

## Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du port fluvial de l'Isle Adam (Val d'Oise)

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet d'aménagement du port fluvial de l'Isle Adam. L'étude, réalisée par le bureau d'études Safège, et datée de février 2016, est présentée par Eiffage Aménagement.

Le projet s'implante, au nord ouest de l'Isle Adam, sur un terrain naturel de 8,8 hectares situé à proximité de l'Oise, et incluant notamment un plan d'eau (ancienne gravière) de 17 000 mètres carrés. Le projet consiste en l'aménagement d'un port de 120 anneaux, d'une écluse, d'un chenal d'accès, et d'équipements nécessaires à leur fonctionnement, ainsi qu'en la réalisation d'un ensemble immobilier incluant 350 logements, un hôtel, des commerces, d'un parc de 904 places de stationnement, de 1 900 mètres carrés d'espaces verts, et d'une aire de jeux de 300 mètres carrés.

Les principaux enjeux environnementaux du site et du projet sont la biodiversité, les zones humides, l'état des eaux, la qualité de l'eau potable, le risque d'inondation, les consommations énergétiques, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, le paysage, et les sols pollués.

L'étude d'impact est proportionnée à la sensibilité de l'environnement. Elle est claire et concise. Elle aurait encore gagné en qualité si certaines informations en annexe avaient figuré dans le corps de l'étude.

L'autorité environnementale recommande :

- de localiser sur une même cartographie les espèces à enjeu patrimonial et de préciser les impacts résiduels du projet sur les continuités écologiques ;
- de justifier la pérennité des mesures compensatoires à très long terme (plus de 30 ans) ;
- d'établir un bilan comparatif des surfaces d'espaces naturels et de leurs services rendus, avant et après projet, afin de mieux justifier la pertinence des mesures compensatoires prévues ;
- de justifier le dimensionnement du parc de stationnement ;
- d'étudier ou de préciser l'articulation du projet avec les documents de planification territoriale relatifs à l'aménagement, aux déplacements, aux continuités écologiques, à l'énergie, à l'eau et aux déchets du BTP.

\*

\* \*

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

## AVIS

### **1. L'évaluation environnementale**

#### **1.1 Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

#### **1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet d'aménagement du port fluvial de l'Isle Adam. L'étude, réalisée par le bureau d'études Safège, et datée de février 2016, est présentée par Eiffage Aménagement, pour le compte de la commune.

Le projet est concerné par la rubrique 10°d) « Ports et installations portuaires » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

L'avis s'inscrit dans deux procédures distinctes : une demande de permis d'aménager, et une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Conformément à l'article R122-8 du code de l'environnement, le pétitionnaire n'a sollicité qu'un seul avis de l'autorité environnementale au titre de ces 2 procédures.

#### **1.3. Contexte et description du projet**

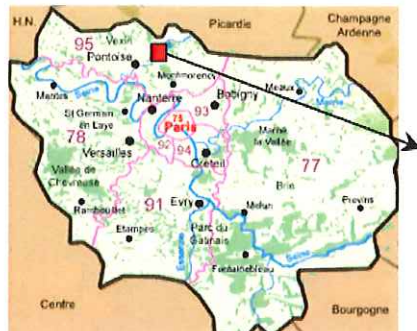
La commune de l'Isle Adam, 11 394 habitants, est située au nord-est du département du Val d'Oise. La majeure partie de son territoire est occupée, à l'est, par une forêt.

Le projet a pour objet de réaliser un port de plaisance, de halte et d'amarrage permanent, et de contribuer au développement résidentiel et touristique de la commune, en prévoyant la réalisation d'un hôtel et d'un ensemble immobilier de 350 logements. Ce projet répond à une demande de service portuaire de proximité et de halte sur l'Oise, et à des besoins en logements privés et sociaux. Des équipements portuaires existent déjà sur la commune (halte de plaisance, deux embarcadères, un débarcadère, une base nautique avec parkings à bateaux) et dans le département, mais l'étude estime que l'offre est globalement insuffisante sur l'Oise aval.

Le projet s'implante, au nord ouest de la commune, sur un terrain naturel de 8,8 hectares situé à proximité de l'Oise, et incluant notamment un plan d'eau (ancienne gravière, désormais espace de loisirs) de 17 000 mètres carrés.



