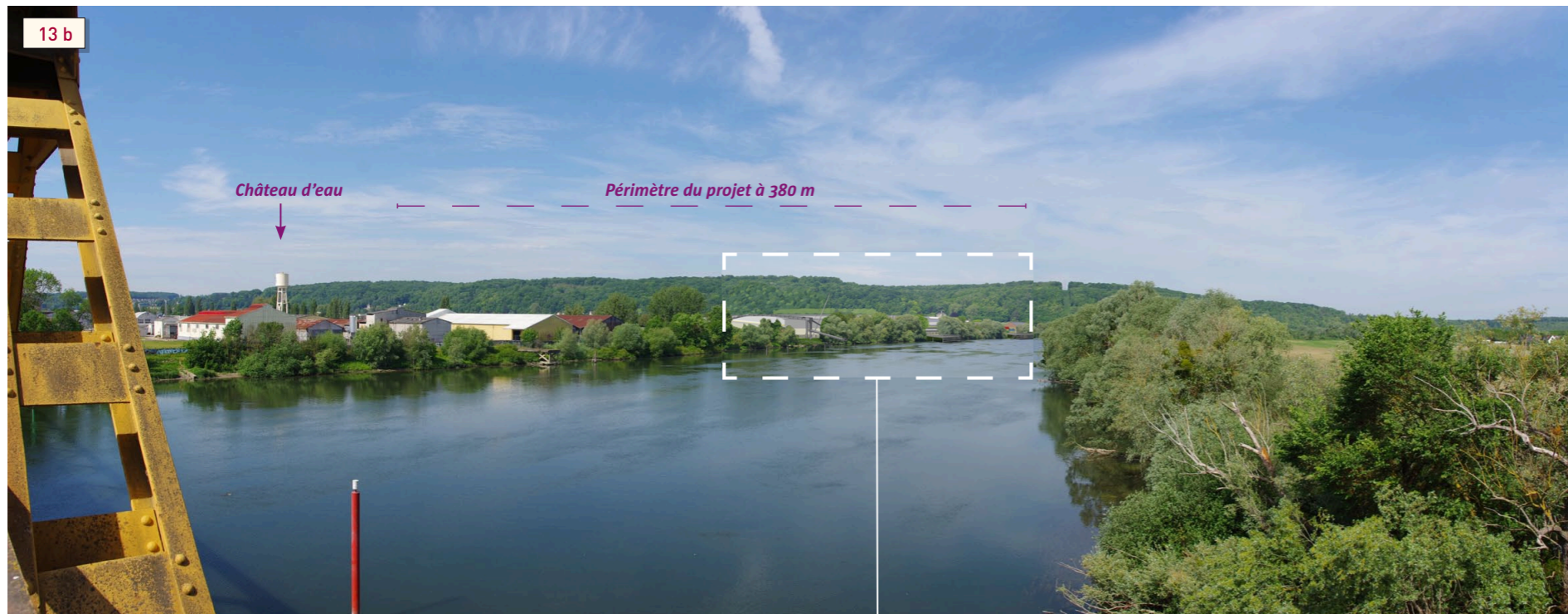


Ci-dessus et ci-dessous: des abords du collège, le long de la D 65, les changements d'affectation seront visibles d'une manière assez limitée. Les nouvelles installations se substitueront à des bâtiments et aux peupliers. À l'échelle de ce panorama, l'évolution de l'ambiance paysagère sera très modeste.



Depuis les abords de Courcelles-sur-Seine, le projet se signalera uniquement par la suppression des peupliers et très ponctuellement par le sommet des stackers et stocks bidons (non représentés ici). Le reste de la plate-forme sera masqué par les deux ripisylves.

Les photomontages sont localisés sur la carte page 30.



13 b

Château d'eau

Périmètre du projet à 380 m

La traversée de la Seine par la D 6. L'ouverture créée dans la ripisylve pour la création du chargement des granulats va ouvrir la vue sur la plate-forme et les bâtiments, prolongeant ainsi la zone industrielle vers le nord. Les deux autres points d'accostages seront des ponctuations sur la rive.

4.4. DEPUIS LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT : UN IMPACT CENTRÉ SUR LA TRAVERSÉE DE LA SEINE

Deux routes départementales ont un rapport visuel avec le secteur du projet. Au contournement du nord d'Aubevoye, la D 65 est dans le même cas que les abords des quartiers d'habitat : une vue très partielle du projet qui modifiera à la marge l'ambiance paysagère. L'impact paysager sera ici très faible.

