

Département de Seine-et-Marne

Commune de COUPVRAY

Enquête publique unique en vue de la création d'un port de plaisance sur le canal de Chalifert et de son quartier périphérique

Arrêté préfectoral n° 2023/19/DCSE/BPE/E du 31 octobre 2023

Arrêté préfectoral n° 2023/19/DCSE/BPE/E du 22 décembre 2023

Rapport d'enquête



RAPPORT	3
1.Généralités	3
1.1 Préambule	3
1.2 Objet de l'enquête	3
1.3 Concertation	4
1.4 Cadre juridique de l'enquête	5
1.5 Le dossier d'enquête	5
2. Organisation et déroulement de l'enquête	11
2.1 Organisation de l'enquête	11
2.2 Publicité	13
2.3 Présentation du projet	14
2.4 Les permanences	14
2.5 Réunion publique d'information et d'échanges et prolongation de l'enquête	14
2.6 Consultation du dossier et dépôt des observations	15
2.7 Procès-verbal et mémoire en réponse	16
3. Le projet	17
3.1 Projet Urbain Partenarial	18
3.2 Un nouveau quartier en entrée de ville	19
3.3 La déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLUi	20
3.4 L'autorisation environnementale	30
3.5 Déclaration préalable de travaux pour une darse d'une centaine de place	34
3.6 Permis de construire au sud de la rue de Lesches Demathieu et Bard Promotion	37
3.7 Permis de construire au nord de la route de Lesches AXONE	41
3.8 Permis d'aménager Parking Chaud Soleil	43
4. Les avis	45
5.Analyse des Observations	50
ANNEXES	131

RAPPORT

1. Généralités

1.1 Préambule

La présente enquête unique a pour objectifs :

- d'informer et faire participer le public aux décisions le concernant ;
- la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement ;
- d'éclairer les décisions à prendre par les autorités concernées ;
- de veiller à la protection de l'environnement.

Dans ce cadre, la mission du commissaire enquêteur consiste ainsi principalement :

- à prendre connaissance du dossier d'enquête publique établi par le porteur du projet et jugé recevable et complet par l'autorité organisatrice de l'enquête ;
- à veiller au bon déroulement de l'enquête, en particulier recevoir le public, lui expliciter l'objet et les objectifs du projet, recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions et y répondre ;
- à rédiger, en toute indépendance, un rapport factuel du déroulé de l'enquête (notamment les observations du public) et d'émettre ses conclusions personnelles et motivées sur le projet.
- le rapport et les conclusions, qui sont destinés à éclairer la ou les décisions qui seront prises à l'issue de l'enquête que prendra le préfet de Seine-et-Marne pour l'autorisation environnementale au titre des Installations Classées pour l'environnement, ICPE. Le rapport et les conclusions seront consultables par le public pendant un an en préfecture ou sur le site www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques et dans les mairies de Coupvray, Esbly et Lesches.

1.2 Objet de l'enquête

La présente enquête unique porte sur un projet d'extension urbaine de la commune de Coupvray dans sa partie nord-ouest de part et d'autre de la route de Lesches. Le projet se décompose en :

- la création d'un port de plaisance d'un peu moins de 100 anneaux connecté au canal de Chalifert porté par la commune de Coupvray ;
- la construction de 263 logements de R+1 à R+4, les promoteurs immobiliers étant les sociétés Demathieu et Bard Immobilier, Axone ;
- la création d'un parking ouvert de 62 places de stationnement ;
- et des équipements publics : infrastructures routières, aménagements d'espaces publics et paysagers, ouvrages de gestion des eaux pluviales.

Le projet est porté à la fois par la commune de Coupvray et par la communauté d'agglomération Val d'Europe (CAVE) qui en assurera la maîtrise d'ouvrage déléguée. Un Projet Urbain Partenarial (PUP) fixe les modalités de financement des équipements par les promoteurs.

Les projets ont été soumis à enquête publique unique comme le permet les articles L 123-6 et R 123-7 du Code de l'environnement portant sur :

- La déclaration de projet d'intérêt général emportant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté d'Agglomération Val d'Europe (CAVE) induite par le projet ;
- La délivrance de l'autorisation environnementale unique au bénéfice de la commune de Coupvray et des sociétés SCCV Coupvray et AXONE PROMOTION ;
- La délivrance des permis de construire N°077 132 21/00031/32/33 au bénéfice de la société DEMATHIEU et BARD immobilier ;
- La délivrance du permis de construire N°077 132 21 00034 au bénéfice de la société AXONE Promotion Coupvray ;
- La délivrance du permis d'aménager N°077 132 22 00001 au bénéfice de la commune de Coupvray ;
- La déclaration préalable de travaux n°077 132 22 00013 pour la création d'une darse portuaire d'une centaine de places au bénéfice de la commune de Coupvray.

1.3 Concertation

Pendant la phase d'élaboration du projet la commune de Coupvray et Val d'Europe Agglomération ont décidé d'organiser une concertation volontaire au titre de l'article L 121-17 du Code de l'environnement qui dit que « *Pour les plans, programmes ou projets mentionnés aux 2° et 3° de l'article [L. 121-15-1](#), la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article [L. 121-16-1](#). Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article [L. 121-16](#).* »

Cette concertation volontaire s'est déroulée avec le concours d'une garante désignée par la CNDP du 23 octobre au 23 novembre 2020.

Comme le note la garante dans son bilan, la concertation a été mise en œuvre alors que le projet était déjà largement défini et que « *La concertation arrive donc plus comme un processus de consultation qu'un réel dispositif de concertation portant sur l'opportunité du projet.* »

La lettre de mission de la CNDP à la garante recommandait toutefois qu'elle soit attentive à certains enjeux : la circulation routière en lien avec l'augmentation de population et d'activité, les perspectives d'aménagement et de développement économique, la place réservée aux populations les plus fragiles dans le développement immobilier, les impacts environnementaux et le trafic fluvial. Elle recommandait aussi d'inclure les communes limitrophes de Chalifert et Lesches dans le périmètre de la concertation.

Malheureusement, la concertation n'a pu être organisée dans les conditions habituelles d'une concertation et notamment pas en présentiel en raison des contraintes sanitaires liées à la COVID et toutes les recommandations qu'avaient émises la garante n'ont pu être suivies.

Dans son bilan, la garante tire les enseignements clefs de la concertation suivants :

Une réelle information de la population : L'accent a été mis par le maître d'ouvrage sur une information relativement complète de la population et sur les réponses à leurs questions lors de la conférence tenue le 6 novembre 2020. De fait la mise à disposition des informations y compris les études techniques et économiques a été réelle et aisée. La disponibilité de l'ensemble des acteurs du

projet lors de la réunion publique a également été un facteur important facilitant la concertation. Les apports d'information ainsi que les réponses apportées aux questions des participants ont été, nous a-t-il semblé, sincères. Toutefois, les échanges entre les acteurs du projet et la population ont été limités (une seule réunion de 1h30) et indirects (via une interface numérique).

Une mobilisation effective : Pour autant, on a pu constater que les associations se sont organisées pour participer et produire des cahiers d'acteurs. En outre, les riverains du projet se sont organisés en cours de concertation sous forme d'un collectif pour interpeller les maîtres d'ouvrage. Des observations ont été individuellement émises par les habitants principalement de Coupvray.

Des préoccupations importantes exprimées par les participants : les observations émises portent sur huit grands enjeux.

- *L'opportunité du projet qui est réellement questionné par certains ;*
- *Le coût du projet pour les habitants qui devrait être mieux précisé ;*
- *Le trafic et ses nuisances induits par le projet qui constituent le principal objet de préoccupation des participants ;*
- *Les nuisances liées au chantier qui apparaissent peu anticipées ;*
- *Le maintien et le développement des circulations douces au sein du bourg, le long des berges et pour les plaisanciers*
- *Les atteintes aux milieux naturels et la protection de l'environnement qui ne sont pas assez anticipés et qui devraient être compensées ;*
- *Les risques d'inondation dont l'estimation devrait être complétée au regard du changement climatique notamment ;*
- *Et enfin le positionnement de la concertation au sein de la procédure de décision qui apparaît trop tardive.*

1.4 Cadre juridique de l'enquête

L'enquête a été prescrite par l'arrêté préfectoral n° 2023/19/DCSE/BPE/E du 31 octobre 2023 en conformité avec les Codes de l'environnement et de l'urbanisme et prolongée par arrêté préfectoral n° 2023/19/DCSE/BPE/E du 22 décembre 2023.

1.5 Le dossier d'enquête

La composition du dossier d'enquête est la suivante

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Partie I :	Présentation du projet
Partie II :	État initial
Partie III :	Évaluation des impacts et mesures
Partie IV :	Auteurs et méthodes
Partie V :	Annexes partie1/2 Annexes partie2/2
Partie VI :	Note de présentation non technique – Résumé non technique
Partie VII :	Volet spécifique procédure loi sur l'eau
Partie VIII :	Volet spécifique document d'urbanisme PLUi

MISE EN COMPATIBILITÉ PLUi

- Pièce 1 : Pièces administratives
- arrêté préfectoral n° 2023/19/DCSE/BPE/E
 - avis de la CDPENAF
 - avis de la Chambre d'agriculture

- compte-rendu réunion PPA déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLUi
- délibération du 27 février 2020 de prescription d'une procédure de déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLUi
- bilan de la concertation
- réponses des maîtres d'ouvrage au bilan de la garante
- avis de la MRAe
- mémoire en réponse à l'avis de la MRAe

Pièce 2 : Note de présentation
 Pièce 3 : Rapport de présentation (tome 2 et tome 3)
 Pièce 4 : Orientations d'aménagement et de programmation
 Pièce 5 ; Règlement
 Pièce 6 : Plans de zonage

Déclaration préalable : Création d'une darse

Formulaire Cerfa
 Présentation DP format A4 NB
 Plan Masse
 Pièces complémentaires : 2 plans masse, plan en coupe, présentation DP format A3 couleur

Permis d'aménager : Création d'un parking de 62 places

Formulaire Cerfa
 Engagement de constitution de servitude
 Plan masse au 1/100
 Notice du permis d'aménager du parking Chaud Soleil

Permis de construire Ilot Nord Demathieu et Bard Immobilier PC 077 132 21 00031 déposé le 22/12/21

Formulaire Cerfa de demande de permis de construire
 Plan de situation 1/5000
 Plan de situation 1/2000
 Plans masse 1/1000 et 1/200
 Plan en coupe des bâtiments A B C et D
 Plan de toiture et de raccordement concessionnaires
 Plans des déroulés de façades bâtiments A B C et D
 Notice de présentation
 Plan de toiture 1/200
 Plans de façades 1/100
 Déroulés des façades
 Insertion du projet 1/2000
 Situation du terrain dans le paysage lointain
 Étude d'impact
 Formulaire d'attestation de la prise en compte de la réglementation thermique au dépôt de la demande de PC
 SDP logements sociaux
 Délibération relative au PUP : partage coûts d'aménagement et délimitation PUPx
 Convention Projet Urbain Partenarial : délibération VEA, partage coûts d'aménagement et délimitation PUP

Déclaration pour la redevance relative à la création dans la région Ile-de-France
Formulaire relatif à la conformité des établissement recevant du public
Notice d'accessibilité PMR commerces
Notice d'accessibilité PMR logements
Notice sécurité incendie commerces
Notice sécurité incendie logements
Plan masse global
Étude de faisabilité en approvisionnement énergétique
Plan niveau bas parking
Plan niveau haut parking
RdC Nord/R+1 Sud
R+1 Nord/R+2 Sud
R+2 Nord/R+3 Sud
R+3 R+4 Nord/R+4 Sud

Pièces complémentaires PC 077 132 21 00031 déposé le 19/04/22

Formulaire Cerfa de demande de permis de construire
Plan masse 1/200
Plan en coupe ilot nord
Notice de présentation
Notice de gestion des eaux pluviales
Plan toiture 1/200
Plans des façades 1/100
Déroulé des façades 4 plans
Notice d'accessibilité PMR commerces
Notice d'accessibilité PMR logements
Plan niveau bas parking
Plan niveau haut parking
RdC Nord/R+1 Sud
R+1 Nord/R+2 Sud
R+2 Nord/R+3 Sud
R+3 R+4 Nord/R+4 Sud

Permis de construire Ilot Sud bâtiment E Demathieu et Bard Immobilier PC 077 132 21 00033 déposé le 22/12/21

Formulaire Cerfa de demande de permis de construire
Page de Garde
Plan masse 1/200
Coupes 1/200
Notice descriptive
Plan de toiture 1/200
Coupe et façades 1/500
Plan façades 1/100
Plans façades (descriptif des enduits et revêtements) 1/200
Insertion du projet
Attestation d'autorisation de débord sur le domaine public
Étude d'impact
Formulaire d'attestation de la prise en compte de la réglementation thermique au dépôt de la demande de PC
SDP logements sociaux

