



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif à la création d'une escale fluviale à La Roche-Guyon (95)

n° Ae :2016-038

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 20 juillet 2016 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'une escale fluviale à La Roche-Guyon (95).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Claire Hubert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfelder, Gabriel Ullmann.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Thierry Galibert, Etienne Lefebvre, François Letourneux, Eric Vindimian.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet du Val d'Oise, le dossier ayant été reçu complet le 19 mai 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 24 mai 2016 :

- *le préfet de département du Val d'Oise, et a pris en compte sa réponse en date du 13 juillet 2016,*
- *la ministre chargée de la santé.*

En outre, sur proposition du rapporteur, l'Ae a consulté par courrier en date du 24 mai 2016 :

- *la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France.*

Sur le rapport de Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Compte tenu d'une augmentation du nombre de bateaux de "croisière" sur la Seine et du souhait d'une valorisation touristique du site de La Roche Guyon par les collectivités locales, le port autonome de Paris (PAP) présente le projet de création d'une escale fluviale pour les passagers à La Roche-Guyon (95). Ce projet se situe sur les berges de cette commune, à proximité immédiate des jardins du château, classé monument historique, dans le prolongement de la culée d'un ancien pont traversant la Seine détruit au cours de la seconde guerre mondiale. Il est localisé au sein du parc naturel régional du Vexin français, face au site classé de la forêt de Moisson.

Le projet constitué d'ouvrages fluviaux (ponton, ducs d'Albe²) et d'un embarcadère, prévoit l'adaptation d'installations existantes attenantes au château (parking, cheminement), y compris la création d'un poste de transformation électrique et d'un local à déchets.

Le secteur du projet est potentiellement concerné par plusieurs enjeux importants : la préservation des milieux aquatiques (sur les plans floristique, faunistique) des berges de la Seine et la préservation de l'intégrité de l'ensemble monumental, y compris le coeur du village, et paysager emblématique de l'Île-de-France. Néanmoins, la modestie du projet et les choix consistant à éviter la plupart des impacts dans la phase d'élaboration, en limitent la plupart des effets sur l'environnement.

L'étude d'impact a été élaborée avec grand soin, tant sur le fond que sur la forme. Si l'Ae estime opportun de relever quelques manques, elle ne formule qu'exceptionnellement des recommandations. Celles-ci concernent notamment la localisation du poste de transformation, l'impact du projet sur les frayères, et la demande d'une analyse globale de la création de cette halte sur les parcours touristiques au nord du Val d'Oise et de ses impacts indirects, même s'ils restent limités.

² Les ducs d'Albe sont des pieux (généralement métalliques) fichés dans le sol servant à l'accostage et/ou l'amarrage des navires

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et présentation du projet

Compte tenu d'une augmentation du nombre de bateaux de "croisière" sur la Seine et du souhait d'une valorisation touristique du site de La Roche Guyon par les collectivités locales, le port autonome de Paris (PAP) présente le projet de création d'une escale fluviale pour les passagers à La Roche-Guyon (95). Ce projet se situe sur les berges de cette commune, à proximité immédiate des jardins du château, classé monument historique, dans le prolongement de la culée d'un ancien pont traversant la Seine détruit au cours de la seconde guerre mondiale, au sein du parc naturel régional (PNR) du Vexin français, face à la forêt de Moisson également classée au titre des sites classés³.