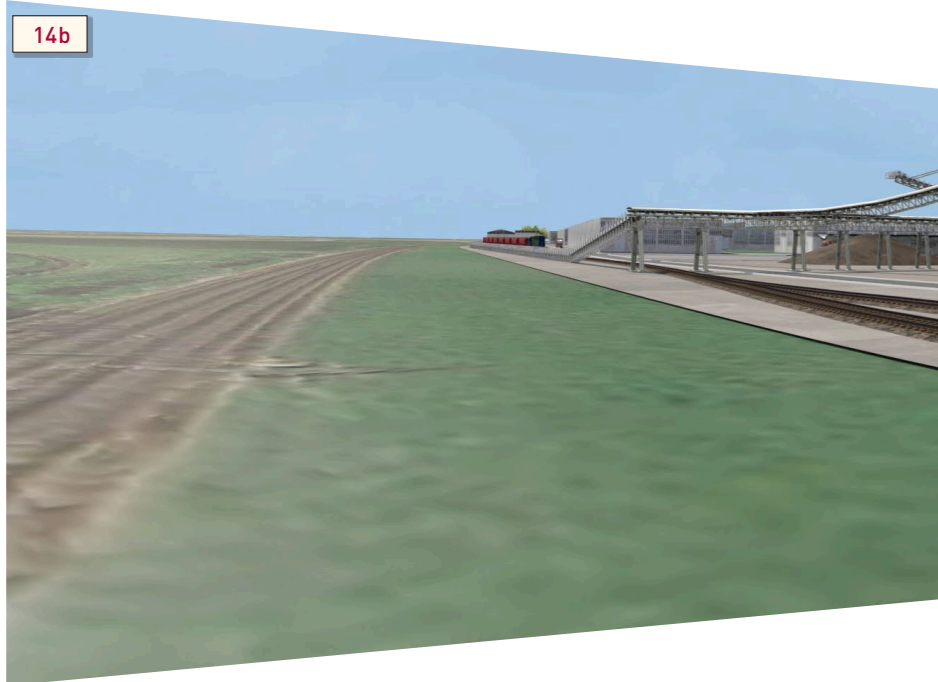
La D 316 offre quant à elle un promontoire sur la Seine et ses rives. Les trois points d'accostage seront visibles dans un angle assez fermé, ce qui diminuera leur largeur perçue mais les rapprochera visuellement les uns des autres (effet d'écrasement de la perspective). Les deux estacades se détacheront de la rive et ne pourront donc pas être masquées par la végétation rivulaire.

Ces installations créeront trois ponctuations par des éléments bâtis qui se succéderont le long de fleuve : ils renforceront l'ambiance industrielle des abords de la Seine, mais aussi le lien qu'entretient le fleuve avec ses berges et leurs activités. L'impact sera modéré.



Zoom

13 - Végétation supprimée



14b



Modélisation 3D illustrant la vue sur la plate-forme depuis la voie ferrée et ses abords.



Illustration réalisée par Artefacto

Le photomontage est localisé sur la carte page 30.

4.5. UN ÉVÉNEMENT DE PARCOURS LE LONG DE LA VOIE FERRÉE

La plate-forme étant établie le long de la voie ferrée afin d'y être embranchée, le train est fort logiquement un moyen privilégié pour présenter une vue ouverte sur la plate-forme. Elle présentera une image de revitalisation de cette partie de la zone industrielle, qui constitue une séquence à part entière du parcours. Les installations ferroviaires et de chargement des trains seront un point d'intérêt – furtif à la vitesse de déplacement d'un train mais réel – qu'il sera intéressant de conserver dès lors que son traitement sera qualitatif.