Région Ile de France  
Département du Val d'Oise



Commune de l'Isle-Adam – Zone de projet



Le projet inclut :

- un port de 120 anneaux avec pontons flottants établi autour d'un plan d'eau (d'un niveau d'eau de 2 mètres minimum, pouvant varier de 20 centimètres dans le temps), et permettant l'amarrage de bateaux de 6 à 20 mètres de longueur ;
- une écluse de 27 mètres de long sur 6,5 mètres de large, fonctionnant 10 fois par jour au maximum, et un chenal d'accès en béton de 50 mètres de long sur 6,5 mètres de large, reliant l'écluse au port ;
- un poste de pompage à 950 mètres cubes par heure, avec prise d'eau dans l'Oise, pour remplissage (4 heures par nuit) du plan d'eau (en vue de compenser les éclusées et probablement le débit de fuite du plan d'eau) ;
- une capitainerie et une aire technique de carénage ;
- un ensemble immobilier incluant 350 logements (avec un taux de 14% de logements sociaux), un hôtel de 40 à 50 chambres, et des commerces ;
- un réseau de voiries motorisées, cyclables et piétonnes, avec notamment des mails piétonniers ceinturant le port et une dérivation du chemin de halage via la porte aval de l'écluse et un système de passerelle ;
- un parc de 904 places de stationnement, construit pour parties en R-1 ;
- 1 900 mètres carrés d'espaces verts, une aire de jeux de 300 mètres carrés, et des berges végétalisées sur enrochements.



L'autorité environnementale aurait apprécié que l'étude d'impact précise les surfaces imperméabilisées et les surfaces de plancher des bâtiments.

Selon le dossier, il n'est pas possible de définir, à ce stade, un planning des travaux, soit avant leur répartition précise entre les entreprises. Un calendrier prévisionnel aurait toutefois été bienvenu.

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

Les principaux enjeux du site sont la biodiversité et les zones humides, le risque d'inondation, l'état des eaux, la qualité de l'eau potable, le paysage et le patrimoine, et les sols pollués.

### **Biodiversité et zones humides**

Le site du port et ses alentours abritent une diversité d'habitats naturels importante : dix habitats naturels sont ainsi présents sur l'emprise du projet, avec notamment le plan d'eau du port, une mare, des berges, des boisements, des fourrés, des friches et des vergers. Selon l'étude, ils sont dans un état de conservation assez mauvais, en raison de perturbations anthropiques (piétinement, déchets, espèces invasives, assèchement, accumulation de terre).

Trois espaces naturels remarquables se trouvent à moins de 1,5 kilomètre du projet.

Il existe sur l'ensemble du site une forte probabilité de présence de zones humides. Une étude diagnostic spécifique a été réalisée sur la base de critères floristiques et pédologiques. Elle a conclu à l'existence de 3,64 hectares de zones humides (42% du site) au sens de la définition réglementaire, ce qui représente un enjeu fort.

Le site a fait l'objet d'un inventaire de la faune et de la flore, de bonne qualité. Il s'est déroulé dans un premier temps (en 2011) sur un périmètre "restreint", incluant le plan d'eau du port et ses alentours immédiats (8 hectares) puis (en 2012) sur un périmètre "élargi" (100 hectares, ou près de 148 d'après la page 315), permettant ainsi d'inscrire le site dans son contexte écologique, et d'orienter les mesures compensatoires.

Le périmètre restreint présente notamment un enjeu de conservation fort pour les oiseaux, les insectes et les chiroptères et, dans une moindre mesure, pour les amphibiens.

Il abrite plusieurs dizaines d'espèces protégées. Environ quinze plantes présentent un certain degré de rareté en Île-de-France. Environ quinze espèces animales présentent à la fois un enjeu moyen ou fort de conservation sur le site, et un certain degré de rareté en Île-de-France (ou une dimension jugée comme patrimoniale par l'étude d'impact).

L'étude d'impact aurait gagné à synthétiser les résultats concernant ces espèces, et à les localiser sur une même cartographie.