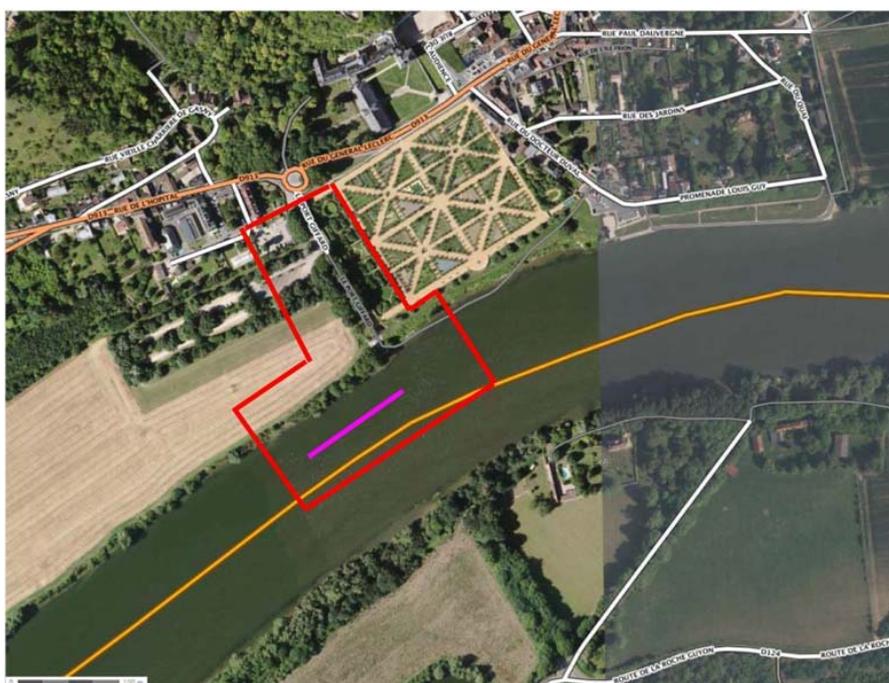


Figure 1 : emplacement du projet. Source : étude d'impact

Le projet est constitué (voir figure 2 page suivante) :

- d'ouvrages fluviaux (ducs d'Albe⁴, ponton et passerelle piétonne de 30 mètres de long pour rejoindre la berge) pour l'accostage de bateaux de croisière de 135 m de long et 12 m de large au maximum. Les bateaux les plus longs peuvent accueillir jusqu'à 200 personnes ;
- d'un embarcadère situé sur l'ancienne culée du pont, surplombée d'un belvédère, d'une surface de 300 m² environ ;
- d'un cheminement permettant d'aller rejoindre le parking autocars existant ;
- d'un poste de transformation haute tension / basse tension et ses réseaux, nécessaire pour pouvoir approvisionner les bateaux en électricité pendant leur escale ;

³ Monument naturel ou site dont la conservation ou la préservation présente un intérêt du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Ne peut être ni détruit ni modifié sauf autorisation spéciale, un intérêt général (articles L.341-1 et suivants du code de l'environnement).

⁴ Les ducs d'Albe sont des pieux (généralement métalliques) fichés dans le sol servant à l'accostage et/ou l'amarrage des navires

- d'un local à déchets⁵.