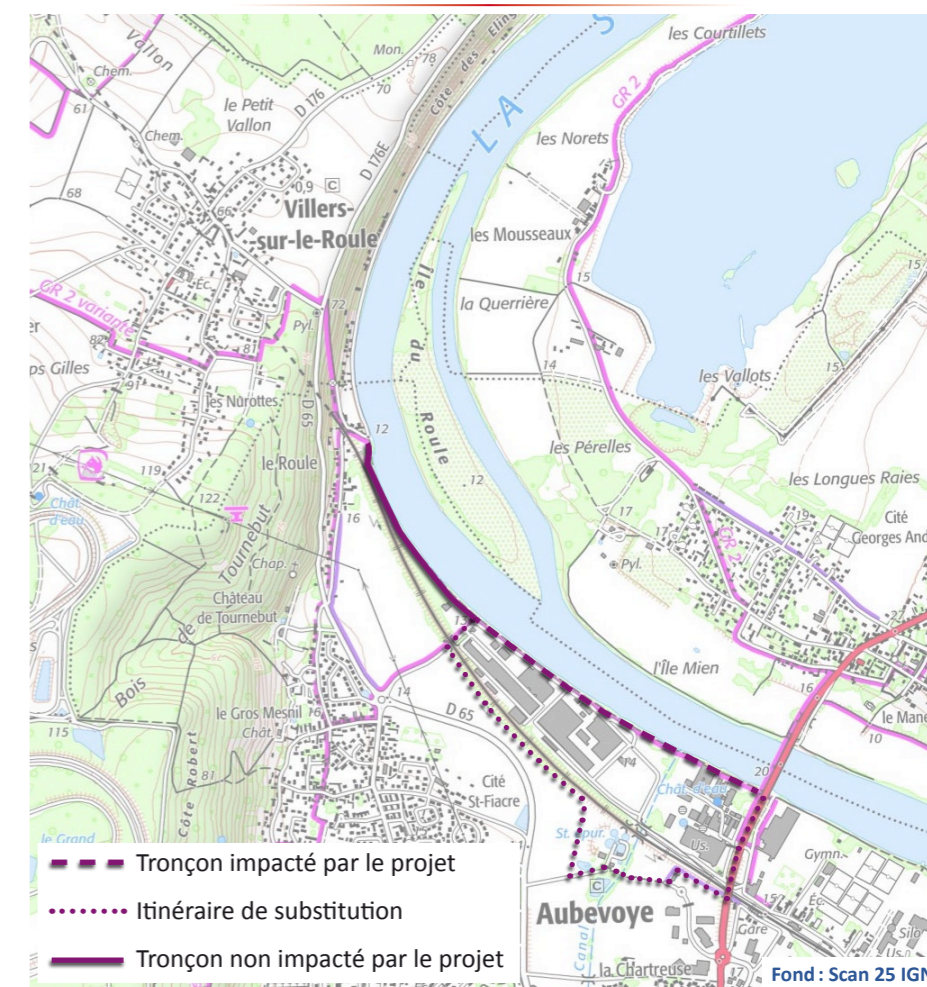
L'effet visuel dû au changement d'affectation de la parcelle sera fort mais, s'agissant d'un ancien site industriel qui affichera une revitalisation de sa destination, son impact sera faible dès lors que la vision de ce lieu sera positive.

4.6. UNE INCIDENCE SUR LE PARCOURS DE LA VARIANTE DU GR 5

En matière de tourisme, les impacts seront concentrés sur la variante du GR 5 dont le tracé emprunte le chemin de halage. Sa déviation se fera par un tracé éloigné de la rive (cf. carte ci-contre et carte page 23). À l'échelle de son parcours, ce GR emprunte peu des itinéraires de rive, il est le plus souvent en recul dans la vallée, voire sur les coteaux. Cette séquence est donc bien spécifique. Lorsqu'il sera barré, sa déviation l'amputera de plus de la moitié du linéaire de rive pour y substituer un paysage péri-urbain plus commun.

S'agissant d'une variante et non du tracé principal, l'impact de la déviation sera faible à l'échelle du GR, mais il sera fort à l'échelle de boucles plus locales que les variantes permettent. En revanche, lorsque le chemin de halage sera accessible, l'impact sera faible, puisqu'il se limitera au changement de l'ambiance paysagère de la rive : la vocation industrielle sera renforcée au détriment de l'ambiance « naturelle », mais en matière de randonnée, il s'agira d'un lieu de curiosité animant le parcours en permettant de voir de près des installations industrielles peu courantes.

SÉQUENCE RIVULAIRE DE LA VARIANTE DU GR 5



4.7. PAS D'IMPACT SUR LE PATRIMOINE PROTÉGÉ

Le diagnostic a mis en évidence le très faible niveau d'enjeu relatif au patrimoine protégé, puisque seul le château de Gaillon présente un enjeu, qui est très faible. Les modifications sur le paysage perçu depuis le château et ses abords ne seront très faiblement perceptibles: elles se limiteront au sommet des éléments hauts (stackers et stocks) qui s'inscriront dans la trame urbaine et végétale, en tant qu'éléments très ponctuels. L'ambiance paysagère ne sera pas modifiée. L'impact sera non significatif.

Depuis l'entrée du château de Gaillon, les éléments du projet pourront se deviner au loin, sans modifier le paysage. À noter que la végétation supprimée prolongera la vue sur la trame boisée de la rive opposée, ce qui n'affectera pas le continuum végétal qui s'étend à l'arrière-plan.