Convention Projet Urbain Partenarial : délibération VEA, partage coûts d'aménagement et délimitation PUP
Déclaration pour la redevance relative à la création dans la région Ile-de-France
Notice précisant la nature du commerce et la surface de vente
Demande relative à la conformité des établissement recevant du public
Notice spécifique permettant de vérifier la conformité du projet avec le règlement d'accessibilité PM local commercial
Notice d'accessibilité PMR logements
Notice spécifique permettant de vérifier la conformité du projet avec les règles de sécurité local commercial
Notice de sécurité logements
Plans des différents niveaux 1/200
Étude de faisabilité en approvisionnement énergétique

Pièces complémentaires PC 077 132 21 00033 déposé le 19/04/22

Formulaire Cerfa de demande de permis de construire
Plan masse 1/1000
Plan masse 1/200
Coupes 1/200
Notice de gestion eaux pluviales
Notice descriptive
Coupe et façades 1/500
Plan façades 1/100
Déclaration pour la redevance relative à la création dans la région Ile-de-France
Formulaire relatif à la conformité des établissement recevant du public
Notice spécifique permettant de vérifier la conformité du projet avec les règles de sécurité local commercial
Plan local commercial 1/100
Notice de sécurité logements
Plan du sous-sol 1/200
Plan du RdC 1/200

Permis de construire Ilot Sud bâtiment F Demathieu et Bard Immobilier PC 077 132 21 00032 déposé le 22/12/21

Formulaire Cerfa de demande de permis de construire
Page de garde
Plan de situation 1/5000
Plan masse 1/200
Coupes 1/200
Notice descriptive
Plan de toiture 1/200
Coupe et façades 1/500
Plan façades 1/100
Plans façades (descriptif des enduits et revêtements) 1/200
Attestation d'autorisation de débord sur le domaine public
Étude d'impact
Insertion du projet
Notice de présentation
Plan de toiture 1/200
Plans de façades 1/100
Déroulés des façades

Formulaire d'attestation de la prise en compte de la réglementation thermique au dépôt de la demande de PC
 SDP logements sociaux
 Convention Projet Urbain Partenarial : délibération VEA, partage coûts d'aménagement et délimitation PUP
 Plan du niveau bas du parc de stationnement 1/500
 Déclaration pour la redevance relative à la création dans la région Ile-de-France
 Notice précisant la nature du commerce et la surface de vente
 Formulaire relatif à la conformité des établissements recevant du public
 Notice spécifique permettant de vérifier la conformité du projet avec le règlement d'accessibilité PM local commercial
 Notice d'accessibilité PMR logements
 Notice spécifique permettant de vérifier la conformité du projet avec les règles de sécurité local commercial
 Notice de sécurité logements
 Plans des différents niveaux 1/200
 Étude de faisabilité en approvisionnement énergétique

Pièces complémentaires PC 077 132 21 00032 déposé le 19/04/22

Formulaire Cerfa de demande de permis de construire
 Plan masse 1/1000
 Plan masse 1/200
 Coupes 1/200
 Notice de gestion eaux pluviales
 Notice descriptive
 Coupe et façades 1/500
 Plan façades 1/100
 Déclaration pour la redevance relative à la création dans la région Ile-de-France
 Notice spécifique permettant de vérifier la conformité du projet avec les règles de sécurité local commercial
 Capitainerie extrait du plan du RdC 1/100
 Notice de sécurité logements
 Plan du RdC 1/200
 Plan du sous-sol 1/200

Permis de construire 50 maisons individuelles et d'un immeuble collectif de 17 logements sociaux SCCV COUPVRAY-Route de Lesches (AXONE) PC 077 132 21 00034 déposé le 23/12/21

- Formulaire Cerfa de demande de permis de construire
- Plan de situation 1/3000
- Plan masse/ plan masse paysager 1/200
- Réseaux AEP
- Réseaux EP et EU
- Réseaux secs
- Coupes/Façades générales 1/200
- Coupes sur maisons mitoyennes 1/100
- Coupe sur immeuble logements 1/100
- Notice de présentation du projet
- Notice VRD
- Plan des toitures 1/200

- Façade route de Lesches1/200
- Façades immeuble de logements 1/100
- Façades maisons types 100
- Perspectives d'insertion
- Reportage photographique du site dans son environnement proche
- Reportage photographique du site dans son environnement lointain
- Étude d'impact
- Attestation de prise en compte de la réglementation RT 2012
- Attestation de faisabilité des approvisionnements énergétiques
- Tableau de surface de plancher des logements créés
- Projet Urbain Partenarial
- Attestation ASL

Pièces annexes

- Plan topographique 1/200
- Plan rez-de-chaussée général 1/200
- Plan de l'immeuble de logements 1/100
- Plan des maisons types 1/100

Pièces complémentaires PC 077 132 21 00034 déposé le 11/04/22

- Formulaire Cerfa de demande de permis de construire
- Plan masse/ plan masse paysager 1/200
- Réseaux AEP
- Réseaux EP et EU
- Réseaux secs
- Coupes/Façades générales 1/200
- Coupes sur maisons mitoyennes 1/100
- Coupe sur immeuble logements 1/100
- Notice de présentation du projet
- Notice VRD
- Plan des toitures 1/200
- Façade route de Lesches1/200
- Façades immeuble de logements 1/100
- Façades maisons types 100
- Perspectives d'insertion
- Reportage photographique du site dans son environnement proche
- Reportage photographique du site dans son environnement lointain
- Attestation de prise en compte de la réglementation RT 2012
- Attestation de faisabilité des approvisionnements énergétiques
- Tableau de surface de plancher des logements créés
- Attestation ASL

Pièces annexes

- Plan rez-de-chaussée général 1/200
- Plan de l'immeuble de logements 1/100
- Plan des maisons types 1/100

2. Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 Organisation de l'enquête

Après concertation avec la commissaire enquêteur avec les services de la préfecture de Seine-et-Marne, un arrêté préfectoral n° 2023/19/DCSE/BPE/E du 31 octobre 2023 a fixé les modalités de l'enquête suivantes :

Article 1 : Objet et durée de l'enquête

Enquête unique devant se dérouler du vendredi 15 décembre 2023 à 9h00 au lundi 15 janvier 2024 à 17h soit 32 jours consécutifs

Article 2 : Commissaire enquêteur

Par décision n°E23000068/77 du 27 juillet 2023, la présidente du tribunal administratif de Melun a désigné pour conduire l'enquête objet du présent rapport madame Marie-Françoise Sévrain comme commissaire enquêteur titulaire et monsieur Christophe Bayle comme commissaire enquêteur suppléant.

Article 3 : Mise à disposition des dossiers d'enquête

Les dossiers d'enquête auxquels sont joints l'avis de la MRAe et le mémoire en réponse à cet avis sont tenus à la disposition du public

- En version papier en mairies de Coupvray, Esbly et Lesches aux heures habituelles d'ouverture au public ;
- En version numérique en mairie de Coupvray sur un poste informatique
- Sur le site internet des services de l'Etat en Seine-et-Marne à l'adresse suivante : www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques

Article 4 : Observations du public

Le public peut déposer ses observations et propositions

- Sur les registres papier côtés et paraphés par la commissaire enquêteur en mairies de Coupvray, Esbly et Lesches aux heures habituelles d'ouverture au public
- Sur le registre dématérialisés accessible à la maire de Coupvray
- Sur le site internet des services de l'Etat en Seine-et-Marne à l'adresse suivante : www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques
- Par courrier électronique à l'adresse suivante : coupvray-port-de-plaisance@mail.registre-numerique.fr
- Par courrier postal adressé à la commissaire enquêteur au siège de l'enquête en mairie de Coupvray qui les annexera au registre papier.

Article 5 : Permanences de la commissaire enquêteur

- Mairie de Coupvray : vendredi 15 décembre 2023 de 9h à 12h et lundi 15 janvier de 14h à 17h ;
- Mairie d'Esbly : samedi 6 janvier 2024 de 9h à 12h ;
- Mairie de Lesches : vendredi 22 décembre 2023 de 9h à 12h.

Article 6 : Publicité de l'enquête

- Par la publication d'un avis des dans 2 journaux avant le mercredi 29 novembre 2023 et rappelé dans ces journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Les maires de Coupvray, Esbly et Lesches auront la responsabilité de l'affichage de l'avis dans les lieux habituels ;

- Sur les lieux prévus pour la réalisation du projet cet avis au format A2 sera apposé et être visible des voies publiques
- Sur le site internet des services de l'Etat en Seine-et-Marne : www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques

Article 7 : Information

Toute information pourra être demandée auprès de la CAVE à Mme Georget-Roques par téléphone ou courriel : portcoupvray@vdeagglo.fr

Article 8 : Clôture des registres d'enquête

À l'expiration du délai d'enquête, les registres papiers seront mis à disposition de la commissaire enquêteur qui les clôturera et le registre dématérialisé sera clos automatiquement.

Dans les 8 jours suivant la réception des registres et documents la commissaire enquêteur rencontrera les responsables du projet pour remettre le procès-verbal de synthèse des observations en les invitant à produire un mémoire en réponse.

Article 9 : Rapport et conclusions du commissaire enquêteur

Rapport relatant le déroulement de l'enquête, une synthèse des observations et une analyse des propositions émises pendant l'enquête et les conclusions du commissaire enquêteur à transmettre trente jours après la clôture de l'enquête aux services de l'Etat en Seine-et-Marne.

Article 10 : Mise à disposition du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur

- Copie du rapport et des conclusions sera adressée par le préfet aux porteurs de projet, aux maires des communes Coupvray, Esbly et Lesches ces derniers devant les mettre à disposition du public pendant 1 an ainsi que les services de l'Etat en Seine-et-Marne sur internet à l'adresse www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques

Article 11 : Décisions consécutives à l'enquête publique

Le conseil communautaire de la CAVE disposera d'un délai de 2 mois pour approuver la mise en compatibilité du PLUi. En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord le préfet de Seine-et-Marne approuvera la mise en compatibilité du PLUi par voie d'arrêté.

Le préfet statuera par arrêtés pour les demandes d'autorisations environnementales et d'urbanisme.

Article 12 : Avis des collectivités

Les conseils municipaux de Coupvray, Esbly et Lesches et le conseil communautaire de la CAVE sont appelés à formuler un avis jusqu'au mardi 30 janvier 2024

Une demande d'organiser une réunion publique a été faite dès le premier jour de l'enquête. La commissaire enquêteur y a répondu favorable. Un nouvel arrêté préfectoral n° 2023/19/DCSE/BPE/E a été pris le 22 décembre 2023 pour fixer des modalités complémentaires de déroulement de l'enquête : organisation de la réunion et prolongation de l'enquête.

Article 1 : Réunion d'information et d'échanges avec le public

Une réunion est prévue le mardi 16 janvier 2024 à 19h30 à la salle de la Ferme du Château de Coupvray présidée par la commissaire enquêteur qui établira un compte-rendu annexé au rapport de fin d'enquête.

Article 2 : Nouvelle permanence du commissaire enquêteur

Le samedi 20 janvier 2024 de 9h à 12h en mairie de Coupvray.

Article 3 : Dates de prolongation de l'enquête

L'enquête est prolongée de 5 jours jusqu'au samedi 20 janvier 2024 à 9h

Article 4 : Publicité de l'enquête

Un nouvel avis sera apposé à côté des 1^{er} avis au plus tard le 15 janvier 2024 et mis en ligne dans sur le registre dématérialisé et sur le site des services de l'Etat en Seine-et-Marne

Article 5 : Consultation du dossier d'enquête publique

Dans les mêmes conditions qu'à l'article 3 de l'arrêté n°2023/19/DCSE/BPE/E

Article 6 : Observations du public

Dans les mêmes conditions qu'à l'article 3 de l'arrêté n°2023/19/DCSE/BPE/E

Article 7 : Clôture des registres

Dans les mêmes conditions qu'à l'article 8 de l'arrêté n°2023/19/DCSE/BPE/E et l'expiration du délai est reportée au samedi 20 janvier 2024 à 12h.

Article 8 : Rapport du commissaire enquêteur

Dans les mêmes conditions qu'à l'article 9 de l'arrêté n°2023/19/DCSE/BPE/E

Article 9 : Mise à disposition du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur

Dans les mêmes conditions qu'à l'article 10 de l'arrêté n°2023/19/DCSE/BPE/E

Article 10 : Avis des collectivités

Les conseils municipaux de Coupvray, Esbly et Lesches et le conseil communautaire de la CAVE sont appelés à formuler un avis jusqu'au lundi 5 février 2024

Article 10 : Prise en charge des frais liés à l'organisation de la réunion d'information et d'échanges

A la charge de la commune de Coupvray.