Au regard du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), le site s'inscrit dans un secteur à fort enjeu pour les continuités écologiques. Le lit majeur de l'Oise est en effet identifié en tant que corridor alluvial multi-trames à préserver, et intercepte un corridor de la trame boisée à proximité du projet. L'étude ne fait pas référence au SRCE, mais souligne que le site s'inscrit dans un secteur à enjeu majeur pour les oiseaux migrateurs, en raison de sa fonction de halte et de refuge, à la croisée de la vallée de l'Oise et de massifs forestiers. Par ailleurs, le périmètre restreint présente un enjeu fort de continuité écologique pour les chiroptères, avec une zone boisée en bordure de l'Oise. Des continuités écologiques, de moindre importance, opérant une jonction entre le périmètre restreint et ses environs sont par ailleurs mentionnées pour ce qui concerne les insectes (notamment les friches et fourrés au nord du site, parallèles à l'Oise) et les reptiles (le site intercepte deux continuités pour ces espèces, l'une parallèle et l'autre perpendiculaire à l'Oise).

Les services environnementaux rendus par les espaces naturels et forestiers auraient pu être rappelés (épuration des eaux, régulation du climat et des inondations, puits carbone, paysage, etc.).

#### Risque d'inondation

Bien que l'évitement de l'aléa inondation figure parmi les critères de choix du site (et d'implantation des aménagements), ce dernier recouvre légèrement (dans sa périphérie ouest) la zone inondable identifiée dans le cadre du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) de la Vallée de l'Oise. Il intercepte également une zone d'expansion des crues exploitée depuis 2003 en compensation hydraulique d'un projet urbain antérieur. Cette zone représente une capacité de stockage de 30 000 mètres cubes. Un siphon permet une communication hydrostatique entre l'Oise et le plan d'eau pour tout niveau de crue supérieur à 25.50 mètres NGF (Nivellement Général de la France) (crue décennale) et inférieur à 26.60 mètres NGF (crue centennale).

#### État des eaux

La masse d'eaux superficielles locale (Oise) est en bon état écologique, et probablement en bon état chimique au regard des données existantes mais anciennes (2007). Le débit de l'Oise est estimé à 125 mètres cubes par seconde à l'Isle Adam. Son niveau d'eau s'élève à 23,52 mètres NGF. Le niveau du plan d'eau est globalement en équilibre avec la nappe alluviale et n'excède pas 25,50 mètres NGF. Du fait notamment de la création de l'écluse, le projet impactera les berges de l'Oise. Il serait apprécié que la morphologie et la stabilité de ces berges soient précisées.

Des investigations in situ ont identifié au droit du plan d'eau du port des sables et argiles grises sous une couche de remblais. L'étude hydrogéologique indique que la nappe alluvionnaire est très faiblement perméable (avec en exploitation un débit de fuite depuis le plan d'eau jugé faible). Par conséquent, il n'est pas possible d'infiltrer les eaux pluviales du projet.

Une partie des travaux s'effectuera dans le périmètre de protection rapprochée des captages de l'usine Syndicat des Eaux d'Île-de-France (SEDIF) de Méry-sur-Oise, dont la prise d'eau est située à 6 kilomètres en aval.

#### Paysage et patrimoine

Le site est environné à l'est par les étangs de la Garenne puis par un quartier d'habitat individuel (quartier de la Garenne), au nord ouest par l'Oise et un chemin de halage, au nord par un espace naturel, au sud ouest par des équipements publics sportifs, et au sud par le quartier de la Faisanderie, qui mêle habitat collectif, habitat individuel, et équipements publics. Des coteaux boisés sont également présents dans les environs.

Le chapitre relatif aux impacts intègre de nombreuses prises de vue vers le site, en particulier depuis l'autre rive de l'Oise, ainsi que leur localisation sur un plan de situation, ce qui est apprécié.

#### Sols pollués

Sont présents sur le site des déchets (verres, plastiques, gravats, métaux) et une ancienne décharge de déchets non dangereux et d'ordures ménagères située sur une petite zone en partie nord.

Deux études de pollution des sols et des gaz des sols ont été réalisées sur le site en 2011 et 2013. Les polluants les plus fréquemment rencontrés dans les sols d'Île-de-France ont été mesurés.

Le site est impacté par des éléments-traces métalliques, à des teneurs correspondant à des sols ordinaires ou des anomalies naturelles modérées. Des dépassements de seuils



applicables en Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) pour les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) et les sulfates ont également été identifiés au nord ouest du site, à proximité de l'Oise. Sur les sédiments du plan d'eau et de l'Oise (à proximité du projet), aucun impact en composés organiques ni éléments traces métalliques n'a été identifié.