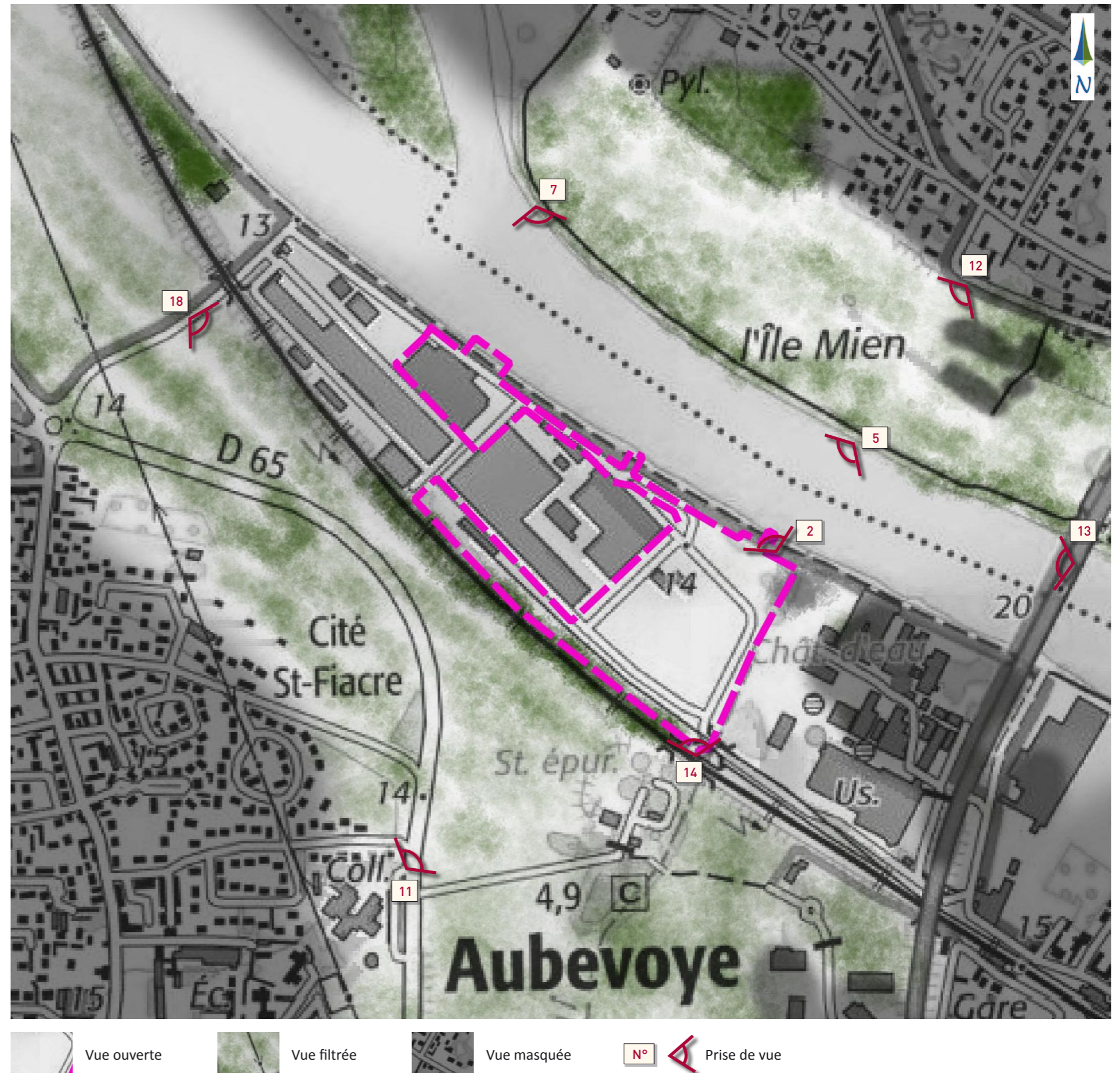


4.8. UN EFFET DE CUMUL EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FLUVIAL

La vision de l'évolution du paysage depuis le fleuve est sensiblement équivalente à celle depuis la rive opposée, présentée au point 4.2, page 25. Les trois points d'accostage se succéderont sur la rive et ouvriront trois fenêtres visuelles sur la zone industrielle. L'estacade conteneurs sera la nouvelle « porte d'entrée » (ou de sortie) du secteur des zones industrielles qui s'étend en amont jusqu'à Saint-Pierre-la-Garenne. Plus précisément, la zone industrielle qui se devine actuellement derrière la ripisylve s'affirmera par les nouveaux points d'accostages.

L'effet de cumul sera faible.

LOCALISATION DES PHOTOMONTAGES



5. MESURES « ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER ET ACCOMPAGNER »

Les aménagements proposés vont combiner les mesures suivantes :

- une mesure de réduction de l'impact visuel depuis l'ouest par la mise en place d'une trame végétale périphérique au sud de la voie ferrée ;
- une mesure de compensation de l'impact dû à la déviation du GR, par la valorisation du nouveau sentier piétonnier grâce à des aménagements paysagers spécifiques ;
- une mesure de compensation de l'impact sur l'ambiance paysagère du chemin de halage au passage au droit de la plate-forme, par une requalification des abords du sentier, inscrivant les installations dans le parcours.
- une mesure d'accompagnement portant sur les bâtiments en entrée du site, afin de créer un ensemble cohérent avec le bâtiment de la station d'épuration visible de l'autre côté de la voie ferrée.