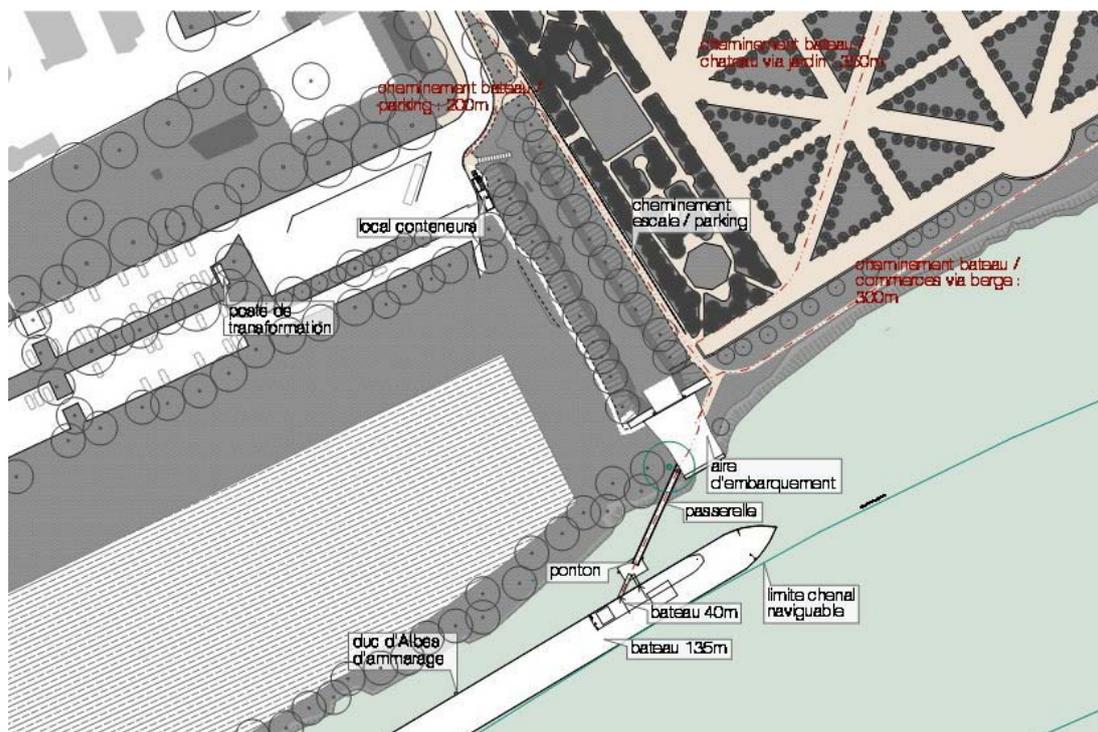


Figure 2 : plan d'aménagement de l'escale à passagers. Source : étude d'impact (+ rajout du belvédère)

Le dossier précise par ailleurs que la halte sera ouverte aux bateaux de croisière en transit (un par jour ; pas de stationnement de plus de 24 heures). L'escale devrait être en fonctionnement pendant 8 mois par an, du mois d'avril au mois de novembre. Elle pourra avoir pour simple destination La Roche-Guyon et servir de point de départ pour aller à Giverny par autocar, ceci permettant de soulager, en partie, l'escale fluviale de Vernon.

Tous les éléments en acier sont de la même couleur (bronze foncé) pour ne pas créer de contraste avec les éléments naturels plantés. L'angle donné au profil de la barge vise à diminuer l'impact visuel.

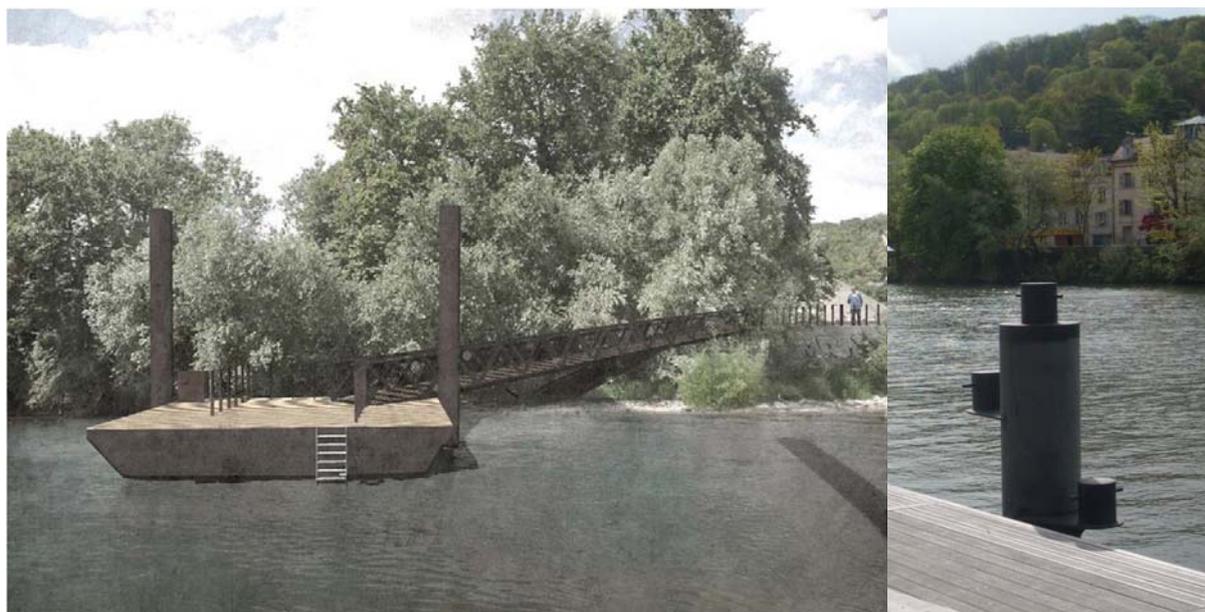


Figure 3 : photomontage du ponton et exemple de duc d'Albe (halte fluviale de Bougival)