#### Déplacements, pollutions, et nuisances

Le site est correctement desservi par le réseau routier (avec notamment à l'est la RD 922 à moins d'1 kilomètre, puis l'A16 à environ 2 kilomètres). Des comptages de trafic ont été réalisés en 2011, sur un secteur localisé au sud et au sud est du projet (incluant l'avenue du Général de Gaulle, l'avenue Paul Thoureau, l'avenue de l'Abbé Breuil, et l'avenue du Chemin Vert), et qui semble correspondre à la principale zone d'accès routier au site. Toutefois, le choix de cette zone d'étude aurait gagné à être justifié. La circulation est présentée comme fluide aux heures de pointe, exception faite d'une remontée de file pouvant affecter le carrefour avenue du Général de Gaulle / avenue du Chemin Vert. L'étude d'impact mentionne la gare de l'Isle Adam / Parmain, située à environ 1,5 kilomètre via la route. L'autorité environnementale note toutefois que le site est faiblement desservi par le bus. Un chemin de halage longe également le site (il fait l'objet d'une servitude d'environ 10 mètres de large).

L'étude d'impact note l'existence d'une voie ferrée située sur la rive droite de l'Oise, et de couloirs aériens à proximité. Toutefois, elle précise que les principales sources de bruit sont le trafic routier et fluvial. Elle intègre une modélisation de l'état initial du bruit, s'appuyant notamment sur des données de trafic, des données physiques concernant le site, et une campagne de mesures acoustiques in situ réalisée en 2011. L'étude montre que le site présente une ambiance sonore moyenne relativement calme, malgré des émergences sonores qui pourraient atteindre 65 dB à proximité de l'Oise, au passage des péniches.

La qualité de l'air est étudiée sur le site à partir de données des stations airparif de Cergy Pontoise et de Saint-Martin-du-Tertre datant de 2010 (pour les paramètres dioxyde d'azote, pm10, et ozone). Elle est considérée comme assez bonne. Une campagne de mesures in situ a, de plus, été réalisée en 2011. Elle permet de corroborer les données concernant le dioxyde d'azote, et suggère que les émissions polluantes locales sont à dominante routière et plaisancière.

#### Population et espaces de loisirs

Des établissements sensibles du point de vue de la qualité de l'air (notamment scolaires et sportifs), se trouvent à moins d'1 kilomètre au sud et au sud est du projet, sur le secteur d'accès par la route.

### **3. L'analyse des impacts environnementaux**

#### **3.1 Justification du projet retenu**

Il semble que le maître d'ouvrage ait pris en compte l'environnement dans le choix du site, en recherchant un évitement des zones inondables (et dans une moindre mesure des espaces de loisirs et des espaces forestiers), et en proposant des mesures de réduction et de compensation (pour la biodiversité, la gestion de l'eau, et le risque d'inondation notamment).

Toutefois, le site possède une sensibilité importante pour la biodiversité reconnue comme un enjeu fort dans l'étude d'impact. Il aurait donc été apprécié que le choix du site soit mieux justifié, conformément au Code de l'environnement, qui demande de donner la priorité à l'évitement, et de rechercher des solutions alternatives eu égard aux impacts sur l'environnement et la santé.

En ce qui concerne la planification, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) comporte un secteur AUMp au niveau du site. Ce secteur a vocation à accueillir le port. L'ensemble immobilier est également compatible avec ce zonage. Les mesures compensatoires pour les milieux naturels seront localisées dans des zones N (naturelle), EBC (Espace Boisé Classé), et AU (à urbaniser), autorisant leur réalisation. Toutefois, l'articulation du projet avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), mériterait d'être analysée (d'autant que certains impacts environnementaux résiduels du projet pourraient être notables).

### **3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire**

Le projet impactera ou est susceptible d'impacter principalement les espaces naturels (incluant les zones humides) et leurs services associés, les continuités écologiques, les consommations énergétiques, les émissions de gaz à effet de serre, le paysage et le bruit.

#### Espaces naturels et zones humides

Le projet conduira à la destruction de la biodiversité présente sur l'emprise du projet (exception faite du plan d'eau du port, dont le fond sera toutefois dragué). Les incidences directes du projet sur la faune, la flore, les habitats naturels, les équilibres biologiques et les continuités écologiques seront notables. En particulier, l'impact sur les oiseaux, insectes, et chiroptères sera fort.