5.1. AMÉNAGEMENT DU NOUVEAU SENTIER PIÉTONNIER

Le sentier longeant la station d'épuration et la voie ferrée par le sud fera un kilomètre de long. Il longera une parcelle agricole. Actuellement, la périphérie de cette parcelle est utilisée pour le passage occasionnel de tracteurs. Ceci est tout à fait compatible avec un usage piétonnier. Il sera également possible de renforcer les trames végétales existantes entre le chemin et la limite parcellaire. En revanche, une emprise complémentaire côté culture serait trop pénalisante pour l'exploitant. Les plantations se limiteront donc au côté externe, c'est-à-dire entre le chemin et la station d'épuration d'une part et entre le chemin et la voie ferrée d'autre part.

Le passage le long de la station d'épuration permet la mise en place d'une strate arborée haute qui offrira de l'ombrage au sentier, En revanche, le long de la voie ferrée, il est préférable d'éviter des essences trop hautes, afin de simplifier l'entretien à long terme.

Ce chemin sera fréquenté par le grand public, aussi est-il intéressant d'intégrer dans la palette végétale des espèces aux fruits comestibles (principe des haies nourricières) et autres espèces aux intérêts proches (ex : plantes mellifères). Il s'agira néanmoins d'espèces peu exigeantes en soins.

Végétaux préconisés pour les plantations (liste indicative)

Essences	Le long du nouveau sentier piétonnier	Le long du chemin de halage
Arbres de haut jet		
Cerisier (<i>Prunus sp</i>)	X	
Noyer (<i>Juglans regia</i>)	x	
Tilleul à grandes feuilles (<i>Tilia platiphyllus</i>)	X	
Arbustes et petits arbres		
Amélanchier (<i>Amelanchier canadensis</i>)	x	
Arbre arlequin (<i>Clerodendron trichotomum</i>)	x	
Buis (<i>Buxus sempervirens</i>)		x
Cornouiller mâle (<i>Cornus mas</i>)		X
Églantier (<i>Rosa canina</i>)	x	x
Fusain d'Europe (<i>Eunymus europeus</i>)		x
Néflier (<i>Mespilus germanica</i>)	x	
Noisetier (<i>Corylus avellana</i>)	X	X
Prunellier (<i>Prunus spinosa</i>)	X	
Prunier (<i>Prunus sp.</i>)	x	
Poirier (<i>Pyrus sp.</i>)	x	
Pommier (<i>Malus sp.</i>)	x	
Sureau noir (<i>Sambucus nigra</i>)	x	x

X: essence principale

x: essence d'accompagnement



Effet attendu à la suite de la plantation des végétaux le long du nouveau chemin piétonnier.

LOCALISATION DES MESURES ERCA RELATIVES AU PAYSAGE



5.2. REQUALIFICATION DU CHEMIN DE HALAGE

Le chemin de halage sera ouvert aux promeneurs lorsque le site sera à l'arrêt (à minima les week-end et jours fériés). Son ambiance paysagère sera grandement modifiée par les estacades et le poste de chargement des granulats.

Il est proposé d'accompagner ce changement d'ambiance par une requalification de la clôture du site, qui sera conservée pour l'essentiel.

Il s'agira d'alterner de courtes séquences de plantations arbustives (une dizaine de mètres de longueur) devant la clôture et des séquences plus longues (20 à 25 m) qui seront laissées à la disposition des grapheurs. Ainsi, chaque séquence de clôture pourra faire l'objet d'une fresque, plus qualitative que les graphes actuellement présentes et cadrée par de la végétation.

Les arbustes seront issus de la flore spontanée locale afin de ne nécessiter qu'un entretien minimal (ravage occasionnel) et s'accorder avec la ripisylve.

Les graphes s'accordent bien avec l'ambiance industrielle. L'ensemble formé par les fresques « mises en scène » et les vues sur le site industriel redonnera à cette séquence du chemin de halage une identité, de nature différente de celle qu'elle a actuellement mais d'intérêt équivalent.

Là où une bande arbustive est d'ores et déjà implantée, elle sera renforcée par des plantations complémentaires.

Cette mesure est soumise à l'autorisation de Voies navigables de France (VNF) qui est le gestionnaire du chemin de halage.