2.2 Publicité

- Publicité règlementaire

L'avis d'enquête a été publié dans deux journaux :

La Marne éditions du 22 novembre 2023 et du 20 décembre 2023

Le Parisien de Seine-et-Marne éditions du 22 novembre 2023 et du 20 décembre 2023

L'avis d'enquête sous forme d'affiches a été apposé dans les mairies de Coupvray, Esbly et Lesches et visibles de l'extérieur ainsi que sur les panneaux d'affichage administratifs. Les maires ont établi des certificats d'affichage. L'avis a également été apposé sur le site du projet de part et d'autre de la route de Coupvray. La commissaire enquêteur a régulièrement constaté la présence de ces avis.

- Publicité complémentaire

L'enquête a fait l'objet de modalités complémentaires d'information du public, sur les sites internet des trois communes.

Pour la commune de Coupvray la publicité a été élargie aux modalités suivantes :

- Sur le site internet : des supports de communication ont été mis en ligne le 27 novembre 2023 et le 05 janvier 2024 annonçant l'enquête de façon détaillée
- Dans les lettres d'information n° 237 parue le 1^{er} décembre 2023, n°238 parue le 8 décembre 2023, n°241 parue le 5 janvier 2024 et n°242 parue le 12 janvier 2024.
- Sur l'application mobile dès le 27 novembre 2023
- Sur les panneaux lumineux dès le 27 novembre 2023
- Dans le magazine de la ville de janvier 2024
- Dans le bilan de mi-mandat du maire et lors des 4 cérémonies des vœux.

Non seulement la publicité légale a été respectée ainsi que la commissaire enquêteur a pu le constater au cours de l'enquête mais elle a été complétée par des informations complémentaires tout particulièrement pour la commune de Coupvray

2.3 Présentation du projet

Préalablement à l'enquête, une réunion de présentation du projet à la commissaire enquêteur a eu lieu en mairie de Coupvray le 30 novembre 2023 avec les représentants des porteurs de projet suivants :

M. Thierry Cerri, maire de Coupvray,

M. Fernand Verdillet adjoint au maire de Coupvray

Mme Céline Merce et M. Pierre Seyler service urbanisme Coupvray

Mme Catherine Georget-Roques directrice urbanisme VEA

Mmes Valérie Olivier et Solenn Piot VEA

M. Gilles Bauer VEA

Mme Le Quéré bureau d'études Confluendes

M. Frédéric Vassord consultant

et à l'issue de laquelle a été fixée une date de visite de terrains qui a effectivement eu lieu le 20 décembre.

2.4 Les permanences

Les permanences se sont déroulées aux heures et jours fixés dans les arrêtés préfectoraux, à savoir :

- Mairie de Coupvray : vendredi 15 décembre 2023 de 9h à 12h, lundi 15 janvier de 14h à 17h et samedi 20 janvier 2024 de 9h à 12h ;
- Mairie d'Esbly : samedi 6 janvier 2024 de 9h à 12h ;
- Mairie de Lesches : vendredi 22 décembre 2023 de 9h à 12h.

2.5 Réunion publique d'information et d'échanges et prolongation de l'enquête

Comme précisé dès la première permanence en mairie de Coupvray, le jour de l'ouverture de l'enquête, la commissaire enquêteur a été saisie d'une demande de réunion publique.

Cette demande paraissant tout à fait légitime, La commissaire enquêteur a souhaité y répondre favorablement.

Après consultation des services de l'Etat en charge de l'organisation de l'enquête et les représentants de la commune de Coupvray, il a été décidé d'organiser une réunion publique le mardi 15 janvier 2024 et de prolonger l'enquête jusqu'au samedi 20 janvier 2024. Un nouvel arrêté préfectoral a été pris et un avis d'enquête complémentaire a été apposé en mairie à côté du premier avis et sur le site du projet.

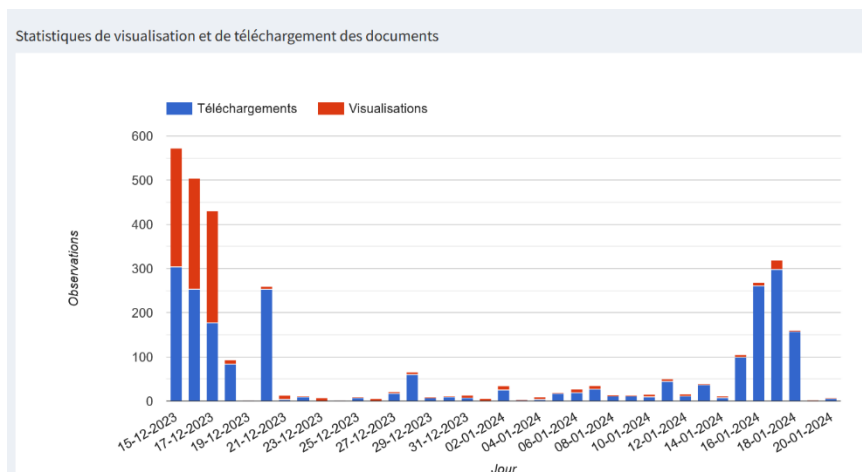
Le compte-rendu de cette réunion est joint en annexe

2.6 Consultation du dossier et dépôt des observations.

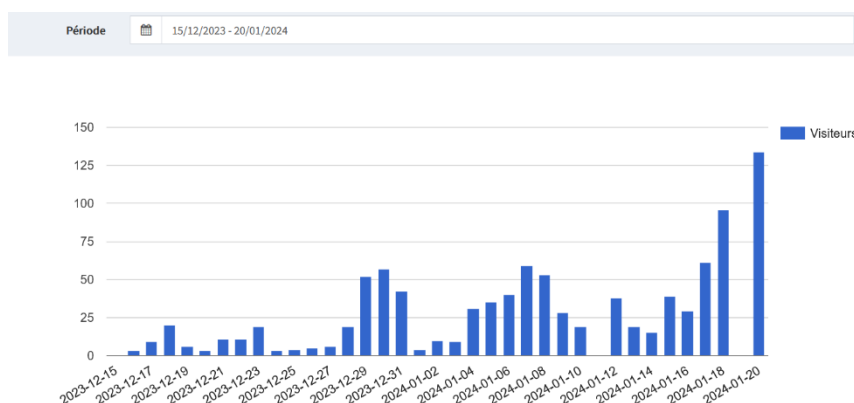
Le dossier mis à la disposition du public dans les conditions prévues par les arrêtés préfectoraux a été consulté majoritairement en ligne et peu en mairie. 647 visiteurs se sont connectés au site pour 1076 visites. Une difficulté de téléchargement d'un document a été signalé. Après vérification, le site hébergeant le dossier n'a pas présenté de dysfonctionnement pendant toute la durée de l'enquête. Le problème rencontré semble être un problème ponctuel de connexion.

Il a également été reproché que les fichiers mis en ligne soient sous fichiers pdf. Ce reproche semble injustifié car le format pdf est facilement accessible et correspond à la pratique habituelle de mise en ligne des dossiers d'enquête.

Le diagramme suivant met en évidence 2 périodes où le dossier a été le plus consulté



Le diagramme suivant montre que le nombre de visites a été plus important dans la seconde moitié de l'enquête, notamment la consultation du registre dématérialisé.



Au total 77 contributions sont parvenues pas voie dématérialisée : 89.9 % sur le registre dématérialisé et 10.1 % par courriel. Quant aux registres papier il y a eu pour la commune de Coupvray 9 contributions, pour la commune d'Esbly 2 contributions et pour la commune de Lesches 16 dont la délibération du conseil municipal.

Toutes les observations ont été analysées.

2.7 Procès-verbal et mémoire en réponse

Un procès-verbal de synthèse des observations a été remis le vendredi 26 janvier 2024 à M. Pierre Seyler responsable urbanisme de la commune de Coupvray.

Un mémoire en réponse très détaillé a ensuite été transmis à la commissaire enquêteur composé d'une partie réponse au procès-verbal, une partie réponse aux associations, puis une synthèse des engagements des maîtres d'ouvrage et une note relative à la circulation sur la RD 45 route de Lesches. Les réponses au procès-verbal sont toutes intégrées dans le chapitre Analyse des observations et les pièces annexées sont jointes en annexe.

3. Le projet

Le projet de port sur Coupvray a émergé il y a environ une décennie. D'abord envisagé sur des terrains dont la commune n'avait pas la maîtrise foncière. Le projet initial sans être abandonné, s'est orienté vers une parcelle détenue par la commune. C'est ainsi que c'est fait jour d'un projet de port à l'ouest de la commune couplé à un projet immobilier.

Les Voies Navigables de France ont été associées à la réflexion et à l'élaboration du projet de port connecté au canal de Chalifert.

Le projet est un projet d'aménagement situé en entrée nord-ouest de ville prévoyant une darse d'environ 90 bateaux, 263 logements majoritairement collectifs comprenant 25 % de logements sociaux, 580 m² de commerces dont un restaurant, des équipements de services (mini-crèche, local de vie commune et capitainerie) et des espaces de plein air.

La réalisation de l'ensemble du projet devant se faire d'une part sous maîtrise d'ouvrage publique et sous maîtrise d'ouvrage privée.

- La maîtrise d'ouvrage publique

La commune, compétente pour la réalisation du port de plaisance a demandé à la CAVE par délibération du 18 décembre 2018 d'en assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée. C'est ainsi que la commune et la CAVE doivent assurer les travaux de viabilisation et de paysagement seront financés dans le cadre d'un PUP :

- L'aménagement du carrefour d'entrée sur la route de Lesches,
- Le parking des Chauds Soleils,
- Les voies de desserte, la place du port, le stationnement public aérien, les quais plantés,
- Les ouvrages de régulation des eaux pluviales,
- Les cheminements piétons,
- La rive écologique ouest,
- Les plantations,
- La darse (affouillements, élargissement du canal, pose de palplanches, ouverture de la passe et la mise en eau.

- La maîtrise d'ouvrage privée

La construction de bâtiments collectifs et de maisons individuelles sera assurée par des promoteurs privés, au nord de la route de Lesches par AXONE Promotion et au sud par Demathieu et Bard Immobilier.

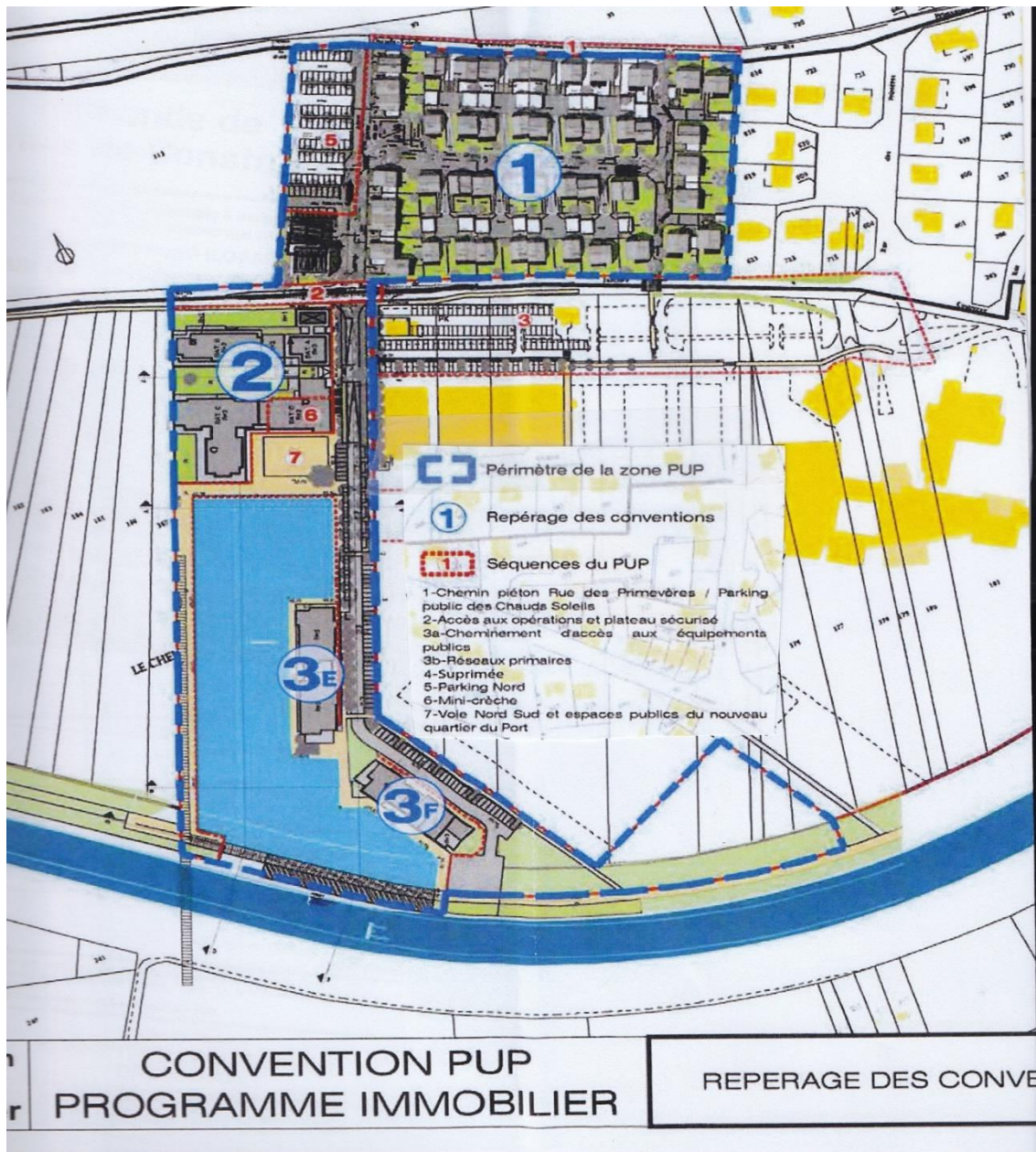
- AXONE Promotion : 68 logements (50 individuels et 18 collectifs sociaux),
- Demathieu et Bard : 195 logements collectifs dont 49 sociaux et des coques à destination d'équipements publics et de commerces.