Le projet propose, pour compenser ces impacts, d'aménager ou de restaurer 10,3 hectares de milieux naturels (de type roselière, prairie, prairie humide, bosquet, boisement, fourrés, haies). Parmi ces derniers, 5,3 hectares seront localisés à 400 mètres au nord est du projet, sur une parcelle communale cultivée jusqu'en 2010 (site de la Rosière). Cette parcelle est actuellement en friche, et l'on y trouve quelques espèces protégées à valeur patrimoniale. 5 hectares seront localisés sur trois autres parcelles situées dans un rayon d'environ 1 kilomètre. Ces mesures, qui seront réalisées dans le cadre de plusieurs autorisations administratives, auront pour objet principal de compenser les impacts du projet sur les espaces forestiers, les zones humides, les frayères de l'Oise, et sur certaines espèces protégées (d'avifaune, de chiroptères, d'insectes, d'amphibiens, et de reptiles), à enjeu patrimonial plus ou moins fort (le projet fait notamment l'objet d'un arrêté de dérogation espèces protégées). Elles devraient bénéficier par ailleurs à l'ensemble de la biodiversité du site. Un bilan comparatif des surfaces d'habitats naturels sur le périmètre élargi, avant et après projet, permettrait toutefois de l'étayer. Des modalités de gestion (entretien durant 25 à 30 ans) et de suivi des mesures compensatoires sont prévues (exception faite notamment des frayères). L'étude d'impact indique que ces mesures sont pérennes, et feront l'objet de garanties foncières. Néanmoins, une partie importante de ces mesures seront localisées en zone AU (à urbaniser) du PLU, ne garantissant pas nécessairement leur pérennité à très long terme.

Étant donné la vocation touristique du projet, et l'introduction de nouveaux habitants, il aurait été apprécié que l'impact de la fréquentation humaine sur les environs naturels du projet, et notamment sur mesures compensatoires, soit évalué, et le cas échéant que des mesures de protection de ces espaces soit étudiées.

En phase travaux, le maître d'ouvrage prévoit un dispositif de suivi écologique du chantier, ainsi que différentes mesures d'évitement des zones à plus fort enjeu. Des mesures spécifiques à certaines espèces protégées seront également mises en œuvre (adaptation du calendrier des travaux, mesures d'évitement spécifiques). Les mesures compensatoires seront de plus réalisées avant le démarrage des travaux, favorisant ainsi la migration des espèces vers les sites de compensation. Des mesures de prévention de la dissémination d'espèces invasives sont de plus prévues lors de la réalisation des mesures compensatoires puis de l'aménagement du port. Ces mesures sont appréciées. Un

calendrier récapitulatif des travaux aurait permis d'apprécier plus clairement les impacts sur les périodes sensibles pour la biodiversité.

Le projet conduira à la destruction de 3,64 hectares de zones humides. Le maître d'ouvrage propose de compenser cet impact par l'aménagement ou la restauration de zones humides à proximité, à hauteur de 150 % de la surface détruite. Il s'agira de 4 hectares de prairie, verger, et roselière sur le site de la Rosière, de 0,15 hectares de roselière sur les étangs de la Garenne, et de 1,3 hectares de forêt humide (incluant une mare et des petites dépressions temporairement en eau) sur un espace boisé situé au nord est du projet. Il serait apprécié que la qualité de zone humide attribuée au verger soit étudiée, et que les services rendus à l'environnement par l'ensemble de ces zones humides (épuration des eaux, régulation des inondations, etc.) soient décrits dans l'étude d'impact. Ce chapitre pourrait également être complété par une analyse plus étayée de l'articulation du projet avec les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie relatives à l'évitement et la fonctionnalité des zones humides.

L'étude aborde les impacts sur les continuités écologiques, mais ne développe pas d'analyse précise des impacts résiduels du projet sur cet enjeu. Ces impacts étant susceptibles d'être importants, l'étude mériterait d'être approfondie, et l'articulation du projet avec le SRCE analysée.