5.3. HABILLAGE DES BUNGALOWS EN ENTRÉE DE SITE

Les bungalows en entrée de site (accueil et bureaux) seront recouverts d'un bardage en bois qui leur permettra de s'accorder visuellement avec le bâtiment de la station d'épuration visible de l'autre côté de la voirie. Par ailleurs, ce matériau naturel et neutre s'accorde également bien avec les granulats stockés sur la plate-forme, autre matériau naturel non transformé.



Aspect actuel du mur de clôture



Aspect recherché après plantation des bandes arbustives pour cadrer une zone de graphe.

5.4. PRÉCISIONS RELATIVES AUX PLANTATIONS

Les arbres de haut-jet seront plantés en tige de diamètre minimal 14/16, en racines nues.

Les arbustes seront plantés en motte forestière ou ,pour les fruitiers, en scions. Ceci afin d'obtenir le meilleur compromis entre une adaptation au sol en place, un taux de reprise élevé (souvent proche de 100%) et une bonne vitesse de croissance.

Le paillage sera impérativement biodégradable : paille, rouleau de fibres de bois compressées, dalles de paillage individuelle, bois raméal fragmenté...

L'écartement sur le rang sera de 1 à 1,5 m entre deux plants selon les essences. Il sera d'environ 10 m entre deux arbres de haut-jet.

Prévoir un tuteurage des arbres tiges et une protection individuelle par manchon anti-rongeurs de tous les jeunes plants. Là encore, on privilégiera des matériaux biodégradables.

5.5. ESTIMATION DU COÛT DES TRAVAUX

Les travaux de plantation seront effectués par une entreprise de travaux paysagers et/ou forestiers, intégrant une garantie de reprise et un entretien des plantations sur trois ans.

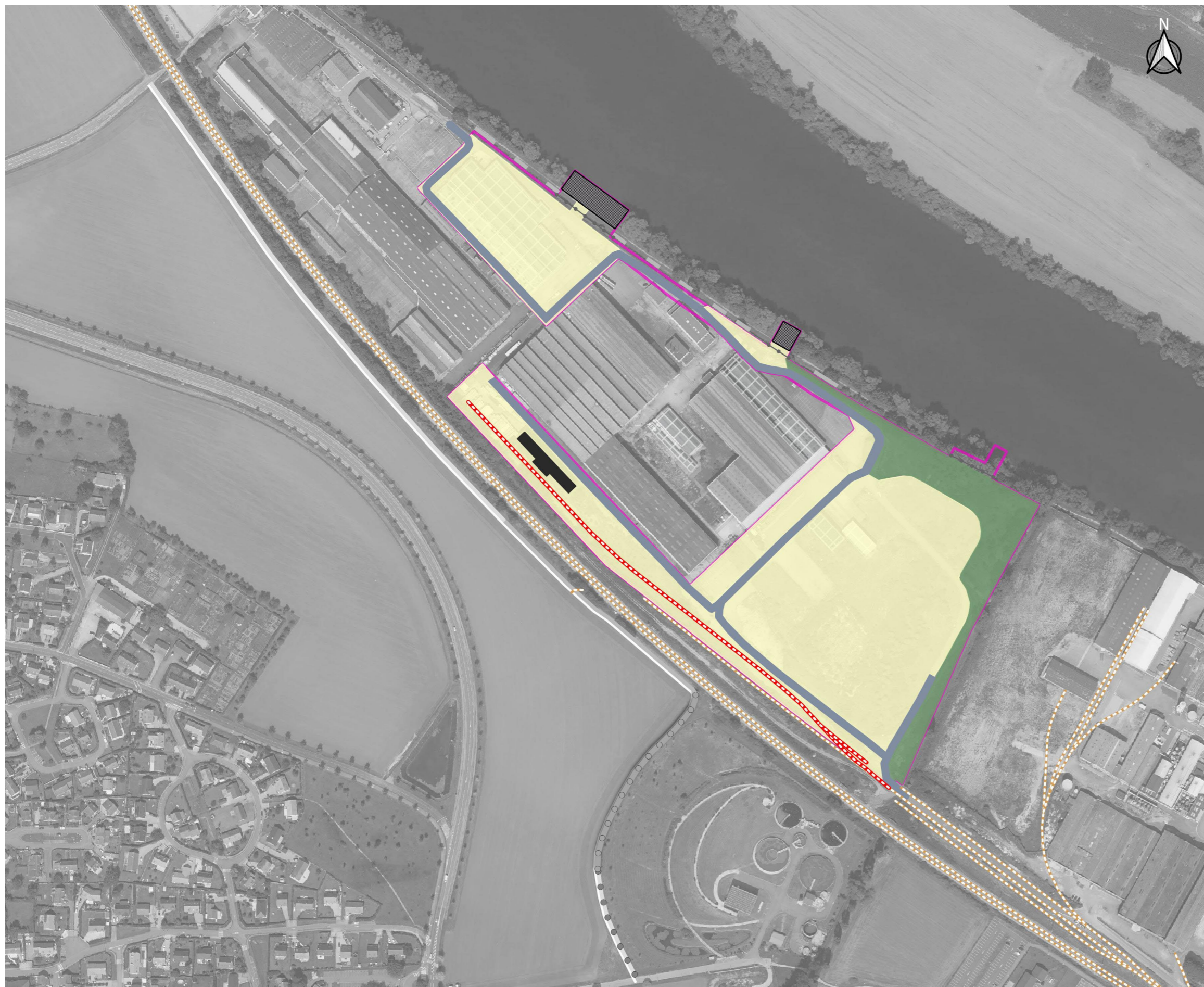
Désignation	Unité	Qté	PU	Total
Plantations et semis				
Travaux de sol au droit des lignes de plantation	ml	614	0,75 €	460,50 €
Fosse de plantation au droit de arbres tiges	U	29	8,00 €	234,40 €
Fourniture et mise en place du paillage biodégradable	ml	614	2,50 €	1 535,00 €
Fourniture et mise en place des jeunes plants et scions, manchons anti-rongeurs compris	U	614	5,00 €	3 070,00 €
Fourniture et mise en place des arbres tiges, protection individuelle et tuteurage compris	U	29	80,00 €	2 344,00 €
Entretien des végétaux sur trois ans	U	643	1,80 €	1 157,94 €
Total HT				8 801,84 €
Soit total TTC				10 562,21 €
Arrondi à				11 000,00 €