Le PLUi ne permettant pas de réaliser le projet, le conseil communautaire du Val d'Europe a décidé par délibération du 27 février 2020 d'engager une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi sur les bases suivantes que :

- Le projet répondra aux orientations du PADD ;
- Le projet intégrera la réalisation d'un programme immobilier répondant aux objectifs de mixité sociale, de développement durable et développement économique lié au tourisme complémentaire de Disney ;
- Le projet s'inscrira dans la dynamique de développement urbain.

3.1 Projet Urbain Partenarial

Un Projet Urbain Partenarial a été engagé pour la prise en charge financière des équipements publics dont la réalisation est prévue par la commune de Coupvray et VEA en fonction de leurs compétences respectives et pour lesquelles VEA assurera la maîtrise d'ouvrage. La convention de PUP instaure un périmètre, la description du programme de construction, le programme des équipements publics nécessaires et les coûts prévisionnels des équipements publics et la répartition entre les promoteurs et les collectivités.



La répartition des coûts estimés est la suivante

Total : 4 955 419 €HT, VEA : 149 910 €HT, Commune : 822 132€HT et promoteurs : 3 989 377€HT.

Le montant définitif des coûts sera arrêté lors du décompte final. La convention est signée par la CAVE, la commune de Coupvray, le promoteur et le préfet. Ce dernier car la commune de Coupvray se trouve dans une OIN.

La commune a aussi initié une procédure de délégation de services public pour concéder la gestion du port.

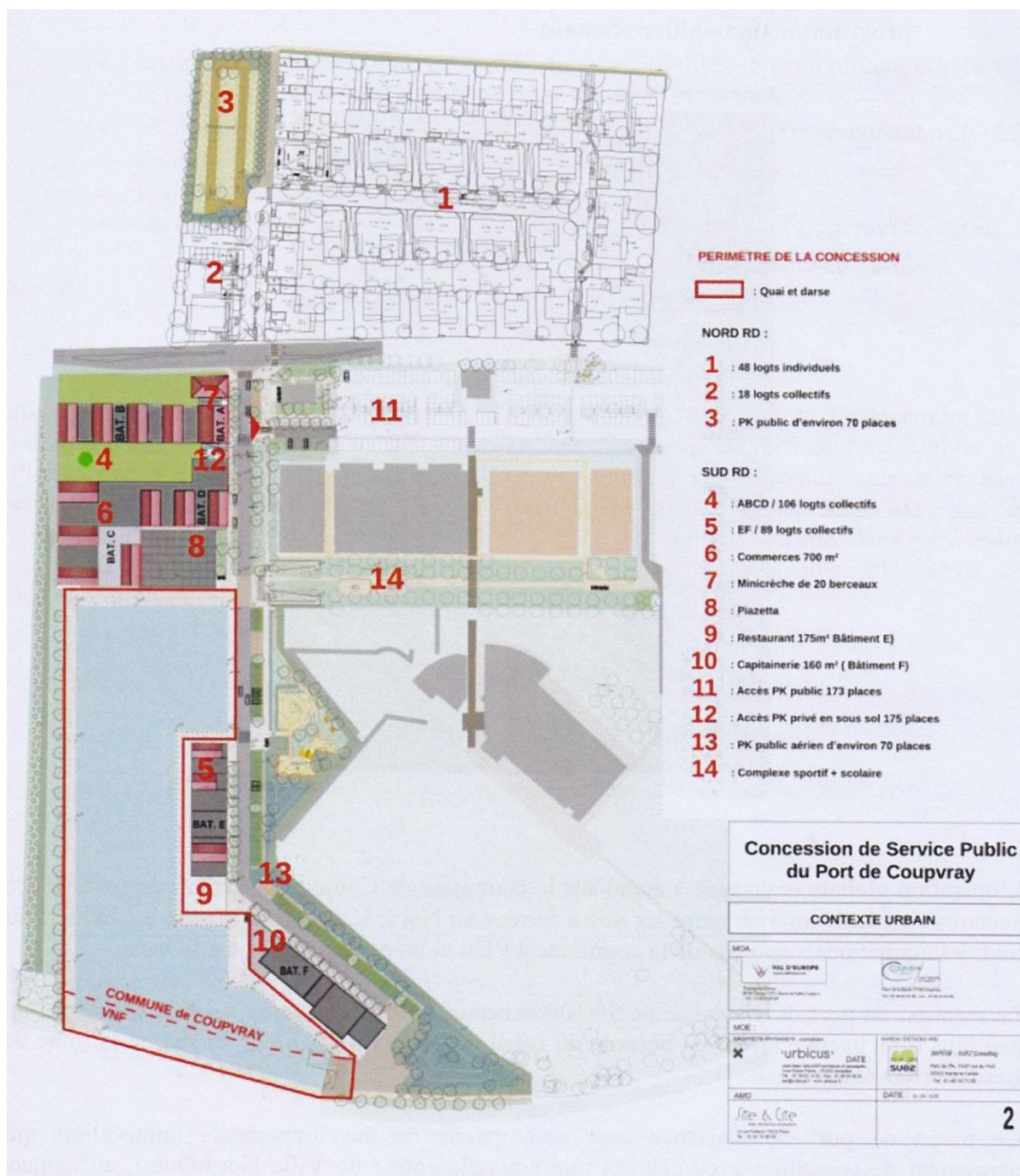
3.2 Un nouveau quartier en entrée de ville

Le projet en quelques chiffres

- Emprise projet
 - 4.7 ha de part et d'autre de la route de Lesches
- Port
 - une darse d'un peu plus de 1 ha (volume déblais 28 000 m³ à partir du terrain déjà nivelé, profondeur 2,6m)
 - 90 anneaux pour bateaux de 6 à 30 m
 - une rampe de mise à l'eau
 - en bordure du canal : une passe d'entrée de 20 m de large surmontée d'une passerelle et 2 quais d'une centaine de mètres pour l'accostage de péniche-hôtels,
- Projets immobiliers environ 20 000 m² de surface de plancher
 - 260 logements dont 67 sociaux
 - au nord de la route de Lesches : 68 logements 50 maisons individuelles et 18 collectifs sociaux
 - au sud de la route de Lesches : ilot nord bâtiments A, B, C et D de 105 logements collectifs dont 49 sociaux et ilot sud bâtiments E et F de 90 logements collectifs.

L'alimentation en eau potable sera assurée en se raccordant sur le réseau existant. Il n'y a pas de problème d'approvisionnement. Les eaux usées seront collectées et connectées au réseau existant pour être traitées à la station d'épuration de Saint-Thibault des Vignes.

Les eaux pluviales seront collectées du nord au sud jusqu'à un bassin de rétention avant le rejet dans la darse.



Plan masse du projet extrait de l'étude d'impact

3.3 La déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLUi

Il s'agit d'ouvrir à l'urbanisation un secteur 2AU en le classant en AUbCo, de passer un secteur UE en UApCo et de créer un secteur Np au sein de la zone N.

Le projet s'inscrit dans les orientations du PADD du PLUi, du point de vue :

- urbain : proximité d'équipements (école, installations sportives)
- social : diversité et mixité de l'habitat
- économique : ambition touristique

- environnemental : bâtiments à faible consommation d'énergie labellisés.

Du point de vue mobilité : intégration de liaisons douces du schéma des itinéraires cyclables du Val d'Europe), mais une offre modale en transport en commun limitée.

Le PLH intègre les 260 logements du port.

Au nord de la route de Lesches en continuité du secteur pavillonnaire existant est prévu de l'habitat individuel en accession à la propriété plus un bâtiment de logements sociaux représentant le quota de 25% imposé par le PLUi.

Au sud route de Lesches, uniquement de l'habitat collectif avec une densité relativement forte des constructions et stationnements en sous-sol, 75 % en accession à la propriété et 25% en social.

Le projet de port de plaisance est soutenu par VNF et fait partie des projets du Schéma directeur et le développement de la filière fluvestre en Seine-et-Marne pour la Marne et ses affluents. « Le port de plaisance de Coupvray figure sur la séquence identifiée de navigation fluviale « *bief portuaire/Hub nautismes* » comme POLE d'ESCALE : « *Coupvray-Esbly-Confluence canal de Chalifert-Grand-Morin* ».

Le nombre d'anneaux et la répartition de la taille des bateaux ont été calibrés en fonction d'une étude de faisabilité afin de répondre au déficit de places existant sur le bassin de la rivière Marne et selon un seuil de rentabilité attendu.

Mise en compatibilité du PLUi

La mise en compatibilité du PLUi vise à modifier le zonage du PLUi en vigueur à l'ouverture de l'enquête :

- La zone 2 AUd – secteur des Chauds Soleils, couvert par une OAP – pour devenir AUbCo
- Une partie de la zone UE bordant la route de Lesches pour devenir UACo
- Une partie de la zone N pour devenir Np.

Les modifications concernent la mise à jour du rapport de présentation, le règlement écrit et graphique, et l'actualisation de l'OAP.

Le PADD n'est pas modifié.

Règlement écrit

Pour le règlement écrit concerne l'occupation des sols, les hauteurs de construction, l'emprise au sol, l'aspect extérieur des bâtiments, l'aménagement des abords, les aires de stationnement, ...

Il s'agit de dispositions portant sur le règlement écrit Titre 2 - Les dispositions applicables aux zones situées en ZAC et hors ZAC pour les règles applicables à la zone N et le Titre 3 – Les dispositions applicables aux zones situées hors ZAC. Les nouvelles rédactions sont notées en italique ci-après.

- **Modifications concernant la zone N**

Titre 2 - Les dispositions applicables aux zones situées en ZAC et hors ZAC

Règlement de la zone N

En préambule ajout :

- Dans la partie la zone N comprend de « *des aménagements liés au projet d'entrée de ville nord-ouest de la commune de Coupvray (cf. OAP aménagement)* » ;

- La zone N comprend six secteurs ajout de « *Np : qui correspond à l'emprise nécessaire pour la réalisation d'aménagements liés au projet d'ensemble du sous-secteur UApCo et du secteur AUbCo, constitué par le port de plaisance et les opérations de logements, prévu dans l'OAP Aménagement « Entrée de ville nord-ouest » de Coupvray. »*

○ Article 1 - Occupations et utilisation du sol soumises à des conditions particulières

Dispositions spécifiques ajout de : Np : « *Les ouvrages et aménagements d'intérêt collectif (par exemple : ouvrages portuaires, paysagement, cheminements piétons, réseaux divers...) à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation du projet du sous-secteur UApCo et du secteur AUbCo tel que prévu par l'OAP Aménagement « Entrée de ville nord-ouest »* ».

- **Modifications concernant la zone AU s'appliquant à la zone AUbCo**

Titre 3 – Les dispositions applicables aux zones situées hors ZAC

Règles applicables à la zone AU

En préambule ajout en italique :

- La zone AUest destinée à permettre le développement urbain des territoires situés au cœur du tissu pavillonnaire de Coupvray *et dans le prolongement de celui-ci.*
- Un secteur AUaCo *situé entre le bourg de Coupvray et le secteur des Bonhommes*
- Un secteur AubCo *situé côté Nord de la rue de Lesches à l'entrée Nord-Ouest du bourg.*

Le développement de ces secteurs interviendra dans le cadre d'une opération d'ensemble de chacun d'eux.

○ Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et emprises publiques ajout de :

- « *Dans le secteur AUbCo, les constructions doivent s'implanter à une distance minimale de 2 m des voies publiques, existantes ou à créer. Tout dépassement sur le domaine public est limité à 0.60m et doit être situé à une hauteur de 6 m. Néanmoins, localement, les constructions doivent respecter un recul de 6 m minimum par rapport à l'alignement de la RD45A, conformément à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Entrée de ville Nord-Ouest. »* »

○ Article 8 – Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété ajout de :

- « **Dans le secteur AUbCO**
La distance entre deux constructions non contigües sur une même propriété doit être au moins égale à :
 - *4,00 m si l'une des deux façades en vis-à-vis comporte des ouvertures*
 - *8,00 m si les deux façades en vis-à-vis comportent des ouvertures*
 - *2.50 m dans le cas contraire (façades et pignons aveugles). »*

○ Article 9 – Emprise au sol des constructions ajout de

- « *Dans le secteur AUbCo, l'emprise au sol maximale des constructions ne doit pas excéder 35% de la surface des terrains. »*

○ Article 10 – Hauteur maximale des constructions ajout du texte en italique

- Dans toute la zone UA :
La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel avant travaux jusqu'à l'égout du toit, l'acrotère, le faitage, suivant dispositions ci-dessous ; les ouvrages techniques,

cheminées, remontées d'acrotères permettant de masquer les gardes corps et d'autres superstructures (ex pour la production d'énergie renouvelable.) sont exclus du calcul de la hauteur ;

« **Dans le secteur AUBCo**, la hauteur des constructions ne pourra excéder 6 mètres à l'égout du toit (R+1+combles aménageable) ou au sommet de l'acrotère R+1 sauf dans les parties incluses dans le « Plan des hauteurs maximales des constructions » ou celui-ci s'appliquera. »

○ Article 11 – Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

1) Aspect extérieur de la construction ajout de :

- « **En secteur AUBCo**, Dans le cas de toitures à pente, celles-ci seront à deux versants avec une pente comprise entre 35° et 45°.

Pour les bâtiments ou partie de bâtiments repérés comme « Poterne » dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation « Entrée de ville nord-ouest », les toitures comporteront au moins deux versants et seront constituées préférentiellement de petites tuiles plates 60 à 75 au m². »

Pour l'ensemble de la zone

« Les gardes corps des toitures terrasses inaccessibles devront être intégrés à l'architecture du bâtiment ou masqués à la vue par des éléments architecturaux d'une hauteur suffisante. Les lignes de vie sont interdites.

Pour les terrasses inaccessibles, les garde-corps seront composés :

- *Soit d'éléments peints toute hauteur du même matériau que la façade,*
- *soit d'éléments pleins surmontés d'éléments en serrurerie, lesquels éléments de serrurerie ne devront pas être situés à plus de 30 cm au-dessus des éléments pleins formant l'essentiel du garde-corps.*

Les garde-corps des toitures terrasses accessibles devront être intégrés à l'architecture du bâtiment et masqués à la vue par des acrotères d'une hauteur suffisante. Les lignes de vie sont interdites.

2) Aménagement des abords des constructions ajout de :

- « *Spécifiquement, le long de la route de Lesches (RA), depuis l'entrée de ville jusqu'au carrefour d'accès à l'opération du secteur AUBCo, les murs de clôture ou de soubassement seront constitués de murs à parement maçonné d'une hauteur de minimum de 2 m, recouvert d'un enduit à pierres vues ou couvrant. »*

○ Article 12 – Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'aires de stationnement ajout de :

« En secteur AUBCo, pour les constructions à destination d'habitat autres que celles visées à l'article L 123-1-13 du code de l'urbanisme, il est défini par opération un ratio : RO = Surface de plancher totale habitation / nombre de logement. Le nombre de places de stationnement est défini comme suit en fonction du ratio :

<i>RO ≤ 37</i>	<i>0.33 place minimum par logement, 80% des places seront couvertes</i>
<i>37 < RO ≤ 57</i>	<i>1.2 place minimum par logement dont une couverte</i>
<i>57 < RO ≤ 87</i>	<i>1.5 place minimum par logement dont une couverte</i>
<i>87 < RO ≤ 170</i>	<i>2 places minimum par logement dont une couverte</i>
<i>RO > 170</i>	<i>3 places minimum par logement dont deux couvertes</i>

Places commandées

Les places commandées sont interdites

- *Sauf pour les constructions de moins de 3 logements*
- *Sauf pour les parkings en sous-sol des constructions de plus de 2 logements et dans la limite de 5% du nombre total des places non commandées ; Il pourra être autorisé un*

nombre de places commandées supérieur à 5% ; Toutefois les places commandées supplémentaires réalisées ne seront pas comptabilisées pour el respect de la norme de stationnement. »

○ Article 13 – Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations ajout de :

- *« En secteur AUaCo :*
 - *La plantation d'un arbre de haute tige est obligatoire pour 100 m² de terrain libre*
 - *Les espaces libres représenteront au minimum 20% d'espaces verts dont la moitié en pleine terre.*
- *En secteur AUbCo :*
 - *Les espaces libres représenteront au minimum 10% d'espaces verts dont la moitié en pleine terre.*

○ Article 15 – Obligations imposées en matière de performances énergétiques et environnementales ajout en italique

- *« En secteur AUbCo*

Toutes les constructions neuves à destination de logements doivent respecter lors du dépôt de permis de construire l'ensemble des paramètres suivants :

- *Un besoin en chauffage inférieur à 15 kWh d'énergie utile par m² et par an*
- *Une consommation totale en énergie primaire (tous usages, électroménager inclus) inférieur à 120 kWh par m² par an*
- *Une perméabilité à l'ai du bâtiment de $n_{50} \leq 0.60 \text{ vol/h}$*
Une fréquence de surchauffe intérieure (>25°) inférieur à 10% des heures de l'année.

Pour les déchets ménagers, des points d'apports volontaires devront être réalisés par la commune sur le domaine public.

Pour les constructions à destination de logements uniquement : un local et /ou une aire de stockage spécifique pour les déchets encombrants ménagers sera prévue. Ce local et/ou aire de stockage devra être en contact direct de l'espace public ou accessible par un cheminement praticable (si sous-sol : la rampe d'accès o l'espace public ne doit pas être supérieur à 5%).

Une aire d'enlèvement des encombrants ménagers devra être prévue sur le domaine public.

Il devra être réalisé un ou plusieurs locaux pour les déchets ménagers d'une surface minimum de 5 m² par logements. Cette surface sera augmentée de 2 m² par tranche de 10 logements supplémentaires.

- **Modifications concernant la zone AU s'appliquant à la zone UApCo**

En préambule ajout en italique :

Cette zone correspond

- *Principalement aux centres anciens du Val d'Europe à caractère central d'habitat, de commerces, de services et d'équipements collectifs ;*
- *À un espace de développement en prolongement du tissu urbain recherchant des qualités similaires de centralité autour d'une forte polarité d'équipements et en visant la mixité des fonctions (habitats, commerces, services...).*

Un nouveau secteur :

- *UApCo : situé côté Sud de la rue de Lesches à l'entrée Nord-Ouest du bourg de Coupvray, son développement interviendra dans le cadre d'une opération d'ensemble,*

intégrant notamment la réalisation d'un port de plaisance, de logements collectifs, de commerces et de services.

○ Article 2 – Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Ajout : En sous-secteur UApCo, le minimum de logements sociaux sera apprécié globalement à l'échelle de l'opération d'ensemble dans le sous-secteur, comme indiqué dans els OAP de « l'Entrée de ville nord-ouest » en nombre cumulés de logements autorisés par les permis de construire.

○ Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et emprises publiques ajout de :

▪ *Dans le sous-secteur UApCo*

Les constructions peuvent s'implanter soit à l'alignement des voies publiques ou des emprises publiques, existantes ou à créer, soit en retrait minimum de 0.2m des voies publiques ou des emprises publiques existantes ou à créer. Tout dépassement sur le domaine public est limité à 0.60 m et doit être situé à une hauteur de minimum de 6m.

Dans les espaces concernés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation, en particulier le long de la route de Lesches les constructions doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement figurées au document « Orientations d'Aménagement et de Programmation.

○ Article 7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Ajout : Dans le sous-secteur UApCo :

Les constructions doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement « entrée de ville nord-ouest figurées au document « Orientations d'Aménagement et de Programmmations. Les règles édictées ci-dessus pour l'ensemble du secteur seront en tout état de causes respectées.

○ Article 8 – Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Ajout :

Dans le sous-secteur UApCo :

La distance entre deux constructions non contigües sur une même propriété doit être au moins égale à :

- *4,00 m si l'une des deux façades en vis-à-vis comporte des ouvertures*
- *8,00 m si les deux façades en vis-à-vis comportent des ouvertures*
- *2.50 m dans le cas contraire (façades et pignons aveugles). »*

○ Article 9 – Emprise au sol des constructions ajout de

Dans le sous-secteur UApCo :

Il n'est pas fixé d'emprise au sol maximum

Les constructions doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement d'entrée de ville nord-ouest figurées au document « Orientations d'Aménagement et de Programmmations.

○ Article 10 – Hauteur maximale des constructions ajout

▪ *Dans le sous-secteur UApCo :*

Les hauteurs de constructions devront être conformes au « Plan des hauteurs maximales des constructions » inclus dans les orientations d'aménagement figurées au document *Orientations d'Aménagement et de Programmation « Entrée ville nord-ouest »*.

Les hauteurs maximales indiquées seront bonifiées de la façon suivante :

- *Dans le cas de toiture « terrasse » : 0.50m NGF supplémentaire aux hauteurs définies par le « Plan des hauteurs maximales des constructions » ; en outre, les remontées d'acrotères permettant de masquer les gardes corps ne sont pas prises en compte dans le calcul de la hauteur.*
- *En cas de rez-de-chaussée occupé par des commerces ou des équipements collectifs : 1 m NGF supplémentaires aux hauteurs définies par au « Plan des hauteurs maximales des constructions ».*
- *En cas de bâtiment sur sous-sol destiné au stationnement : 1 m NGF supplémentaire aux hauteurs définies par au « Plan des hauteurs maximales des constructions ».*
- *Les deux majorations ci-dessus ne sont en aucun cas cumulables.*
- *Pour les constructions dotées d'une structure bois qui ne répondent pas aux prescriptions énoncées à l'article 15 du présent règlement §2 – 2^{ème} alinéa, les hauteurs définies par le « Plan des hauteurs maximales des constructions » inclus dans l'OAP Aménagement pourront être majorées de 30 cm par niveau construit.*
- *Pour les constructions qui répondent aux prescriptions énoncées à l'article 15 du présent règlement §2 – 2^{ème} alinéa, les hauteurs entre le plancher bas au rez-de-chaussée et la hauteur maximale définie par le « Plan des hauteurs maximales des constructions » inclus dans l'OAP Aménagement pourront être majorées de 5%. Le calcul de cette majoration inclura le cas échéant les majorations énoncées ci-dessus en cas de toiture « terrasse » du bâtiment sur sous-sol et/ou de rez-de-chaussée occupé par des commerces ou des équipements collectifs.*
- *Les majorations pour les constructions qui répondent aux prescriptions énoncées à l'article 15 du présent règlement §2 – 2^{ème} alinéa et pour celles dotées d'une structure bois telles qu'énoncées ci-dessus ne sont en aucun cas cumulables.*

○ Article 11 – Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

Façades – Parements extérieurs

En sous-secteur UApCo

Toiture et couverture

Dans le cas de toitures à pentes, celles-ci seront à deux versants avec une pente comprise entre 35° et 45°. Pour les bâtiments ou partie de bâtiments repérés comme « Poterne » dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation » « Entrée de ville Nord-Ouest », les toitures comporteront au moins deux versants et seront constituées préférentiellement de petites tuiles plates (60 à 75 au m²).

Les toitures à pente (deux versants ou plus) représenteront au moins 50% des surfaces de toiture, les surfaces étant calculées au développé des rampants pour les toitures à pente. En atténuation de cette règle, pour les constructions situées dans la zone à « norme de stationnement réduite » dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation » « Entrée de ville Nord-Ouest », ce pourcentage est réduit à 20%.

Les toitures terrasses non accessibles de plus de 20 m² seront végétalisées.

Les ouvrages techniques, cheminées et autres support inclus situés sur les toitures devront faire l'objet d'un traitement adapté visant à les intégrer à l'architecture du bâtiment.

Les garde corps des toitures terrasses inaccessibles devront être intégrées à l'architecture du bâtiments ou masqués à la vue par des éléments architecturaux d'une hauteur suffisante. Les lignes de vie sont interdites.

Pour les terrasses inaccessibles, les garde-corps seront composés

- *Soit d'éléments pleins toute hauteur du même matériau que la façade,*
- *Soit d'éléments pleins surmontés d'éléments en serrurerie, lesquels éléments de serrurerie ne devront pas être situés à plus de 30 cm au-dessus des éléments pleins formant l'essentiel du garde-corps.*

Les garde-corps des toitures terrasses accessibles devront être intégrés à l'architecture du bâtiment et masqués à la vue par des acrotères d'une hauteur suffisante. Les lignes de vies sont interdites.

Façades – Parements extérieurs

L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, etc.) est interdit.

Aménagement des abords extérieurs

En sous-secteur UApCo

La hauteur des clôtures n'excédera pas 2mètres par rapport au terrain fini après travaux. Le long de la route de Lesches (RD45A), elles seront constituées d'un mur plein recouvert d'un enduit à pierres vues ou couvrant.