⁵ Il ne s'agit néanmoins que de l'intégration dans un local spécifique de conteneurs de tri existants, les déchets des passagers ayant vocation à être pris en charge par le croisiériste.

Les aménagements fluviaux seront acheminés par voie fluviale aux fins d'assemblage et peu de travaux sont prévus à terre : défrichements nécessaires au droit du ponton tout en assurant la préservation des arbres les plus emblématiques, installation de garde-corps au niveau de l'ancienne culée en béton du pont, qui devient l'embarcadère, cheminement piéton préservé le long du mur ancien en brique du jardin du château – retravaillé en "stabilisé renforcé" pour les personnes à mobilité réduite, réseau d'éclairage extérieur "*discret*" avec programmateur ne fonctionnant que d'avril à novembre – rognage du bout du talus côté parking. Aucune intervention n'est prévue sur le parking existant. Les principaux travaux concernent l'installation d'un poste de transformation électrique 10 cm au dessus des plus hautes eaux connues ainsi que l'enfouissement des câbles de raccordement au ponton en pied de remblai de la culée (côté ouest).

Les travaux sont prévus sur 3 mois entre avril et juin 2017.

Le dossier précise également qu'une fois les aménagements réalisés, la mairie prévoit d'ouvrir les grilles au sud-ouest des jardins classés du château, offrant un nouveau cheminement traversant le jardin en diagonale pour accéder au château.

1.2 Procédures relatives au projet

Le projet relève de la rubrique 10° d)⁶ de l'article R.122-2 du code de l'environnement. Il est soumis à ce titre à étude d'impact et enquête publique. Étant situé en site classé⁷ (falaises de La Roche-Guyon et forêt de Moisson), il doit également faire l'objet d'une autorisation préfectorale spécifique (L 341-10 du code de l'environnement)⁸.

Le projet étant porté par un établissement public de l'État relevant de la tutelle de la ministre chargée de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale est rendu par l'Ae.

Affectant un monument historique, un avis conforme de l'architecte des bâtiments de France est nécessaire. Le site faisant partie du PNR du Vexin français, son avis formel n'est néanmoins pas requis.

L'enquête n'a pas été précédée d'une consultation du public, le coût du projet étant présenté comme inférieur à 1,9 M€. Celui-ci mériterait néanmoins d'être précisé.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le secteur du projet est potentiellement concerné par plusieurs enjeux importants :

- la préservation des milieux aquatiques (sur les plans floristique, faunistique) des berges de la Seine,
- la préservation de l'intégrité de l'ensemble monumental, y compris le coeur du village, et paysage emblématique de l'Île-de-France,

le risque pyrotechnique ne pouvant être exclu sur la berge, le secteur du projet ayant fait l'objet de bombardements pendant la seconde guerre mondiale .

⁶ Travaux, ouvrages et aménagements sur le domaine public maritime et sur les cours d'eau

⁷ Monument naturel ou site qui présente un intérêt du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Ne peut être ni détruit ni modifié sauf autorisation spéciale (articles L.341-1 et suivants du code de l'environnement).

⁸ Il a fait l'objet d'un avis favorable de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites du Val d'Oise du 22 mars 2016, à l'unanimité sauf un membre s'abstenant, "*ne trouvant pas l'aménagement et l'intégration de la passerelle d'un point de vue architectural très moderne ni contemporaine*".