#### Déplacements, pollutions, et nuisances

Le site est peu desservi par les transports en commun. Le projet prévoit un parc de stationnement conséquent, avec 904 places, dont 709 pour les logements. Ce dimensionnement, qui conduit à un ratio de 1,96 place par logement collectif, et 2,25 places par logement individuel, n'est pas justifié par une contrainte d'urbanisme, et pourrait encourager le recours à l'automobile. À cet égard, il serait apprécié que l'étude d'impact analyse l'articulation du projet avec le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

L'étude intègre une description des déplacements automobiles des usagers du projet. Il aurait été apprécié que les déplacements des bateaux soient également décrits de manière détaillée. L'introduction de 350 logements générera des augmentations importantes de trafic sur certaines voies, notamment en heure de pointe du matin sur les voies d'accès longeant le quartier de la Faisanderie (exemple : passage de 6 à 188 véhicules sur le tronçon de l'avenue du Chemin Vert). Sur les axes plus structurants, l'augmentation la plus importante concernera également l'avenue du Chemin Vert, vers l'est (passage de 296 à 478 en heure de pointe du matin). Néanmoins, seul le carrefour (avenue du Général De Gaulle / avenue du Chemin Vert) présentera un risque de dysfonctionnement, en raison de remontées de files existantes, qui pourraient être aggravées par le projet.

Une étude approfondie des impacts du projet sur la qualité de l'air a été réalisée. Sur l'aire d'étude, les émissions polluantes aériennes seront dues essentiellement au trafic routier généré par l'implantation des nouveaux logements. L'analyse développée dans ce chapitre s'appuie ainsi sur l'étude de trafic routier, et également sur les déplacements de bateaux internes au port. Le projet conduira à une augmentation locale de plus d'un tiers des émissions de polluants atmosphériques. Toutefois, les seuils sanitaires réglementaires seront respectés.

Sur l'emprise du projet, les façades des bâtiments seront en ambiance sonore modérée, et un isolement acoustique réglementaire sera réalisé. L'étude estime que le trafic (routier et de plaisance) généré par le projet n'aura pas d'impact significatif sur le bruit au voisinage du site. Les informations figurant dans les cartographies incluses dans l'annexe relative à l'étude acoustique semblent toutefois infirmer cette conclusion pour ce qui concerne les



façades des habitations situées avenue du Chemin Vert, le long du quartier de la Faisandière.

#### Énergie et climat

L'étude d'impact inclut un diagnostic des sources d'énergies renouvelables adaptées au site et au projet. Il intègre un comparatif multi-critères basé sur des considérations techniques, économiques et environnementales. Une justification des différents scénarios examinés aurait toutefois été appréciée. Selon l'étude, le bois énergie et le solaire thermique représentent les sources d'énergies renouvelables les plus pertinentes. Bien que pour les logements collectifs, la géothermie, très faiblement émettrice en CO<sub>2</sub>, ne présente pas un coût excessif relativement aux autres solutions, cette solution n'est pas préconisée par choix économique.

L'isolation thermique des bâtiments correspondra au minimum exigé par la réglementation. Le projet, de faible densité thermique, ne présente pas d'autre mesure de réduction des impacts en termes de conception des bâtiments (exemples : conception bioclimatique des bâtiments, formes urbaines économes en énergie, etc.).

Une analyse de l'articulation du projet avec le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) aurait été pertinente.

#### Paysage et patrimoine

L'étude intègre utilement de nombreuses représentations du projet vers le site, en particulier depuis l'autre rive de l'Oise, où il sera le plus visible, ainsi que leur localisation sur un plan de situation.

Le projet prévoit divers aménagements paysagers : le port (en partie centrale), ceinturé de berges végétalisées et d'une promenade, un réseau de voies (y compris piétonnes et cyclables), avec un parvis minéral en entrée au niveau de l'avenue du Chemin Vert, une dérivation du chemin de halage via la porte aval de l'écluse et un système de passerelle, et une aire de jeux.

Malgré des franges végétales en bordure de site, il aurait été apprécié que l'inscription du projet dans son environnement paysager et fonctionnel soit davantage justifié.

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, une opération de fouille préventive est prévue en collaboration avec l'Institut de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP).

#### **4. L'analyse du résumé non technique**

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Ce résumé aurait gagné à être plus clairement illustré et à se focaliser sur l'essentiel de l'étude.

#### **5. Information, consultation et participation du public**

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Énergie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

  
**Jean-François CARENCIO**