○ Article 12 – Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'aires de stationnement

« Constructions à usage d'habitation (hors logements visés à l'article L 123-1-13 du code de l'urbanisme, en sous-secteur UApCo :

Il est défini par opération un ratio : $RO = \text{Surface de plancher totale habitation} / \text{nombre de logement}$. Le nombre de places de stationnement est défini comme suit en fonction du ratio :

- $RO \leq 37$ *0.33 place minimum par logement, 80% des places seront couvertes*
- $37 < RO \leq 57$ *1.2 place minimum par logement dont une couverte*
- $57 < RO \leq 87$ *1.5 place minimum par logement dont une couverte*
- $87 < RO \leq 170$ *2 places minimum par logement dont une couverte*
- $RO > 170$ *3 places minimum par logement dont deux couvertes*

En atténuation des règles énoncées ci-dessus, pour les constructions situées dans la zone à « norme de stationnement réduite » dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation » « Entrée de vile Nord-Ouest » le ratio est ramené à :

- $57 < RO \leq 87$ *0.7 place minimum par logement dont une couverte*

Constructions à destination commerciale

En sous-secteur UApCo :

- *Pour les projets totalisant jusqu'à 1 300m² de surface de plancher de commerce, in sera réalisé au moins 2 places de stationnement et selon la surface du commerce, un supplément de :*
 - *Si $SDP \leq 100 \text{ m}^2$: 1p/50m² de SDP*

- Si SDP comprise entre 100 et 300 m² : 1 p/ 35 m² de SDP
- Si SDP comprise entre 300 et 1 300 m² : 1 pl/25 m² de SDP

En atténuation des règles énoncées ci-dessus, pour les constructions situées dans la zone à « norme de stationnement réduite » dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation » « Entrée de vile Nord-Ouest », il n'est pas exigé de places de stationnement.

Dispositions spécifiques

Sous-secteur UApCo :

Les planchers hauts des ouvrages en sous-sol débordant l'emprise des constructions de superstructure recevront des aménagements qualitatifs adaptés :

- *Soit la réalisation de cheminements piétonniers ou cycles, soit de terrasses accessibles qu'elles soient ou non privatisées*
- *Soit des espaces verts proposant une diversité des strates et essences végétales, adaptée à leur destination : jardins privés, espaces collectifs, jardins partagés. L'épaisseur de terre végétale y sera d'au moins 80 cm.*

○ Article 15 – Obligations imposées en matière de performances énergétiques et environnementales

Dans tout le sous-secteur UApCo

Toutes les constructions neuves à destination de logements devront respecter lors du dépôt du permis de construire l'ensemble des paramètres suivants :

- *Un besoin en chauffage inférieur à 15 kWh d'énergie utile par m² et par an*
- *Une consommation totale en énergie primaire (tous usages, électroménager inclus) inférieur à 120 kWh par m² par an*
- *Une perméabilité à l'air du bâtiment de $n_{50} \leq 0.60$ vol/h*
Une fréquence de surchauffe intérieure (>25°) inférieure à 10% des heures de l'année.

Pour les déchets

En sous-secteur UApCo

Pour les déchets ménagers, des points d'apports volontaires devront être réalisés par la commune sur le domaine public.

Pour les constructions mixtes d'activités et de logements :

- 1) *Un local et /ou une aire de stockage spécifique pour les déchets encombrants ménagers sera prévue. Ce local et/ou aire de stockage devra être en contact direct de l'espace public ou accessible par un cheminement praticable (si sous-sol : la rampe d'accès à l'espace public ne doit pas être supérieure à 5%).*

Une aire d'enlèvement des encombrants ménagers devra être prévue sur le domaine public.

Il devra être réalisé un ou plusieurs locaux pour les déchets encombrants des logements d'une surface minimum de 5 m² pour 10 logements. Cette surface sera augmentée de 2 m² par tranche de 10 logements supplémentaires.

- 2) *Un local pour les déchets d'activité devra être aménagé. Ce local sera indépendant du ou des locaux encombrants ménagers des logements.*

Il devra être en contact direct de l'espace public ou accessible par un cheminement praticable (si sous-sol : la rampe d'accès à l'espace public ne doit pas être supérieure à 5%).

Une aire d'enlèvement des déchets d'activité devra être prévue sur le domaine public.

Le local sera dimensionné en fonction du nombre et de la nature des activités professionnelles qui s'y rattachent. Une attention particulière sera portée à ce

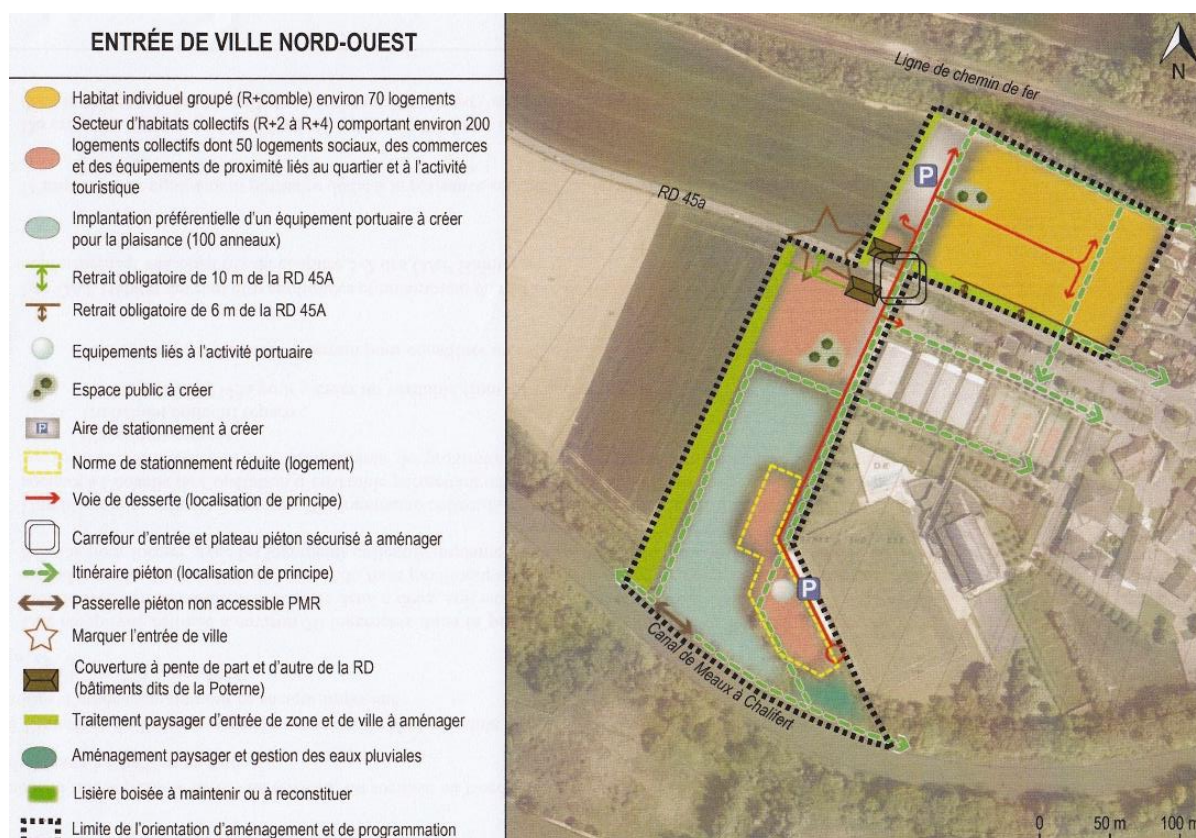
dimensionnement pour convenir aux activités de restauration.
Il pourra être réalisé en un ou plusieurs locaux.

Règlement graphique

PLUi en vigueur	Zonage de la mise en compatibilité

Orientation d'Aménagement et de Programmation

Le schéma de la nouvelle OAP



3.4 L'autorisation environnementale

Une demande d'autorisation environnementale a été déposée par la commune de Coupvray et AXONE.

Loi sur l'eau

Le projet est concerné par les rubriques 1.1.1.0, 1.1.2.0, 1.3.1.0, 2.1.5.0 et 3.1.2.0 de la nomenclature de l'article R 214-1 du Code de l'environnement.

Rubrique	Désignation	Le projet	Autorisation ou déclaration
Prélèvements			
1.1.1.0	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris les nappes d'accompagnement des cours d'eau	Piézomètres installés pour suivre le niveau de la nappe alluviale. En fonction des caractéristiques précises du projet et du niveau des eaux souterraines, les travaux de terrassement de la darse, du bassin de rétention et des sous-sols des bâtiments E et F nécessiteront des pompes pour faire face aux venues d'eau de la nappe alluviale se formant dans les alluvions modernes superficielles	D
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion des nappes d'accompagnement des cours d'eau, par pompage, drainage dérivation ou tout autre procédé, le volume prélevé étant : - Supérieur ou égal à 200 000 m ³ /an (A) - Supérieur à 10 000 m ³ /an mais inférieur à 200 000 m ³ /an (D)	Selon le projet et le niveau des eaux souterraines, il peut être nécessaire de pomper de l'eau. Les hypothèses faites permettent d'estimer le volume à pomper inférieur à 200 000 m ³ /an.	D
1.3.1.0	Ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituée ou prévu l'abaissement des seuils - Capacité supérieure ou égale à 8 m ³ /h (A) - Dans les autres cas (D)	Phase travaux Le rabattement de la nappe sera nécessaire lors de la réalisation de la darse, des sous-sols des bâtiments E et F et du bassin de rétention avec un débit d'exhaure inférieur à 8 m ³ /h. Phase d'exploitation Drainage dans le cadre des dispositions constructives du port de plaisance avec un débit inférieur à 8 m ³ /h.	D
Rejets			
2.1.5.0	Rejets d'eaux pluviales dans les	Le bassin versant dans lequel	A

	<p>eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet étant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Supérieure ou égale à 20 ha (A) - Supérieure à 1 ha mais inférieurs à 20 ha (D) 	<p>s'insère le projet est de 20,5 ha dont 6,1 ha pour le projet et 14,40 ha de bassin versant en secteur agricole et naturel.</p>	
3.1.2.0	<p>Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long et le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0 ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) - Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D) 	<p>La création de la darse et sa mise en communication avec le canal par une passe de 22 m de large constitue une modification du profil en travers du canal et la berge sera modifiée sur 113 m avec la création d'un rideau de palplanches en plus de la passe d'accès à la darse</p>	A

- Pour la rubrique 1.1.1.0 concernant les piézomètres, le projet relève du régime de la déclaration.

Il s'agit de la mise en place de 5 piézomètres pour connaître le niveau de la nappe, ses variations, le sens d'écoulement des eaux, la qualité physico-chimique de celles-ci et pour la caractérisation de l'état initial la délimitation éventuelle de zones humides et suivre l'évolution de la nappe en phase travaux et exploitation pour éventuellement apporter des mesures correctrices.

- Pour les rubriques 1.1.2.0 et 1.3.1.0 relatif à des prélèvements et drainage, le projet relèvent du régime de la déclaration.

Il s'agit de permettre le rabattement de la nappe en phase chantier permettant la réalisation de la darse, du bassin de rétention et du sous-sol des bâtiments E et F pour la mise en place des fondations et des ouvrages associés. Le drainage vise à assurer la stabilité et la continuité des eaux souterraines en phase exploitation grâce à un réseau qui entourera la darse et s'écoulera gravitairement. Les caractéristiques de ce ouvrages seront définis lors des études de détail.

- Pour la rubrique 2.1.5.0 relatif aux rejets d'eaux pluviales dans les eaux douce superficielles, le projet relève du régime de l'autorisation.

Il s'agit de réaliser des ouvrages de gestion des eaux de pluie qui ont pour objectif de stocker puis infiltrer les petites pluies et pour le plus fortes pluies période de retour de 30 ans de réguler les débits de rejet. Pour les phénomène exceptionnels plus rares les eaux pourront être conduits vers la darse.

Les ouvrages :

- Au nord de la route de Lesches : infiltration des premiers mm de pluie puis les eaux sont récupérées par des avaloirs et canalisées vers la noue paysagère et un exutoire final rejoint le sud du projet.

- Au sud de la route de Lesches : une noue paysagère, un jardin éco-paysager et un bassin de rétention.