Néanmoins, la modestie du projet et les choix consistant à éviter la plupart des impacts dans la phase d'élaboration en limitent la plupart des effets sur l'environnement.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact a été élaborée avec grand soin, tant sur le fond que sur la forme. Elle présente même une ampleur inattendue pour un projet de cette nature (287 pages et 6 annexes de 180 pages). Le dossier inclut le dossier présenté à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites qui comporte de nombreux montages photos sous tous les angles.

Si l'Ae estime opportun de relever quelques manques ci-dessous, ceci ne donne le plus souvent lieu à qu'à des remarques et exceptionnellement à des recommandations.

2.1 Analyse de l'état initial

L'analyse de l'état initial est particulièrement complète. Elle s'appuie sur plusieurs annexes détaillant :

- un diagnostic pyrotechnique ;
- une analyse des sédiments au droit du projet ;
- un inventaire faunistique et floristique, rappelant notamment tous les zonages environnementaux.

La berge est notamment caractérisée par des zones humides (4 600 m²) dans une emprise de 15 mètres depuis la rive, présentant plusieurs habitats naturels. Elle permet à des espèces patrimoniales de se développer, comme l'Agrion de Vander Linden ou le Martin-Pêcheur. Elle constitue aussi un territoire de chasse et de déplacement d'importance pour les chiroptères notamment pour la Pipistrelle commune. Elle présente des potentialités piscicoles intéressantes, en particulier pour l'Anguille, contactée, et pour la Bouvière ; le secteur amont présente des potentialités encore meilleures, quelles que soient les espèces.

Le projet prend place en secteur inondable, soumis à prescription du plan de prévention des risques d'inondation de la Seine, sur la commune de La Roche-Guyon.

En dehors des zones humides, d'un point de vue floristique, l'intérêt porte sur quelques stations, localisées, de Pariétaire officinale, puis dans une moindre mesure de Capselle rougeâtre, de Potamogeton nouveau et de Sagittaire à feuilles en flèche.

Toutefois, le poste de transformation électrique ayant été décalé vers l'ouest pour éviter une covisibilité avec les monuments historiques, les analyses écologiques n'ont pas été réalisées sur son emplacement.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de justifier de l'absence d'intérêt floristique ou faunistique à l'emplacement retenu pour le poste de transformation.

L'étude d'impact indique que le trafic lié au tourisme augmente régulièrement sur la Seine (12 paquebots en 2013, 17 en 2014, 20 en 2015). Même si l'analyse des impacts prend en compte les paquebots les plus longs, l'étude ne fournit pas leur profil (notamment leur couleur), ce qui permettrait d'apprécier la représentativité des montages photos présentés.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

A priori, l'ensemble des partenaires ont confirmé l'opportunité d'une escale fluviale, tant pour la valorisation du site que pour la promotion d'un mode de desserte vertueux au sein du PNR.

L'analyse compare ensuite deux sites d'implantation : en amont, à l'est du village ; le site retenu. Tant du fait d'une insertion paysagère plus discrète (le site amont étant beaucoup plus visible du château) que pour des raisons écologiques et de moindre dérangement pour les habitants, le site retenu apparaît le plus favorable.

Enfin, le choix s'est porté sur une passerelle flottante plutôt que sur une passerelle fixe, afin de minimiser les perturbations pour le lit du cours d'eau.

La localisation des matériels électriques n'est pas discutée, alors qu'elle a pour effet de l'éloigner de l'escale. L'ensemble des raisons environnementales pour lesquelles ce choix a été fait (Cf. 2.1) mériteraient d'être rappelées.

2.3 Analyse des impacts du projet

2.3.1 Impacts en phase travaux

Selon le dossier, en dehors des périodes de crue, la phase travaux n'est pas susceptible d'avoir un impact qualitatif sur les eaux superficielles et le réseau hydrographique local. Le dossier ne comporte en conséquence que des mesures en cas de crue (évacuation de tous les engins en matériaux en dehors de la zone inondable).

Le dossier fait également état de plusieurs mesures pour éviter la destruction d'habitats ou d'espèces présentant un intérêt patrimonial. Ainsi, par précaution, il prévoit le déplacement de la station de Pariétaire officinale (quatre sites possibles le long de la Seine).