5.6. REMISE EN ÉTAT

À l'issue de l'utilisation de ce site en plate-forme multimodale, son emplacement et son environnement immédiat le prédestinent en premier lieu à accueillir de nouvelles activités, *a fortiori* si celles-ci peuvent s'appuyer sur le potentiel multimodal du lieu.

Dés lors, le projet de remise en état se base sur un maintien de la plate-forme (revêtements et voirie), après démantèlement des installations. Les espaces steppiques destinés à l'oedicnème criard seront bien entendu conservés. Quant aux points d'accostage et estacades, il n'est *a priori* pas opportun de les démanteler, car ils pourront être utilisés pour d'autres types d'activités sollicitant le transport fluvial.

PLAN DE REMISE EN ÉTAT



- Plate-forme conservée pour activités futures
- Zone naturelle conservée pour l'oedonème criard
- Voirie conservée
- Estacade conservée
- Bâtiment conservé
- Voie ferrée conservée ou supprimée selon usage futur de la plate-forme
- Voie ferrée existante hors emprise de la plate-forme
- Périmètre du projet

0 100 200 m

5.7. SYNTHÈSE DES IMPACTS ET DES MESURES ASSOCIÉS AUX EFFETS SUR LE PAYSAGE

Thème	Rappel de l'enjeu déterminé par l'analyse de l'état initial	Sensibilité par rapport au projet et nature de l'impact	Éléments clés de description des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation	Effet résiduel
Le relief et l'hydrographie	La parcelle du projet est située dans la vallée de la Seine, en amont de la boucle d'Andelys, dans un secteur où la vallée fait environ 4 km de large. Elle longe le fleuve en rive gauche.	Sensibilité faible. Pas d'impact car pas de modification de la topographie.	/	/
Les structures du paysage	Dans la vallée : Les zones urbaines incluent des zones industrielles le long du fleuve tandis que l'habitat est plus en recul. Les secteurs urbanisés interagissent avec des espaces agricoles encore très présents. Rôle fort de la ripisylve dans l'identité du fleuve.	Sensibilité forte de la ripisylve. Impact fort de son interruption pour l'installation des estacades et points de chargement.		Fenêtres visuelles dans la ripisylve au droit des points de chargement/déchargement.
	Sur les coteaux et la frange des plateaux : nombreux bois et forêts.			
Perception depuis les lieux d'habitat	Vue filtrée à fermée par la végétation depuis les abords d'Aubevoye nord.	Sensibilité faible du fait du recul, du passé industriel du secteur du projet et du peu de relation visuelle qu'il entretient avec les secteurs d'habitat. Impact faible à modéré selon la saison : vision partielle du sommet des installations et de la végétation haute supprimée (peupliers âgés).	Renforcement des trames arbustive et arborée au sud de la voie ferrée, par la plantation de nouveaux linéaires le long du nouveau sentier piétonnier.	Vision très fragmentée des sommets des installations depuis l'ouest (D 65, abords d'Aubevoye). Vision des points de chargement/déchargement sur la Seine depuis le pont de la D 316.
	Vue panoramique sur la vallée depuis les abords de Courcelles-sur-Seine. Importance de la structure végétale (ripisylve) masquant la zone industrielle. Faible fréquentation des lieux.			
Perception depuis les voies de communication structurantes	À la traversée du fleuve par la D 316 : promontoire sur la vallée. Le fleuve est visible dans toute sa largeur, cadrée par les ripisylves, sur fond de coteaux boisés. La zone industrielle au pied du pont est très visible, mais le périmètre du projet est masqué par la ripisylve. Enjeu centré sur celle-ci au droit des zones de chargement/déchargement.	Sensibilité forte. Vision des estacades et installations de chargement de granulats dans un angle assez fermé. Ponctuation par des éléments bâtis qui se succéderont le long de fleuve : ils renforceront l'ambiance industrielle des abords de la Seine, mais aussi le lien qu'entretient le fleuve avec ses berges et leurs activités. L'impact sera modéré.		