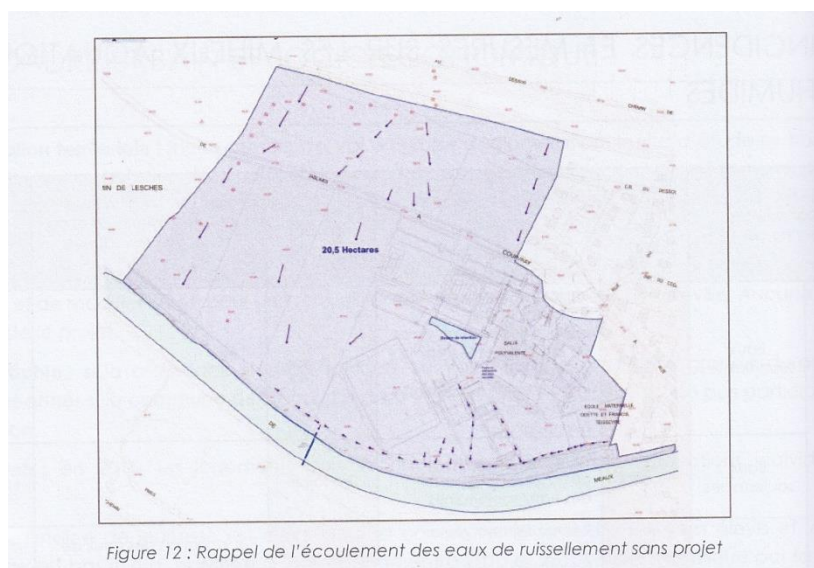
La noue débouche dans le bassin de rétention d'une capacité de 1 300 m³ dimensionné pour les pluies trentennales.

- Pour la rubrique 3.1.2.0 relative à la création de la darse, le projet relève du régime de l'autorisation.

Le canal de Meaux à Chalifert a un statut de cours d'eau depuis l'arrêté préfectoral 2019/DDT/SEPR/92 du 9 septembre 2019 et les lits majeurs et mineurs sont confondus.

Les eaux pluviales

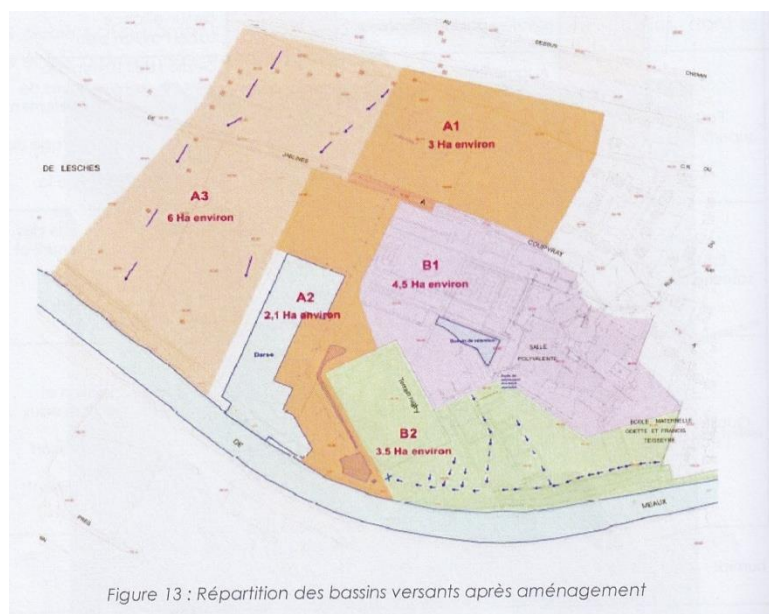
L'écoulement actuel des eaux pluviales est schématisé ci-après



La gestion des eaux pluviales est basée sur le principe de la gestion à la parcelle des petites pluies (hauteur maximum de 10 mm) puis interviennent les noues, espaces verts, toitures végétalisées et zones perméables et un bassin de rétention se déversant dans la darse. Le bassin de rétention a été dimensionné pour faire face à un événement d'occurrence trentennale.

Le secteur est divisé en sous-bassins versants

Les eaux du bassin versant A1 seront collectées et dirigées vers le bassin de rétention créé au sud-est du projet. Le bassin A2 correspond à la darse en eau connectée directement au canal. Le bassin B2 situé l'est dispose d'équipements de gestion des eaux mais il est prévu que pour des pluies exceptionnelles que l'excédent soit dirigé vers le bassin de rétention afin de protéger les habitations vers l'est.



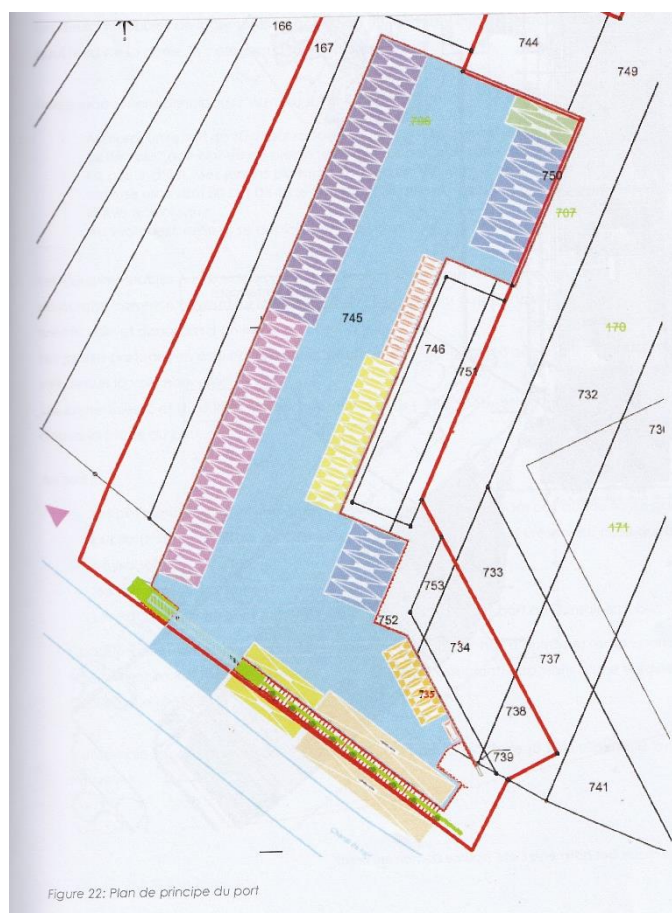
L'impact sur l'hydraulique du canal sera limité. Pour une pluie centennale, les études ont évalué que la hauteur d'eau supplémentaire dans la darse serait de 9 mm

3.5 Déclaration préalable de travaux pour une darse d'une centaine de place

La création d'une darse destinée à accueillir un port de plaisance d'une capacité inférieure à 100 anneaux est soumise à déclaration préalable et le dossier a été déposé par la commune de Coupvray le 22 février 2022 sous la référence DP 077 132 22 00013 et complété en avril de la même année. Cette déclaration préalable ne concerne que la darse et ses abords immédiats.

Le projet de darse

Il s'agit de créer un port ouvert sur le canal de Chalifert d'une capacité inférieure à 100 anneaux, avec une capitainerie et une rampe de mise à l'eau. Les quais formant le port sont droits et il n'est prévu ni pontons ni catways.



plan extrait du dossier d'études d'impact

La darse aura une superficie de 12 400 m² de forme presque rectangulaire. Elle sera reliée au canal par une passe de 20 m de large et aura une profondeur de 2.2m. Sa fonction de port est d'accueillir des bateaux de plaisance de différentes tailles pouvant aller jusqu'à des gabarits Freyssinet et disposant d'équipements nécessaires à son fonctionnement.

La capacité du port.

Longueur bateau	Nombre de places
Jusqu'à 6 m	13
6.01 m à 8 m	8
8.01 m à 10 m	13
10.01 m à 12 m	21
12.01 m à 14 m	20

14.01m à 16 m	13
16.01 m à 20 m	2
20.01 m à 25 m	2
25.01 m à 45 m	2
Total bateaux	94

L'équipement du port

Les quais

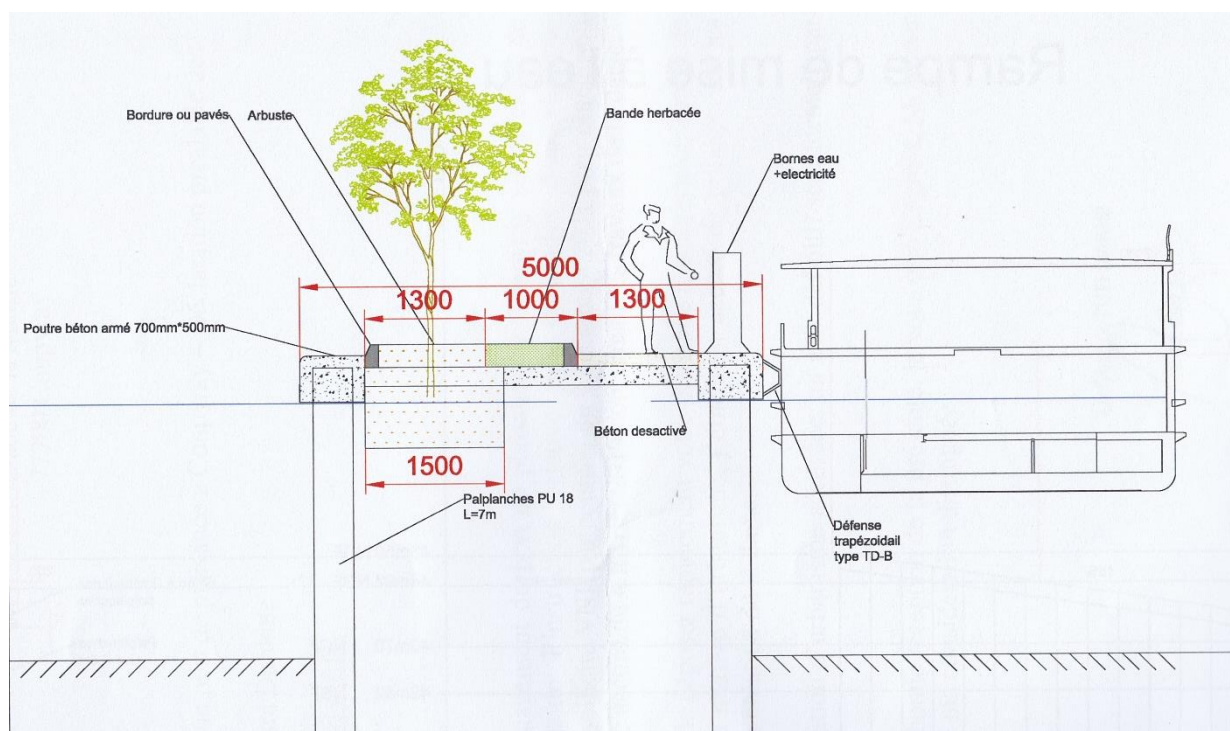
Les quais Ouest, Nord et Est seront constitués de palplanches surmontés d'une poutre de couronnement équipée de taquets d'amarrage, de bornes d'alimentation AEP, et électricité, de bornes d'éclairage, d'équipements de sécurité (bouées, extincteurs) et d'échelles de sécurité. L'assainissement des eaux usées est également pris en compte ainsi que l'éclairage. L'amarrage est prévu par des taquets adaptés à la masse des embarcations.

Au Sud de la darse, la passe d'entrée de 20 m de large surmontée d'une passerelle ayant un tirant d'air de 5 m et dans son prolongement un quai de 5 m de large permettant de chaque côté (intérieur de la darse ou côté canal) l'appontement de bateaux type péniche grâce des bites d'amarrage.

L'aménagement du quai prévoit une bande enherbée de 1 m de large régulièrement interrompue pour la création de cheminement entre les 2 quais et des arbres distants de 8 m.

De part et d'autre, au sud, les berges du canal seront consolidées par des palplanches 10 m à l'ouest et 15 m à l'est.

Schémas de principe en coupe du quai sud au niveau espace enherbé



La rampe de mise à l'eau

Il s'agit d'une rampe d'une largeur de 7 m d'une pente de 15% jusque 50 cm sous le niveau de l'eau et puis de 20%.

La réalisation de la darse

Il s'agit d'abord de niveler à la cote 45 mNGF puis creuser pour assurer un tirant d'eau de 2.10 m dans la darse. Les déblais considérés comme des déchets inertes doivent être évacués par voie fluviale.