Il ne présente aucune incidence sur les sites Natura 2000⁹ les plus proches (ZPS n°FR112012 « Boucle de Moisson, de Guernes et de Rosny » de l'autre côté de la Seine, SIC n°FR1100797 « Côtéaux et boucles de la Seine »).

2.3.2 Impacts en exploitation

Trois impacts potentiels semblent pouvoir être relevés :

– *l'impact visuel* résulte principalement du stationnement des paquebots le long de l'escale fluviale. Cet impact est évalué grâce à des montages photographiques à partir de plusieurs points de vue, y compris les plus défavorables (depuis la Seine, la rive gauche se caractérisant par une ripisylve¹⁰ dense).

L'Ae recommande de préciser les temps de stationnement des paquebots selon les types de desserte prévue.

⁹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁰ Formation végétale qui se développe sur les bords des cours d'eau ou des plans d'eau situés dans la zone frontière entre l'eau et la terre. Elle est constituée de peuplements particuliers en raison de la présence d'eau sur des périodes plus ou moins longues, par exemple saules, aulnes, frênes en bordure, érables et ormes en hauteur, chênes pédonculés et charmes sur le haut des berges. Elle a un rôle important d'habitat, de protection des eaux et de lieu de circulation de la faune.

– *l'impact sur les frayères* fait l'objet d'une analyse conduisant à anticiper des risques possibles de colmatage à l'avant et à l'amont des bateaux, au droit de leur propulseurs au moment de leur redémarrage. Une surface de 140 m² pourrait ainsi être affectée pour chaque bateau (les secteurs concernés pouvant néanmoins être différents en fonction de la longueur du bateau). Estimant qu'une quantification précise des effets à terme sur les frayères ne pouvait pas être effectuée sans mesure de terrain, c'est-à-dire avant que l'escale ne soit en fonctionnement, l'étude d'impact ne propose pas de mesure. Elle propose un suivi des zones de frayères pendant deux ans, et s'engage à prendre des mesures éventuellement nécessaires au vu des résultats de ce suivi.

L'Ae reconnaît qu'il apparaît difficile d'anticiper l'impact du projet vis-à-vis des populations piscicoles présentes sur ce secteur de la Seine, en cas de colmatage des frayères au droit du projet, compte tenu des potentialités des zones voisines, et de définir *a priori* des mesures de réduction ou de compensation. Elle prend acte de la volonté du maître d'ouvrage d'en prévoir si nécessaire. Elle relève néanmoins qu'il risque d'être tout aussi difficile d'en définir *a posteriori* pour les mêmes raisons.

L'Ae recommande, afin de pouvoir le reprendre dans l'autorisation du projet, de préciser a priori des indicateurs de suivi, pour pouvoir apprécier l'effet du projet sur les populations piscicoles de ce secteur de la Seine et, si nécessaire, pour pouvoir définir des mesures de compensation appropriées en fonction des résultats de ce suivi.

– *les impacts indirects de l'augmentation de la fréquentation du site liée à la création de l'escale* : il s'agit d'un des effets souhaités du projet. Le dossier reste un peu imprécis sur les conséquences de cette escale vis-à-vis des parcours touristiques au nord du Val d'Oise, alors qu'il mentionne clairement qu'un bateau peut induire un trafic supplémentaire de quatre autocars (par exemple, pour aller à Giverny).

Même si les volumes prévus sont a priori faibles, l'Ae recommande de préciser les modifications des parcours touristiques induits par la mise en place de l'escale et les volumes correspondants, y compris en terme de soulagement de l'escale de Vernon.

Par ailleurs, l'analyse particulièrement fine de l'impact de la passerelle sur la ligne d'eau, notamment en crue, n'appelle pas de commentaire de la part de l'Ae.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est proportionné au reste de l'étude d'impact (40 pages) mais comporte, pour certaines mesures, une description plus précise que dans l'étude d'impact.

Sans nier la qualité du résumé non technique, l'Ae recommande de le simplifier, pour le centrer sur les principaux enjeux et les principales mesures prévues.