	Au contournement d'Aubevoye par la D 65, la vue est orientée vers le secteur du projet. Vue très partielle dans un paysage du quotidien, dont la qualité a été maintenue au cours des différentes opérations d'aménagement (parc, station d'épuration, RD...).	Sensibilité faible du fait du recul et du passé industriel du secteur du projet. Peu de modifications de l'ambiance paysagère de la séquence. Impact très faible.		
	La voie ferrée Paris - Le Havre présente une vue de proximité ouverte sur la plate-forme, au sein d'une séquence industrielle. Séquence courte, mais forte.	Sensibilité faible car zone industrielle existante. Vue pleine et entière sur la plate-forme : image d'une revitalisation de zone industrielle et création d'un point d'intérêt le long du parcours. Impact faible.		
Le tourisme et les loisirs	Le chemin de halage est emprunté par une variante du GR 2. Il est également fréquenté pour un usage local de promenade et activités de plein air (course à pied, VTT...). Séquence fortement identifiée par la qualité de la ripisylve et, en contraste, par les vues sur la zone industrielle.	Sensibilité forte du fait de la qualité de la séquence, liée à la ripisylve. Impacts forts : · Sur l'image du chemin de halage, lorsqu'il sera accessible : interruption de la ripisylve, évolution de l'ambiance par les installations industrielles et de chargement/déchargement des péniches. · Par le trajet de substitution, en recul de la rive : rallongement du parcours de 450 m et traversée de paysages plus ordinaires.	Requalification du chemin de halage : plantations de bandes arbustives permettant de délimiter et séquencer des zones de graphes sur le mur en limite de propriété (sous réserve d'autorisation de VNF).	Nouvelle ambiance paysagère de la séquence, rythmée par les ouvertures dans la ripisylve et le renforcement de la présence industrielle, accompagnés par des graphes ou fresques animant le parcours.
	Le sentier piétonnier en rive droite, d'usage local, présente des fenêtres visuelles sur la rive opposée au droit du périmètre du projet, dans un paysage de grande qualité marqué par la densité de la végétation.	Sensibilité forte du fait de qualité du paysage, liée à l'homogénéité de la structure végétale. Vision des estacades et ouverture de trois fenêtres visuelles sur la zone industrielle. Impact fort.	/	Fenêtres visuelles dans la ripisylve au droit des points de chargement/déchargement.
	Pas de relation visuelle avec la véloroute « la Seine à vélo » ni avec le centre ancien d'Aubevoye.	Sensibilité nulle. Pas d'impact.	/	/

Codification des enjeux

Nul ou non significatif	Modéré
Faible	Fort

Thème	Rappel de l'enjeu déterminé par l'analyse de l'état initial	Sensibilité par rapport au projet et nature de l'impact	Éléments clés de description des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation	Effet résiduel
Le patrimoine protégé	Une seule covisibilité, très faible, avec un monument historique, le château de Gaillon. Le secteur du projet s'inscrit dans la structure urbaine et arborée qui structure le panorama vu depuis le château et ses abords. On ne le distingue pas à l'oeil nu.	Sensibilité très faible. Impact non significatif.	/	/
Effet de cumul avec les autres ICPE	La Seine est bordée de nombreuses zones industrielles desservies par le transport fluvial. Il y a un effet de cumul relatif aux points d'accostage.	Nouveaux points d'accostage en aval de ceux se succédant depuis Saint-Pierre-la-Garenne. Nouvelle « porte d'entrée » de cet ensemble de zones industrielles. Impact faible.	/	Fenêtres visuelles dans la ripisylve au droit des points de chargement/déchargement.

Codification des enjeux	Nul ou non significatif	Modéré
	Faible	Fort