3.6 Permis de construire au sud de la rue de Lesches Demathieu et Bard Promotion

Au sud de la route de Lesches, la société Demathieu et Bard Immobilier a déposé 3 demandes de permis de construire une pour l'îlot nord PC 077 132 21 00031/32/33(bâtiments A, B, C et D et deux pour l'îlot sud (bâtiments E, F) pour la réalisation d'un total de 195 logements collectifs, 5 locaux commerciaux et 2 locaux d'intérêt collectif. Cet ensemble immobilier s'inscrit dans le cadre de l'OAP « Entrée de ville nord-ouest » qui prévoit une limitation des hauteurs de construction de 61 mNGF

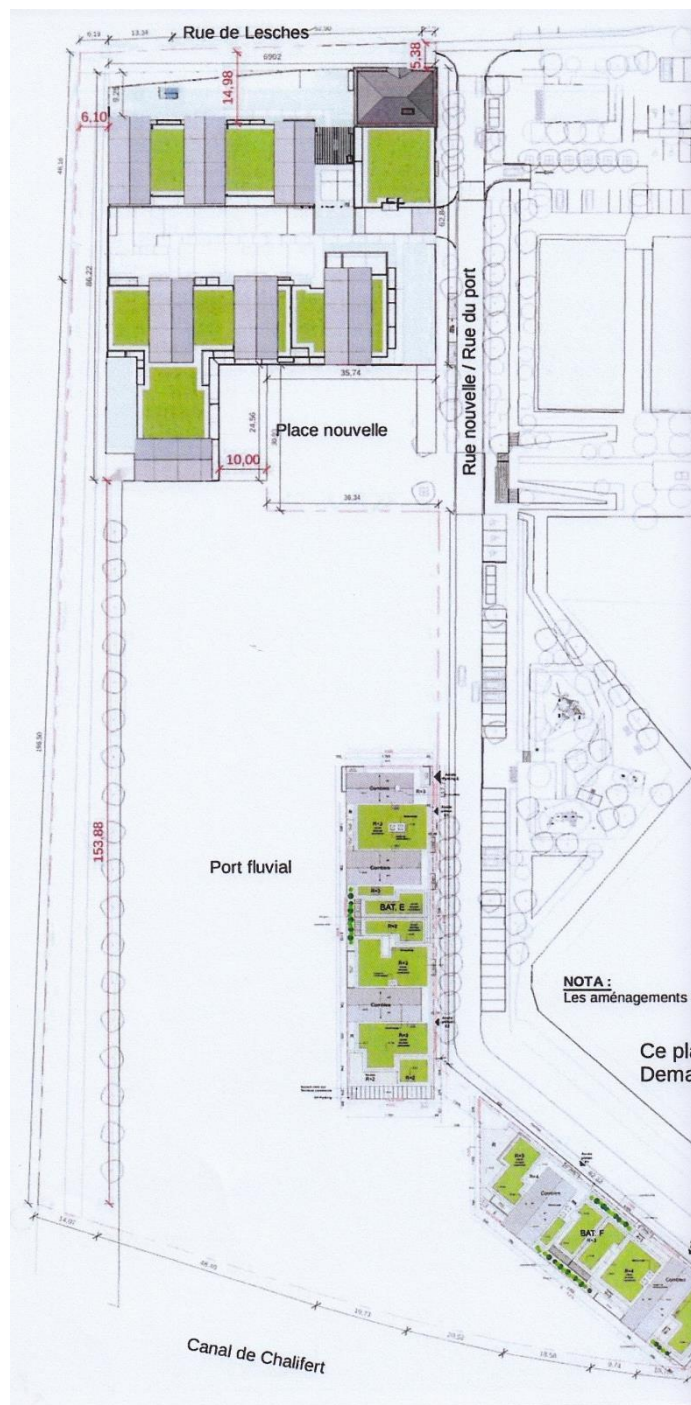


Schéma d'implantation des bâtiments par rapport au port fluvial

Typologie des logements

Type de logement	Ilot Nord (A, B, C D)	Ilot sud		Nombre de logements
		E	F	
Studio (1)	6	3	4	13
T 2	26	8	11	45
T 3	56	33	21	110
T 4	11	3	7	21
T5	5	/	1	6
Totaux	104	47	44	195
Logements sociaux	49			
En accession à la propriété	55	47	44	
Evolutive		22	16	
Commerces (en m²)	698	179 (restaurant)	160 (capitainerie)	
Locaux d'intérêt collectif (en m²)	310			

○ Logements EVOLUTIVE

Il s'agit d'un concept breveté et développé par Demathieu et Bard Immobilier, extrait de leur site :

« Demathieu Bard Immobilier innove avec Evolutive®, un concept ingénieux et breveté autour d'une idée toute simple : la possibilité de bénéficier d'un appartement conçu pour s'adapter à l'évolution de votre vie et de vos besoins. Transformable à tout moment, l'appartement Evolutive® permet de passer de deux logements distincts à un plus grand logement, et inversement.

Une opportunité de pouvoir accéder plus facilement à la propriété et à de plus grandes surfaces. Evolutive® est le concept immobilier le plus pertinent pensé pour répondre aux enjeux des nouveaux modes de vie et favoriser les logements familiaux. »

Les bâtiments

Les hauteurs de bâtiments sont organisées pour épouser la déclivité du terrain.

Le bâtiment en entrée de ville se veut rappeler l'architecture d'éléments du patrimoine local à l'écriture classique. Sinon le projet a une signature contemporaine avec des volumes parallélépipédiques. Les façades sont rythmées d'enduit ou bardage évitant la monotonie ainsi que qui présentent des toitures alternant de toits terrasses végétalisées et les toitures à pente.

Les matériaux des façades sont détaillés mais pas d'indication sur les matériaux de construction du gros œuvre et de l'isolation.

Les huisseries seront en PVC blanc avec un triple vitrage.

Energie

Les bâtiments sont prévus pour bénéficier du label Passivhaus, il s'agit d'un label allemand basé sur les principes suivants :

« La conception de la maison Passivhaus, tel que spécifiée par l'Institut Passivhaus de Darmstadt en Allemagne qui gère la certification, est basée sur les six principes suivants :

- 1. Une isolation thermique des parois très élevée et des fenêtres de très grande qualité*
- 2. La suppression des ponts thermiques*
- 3. Une excellente étanchéité à l'air*
- 4. Une ventilation double flux avec récupération de chaleur*
- 5. Une captation optimisée (mais passive) de l'énergie solaire et des calories du sol*
- 6. Une consommation d'énergie limitée pour les appareils ménagers. »*

Les constructions devront respecter l'article 15 du règlement du PLUi :

- *Un besoin de chauffage de 15 kWh d'énergie utile par m² et par an*
 - *Besoin chauffe < 15 kwh (m².a)*
- *Une consommation totale en énergie primaire (tous usages, électroménager inclus) inférieure à 120kWh par m²et par an*
 - *Besoins EP tous usages < 120 kWh (m².a)*
- *Une perméabilité à l'air du bâtiment de $n_{50} \leq 60 \text{ vol.h}$*
 - *Étanchéité enveloppe $n_{50} \leq 60 \text{ vol.h}^{-1}$*
- *Une fréquence de surchauffe inférieure ($> 20^\circ$) inférieure à 10 % des heures de l'année*
 - *Moins de 10% d'heures de surchauffe annuelle ($>25^\circ\text{C}$) »*

La gestion des eaux pluviales

Les petites pluies jusqu'à 10 mm seront gérées à la parcelle en particulier grâce aux toits terrasses végétalisées et les pluies plus fortes seront dirigées vers la noue paysagère et le bassin de rétention qui créé au sud-est du site.

Accessibilité PMR

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sera assurée aussi bien pour les commerces, les logements et les parties communes et 5 % de places de stationnement leurs seront réservés

Sécurité

- Commerces

A ce stade, il n'est prévu que la réalisation de l'enveloppe des coques commerciales et des locaux d'intérêt collectif. Quand la destination sera totalement définie, les travaux d'aménagement devront fait l'objet d'une demande d'autorisation ultérieure.

- Logements

Pour la conception des logements la réglementation en vigueur s'applique

La défense incendie sera assurée par un poteau en entrée de zone pour le nord et par la darse pour la partie sud.

Les extérieurs

Ils seront aménagés et paysagers Les accès se feront depuis la voie publique.

Permis de construire N°077 132 21/31 Bâtiment A, B, C et D

Il s'agit de 4 bâtiments jusque R+4 destiné à la réalisation de 104 logements collectifs dont 55 en accession à la propriété, 49 logements sociaux, 3 locaux commerciaux et 2 locaux d'intérêt collectif (mini-crèche et local de vie commune) plus 2 niveaux de parking en sous-sol.

L'opération est divisée en 2 bâtiments semi enterrés, avec des pignons sur rue

Au nord 49 logements dont 22 accessible par l'escalier A et 27 par l'escalier B

Au sud 55 logements dont 30 accessible par l'escalier C et 25 par l'escalier D

Entre les bâtiments, un cœur d'îlot sera aménagé en espace vert.

La typologie des logements est la suivante :

Type de logement	Nombre de logements
Studio (1)	6
T 2	26
T 3	56
T 4	11
T5	5
Total	104

La surface de plancher est de 6 620 m² dont 3 095 m² de logements sociaux plus 698 m² de coque commerciale et 310 m² de locaux d'intérêt collectif.

Le parking en sous-sol devrait avoir une capacité de 177 places avec possibilité de charges de voitures électriques (20%), 9 places PMR auquel s'ajoute un local à vélo en rez-de-chaussée. Plus 3 places dans le sous-sol de l'îlot nord Le nombre de places de stationnement est conforme aux règles énoncées dans le projet de mise en compatibilité du PLUi en fonction de la typologie des logements, de même pour la superficie du local à vélo.

Permis de construire N°077 132 21/33 Bâtiment E

Il s'agit d'un bâtiment R+3 destiné à la réalisation de 47 logements en accession à la propriété dont 22 Evoluive, un parking en sous-sol et un local commercial prévu pour accueillir un restaurant. Ce bâtiment comportera des toits terrasses végétalisées et des combles non accessibles. La typologie des logements est la suivante :

Type de logement	Nombre de logements
Studio (1)	3
T 2	8
T 3	33
T 4	3
Total	47

La surface de plancher est de 2 909 m² plus 189 m² de coque commerciale.

Le parking en sous-sol devrait avoir une capacité de 35 places avec possibilité de charges de voitures électriques (20%) auquel s'ajoute un local à vélo en rez-de-chaussée. Le nombre de places de stationnement est conforme aux règles énoncées dans le projet de mise en compatibilité du PLUi en fonction de la typologie des logements, de même pour la superficie du local à vélo.

Permis de construire N°077 132 21/32 Bâtiment F

Il s'agit d'un bâtiment R+4 + combles techniques destiné à la réalisation de 44 logements en accession à la propriété dont 16 (T3 et T4) « Evolutive », un parking en sous-sol et un local commercial (capitainerie). Ce bâtiment comportera des toits terrasses végétalisées et des combles non accessibles.

La typologie des logements est la suivante :

Type de logement	Nombre de logements
Studio (1)	4
T 2	11
T 3	21
T 4	7
T5	1
Total	44

La surface de plancher est de 2 909 m² plus 170 m² de coque commerciale.

Le parking en sous-sol devrait avoir une capacité de 30 places dont 2 réservées aux PMR auquel s'ajoute un local à vélo en rez-de-chaussée. Le nombre de places de stationnement est conforme aux règles énoncées dans le projet de mise en compatibilité du PLUi en fonction de la typologie des logements, de même pour la superficie du local à vélo.

Accessibilité pour les PMR

Tous les logements ainsi que les annexes seront conformes à la réglementation d'accessibilité PMR.

La capitainerie

Le local commercial destiné à la capitainerie du port pourra accueillir un effectif total d'environ 56 personnes inclus le personnel et en l'absence de définition précise fera l'objet d'une autorisation ultérieure.

3.7 Permis de construire au nord de la route de Lesches AXONE

Permis de construire N°077 132 21/34 au nord de la route de Lesches

Le terrain objet du permis de construire est classé dans le PLUi en vigueur en zone 2 AUd concerné par la mise en compatibilité du PLUi afin de le classer en zone AUbCo.

La demande de permis de construire porte sur 1 immeuble collectif de 18 logements et 18 places aériennes de stationnement dont 4 places électriques et 50 maisons individuelles. Les maisons seront dotées d'une place de stationnement couvert (garage) et une ouverte L'organisation d'implantation des maisons individuelles. Le nombre total de places est de 124. L'immeuble collectif disposera d'un local à vélo, d'un local poubelle.

L'immeuble collectif sera implanté en entrée ouest. Les maisons seront implantées en continuité du secteur pavillonnaire existant et seront en 5 typologie pour éviter la monotonie et donner une

certaine dynamique. Les garages ne seront pas accolés aux maisons. Afin délimiter le volume de déblais l'implantation des constructions s'adaptera au dénivelé du terrain et être en rapport d'échelle avec les maisons individuelles. Il sera mis en place une végétalisation importante.

Les constructions seront labellisées Passivhaus comme pour les immeubles au sud de la route de Lesches



Secteur au nord de la route de Lesches

Accessibilité pour les PMR

Tous les logements ainsi que les annexes seront conformes à la réglementation d'accessibilité PMR.

La disposition et l'aspect extérieur des maisons individuelles sont prévus pour éviter la monotonie. Elles seront constituées de 2 niveaux isolés des combles perdues et les garages seront désolidarisés des maisons. Chaque maison disposera d'un jardin privatif. L'accès se fera par une voie à double sens, 8 voies secondaires et 2 sentes piétonnes. Pour le stationnement chaque maison disposera d'une place couvert et d'une place aérienne.

Type de logement	Nombre de logements	collectifs
Studio (1)	1	1
T 2	6	6
T 3	7	7
T 4	41	3
T5	13	1
Total	44	

3.8 Permis d'aménager Parking Chaud Soleil

Le projet de parking Chaud Soleil fait l'objet d'un permis d'aménager dont la demande a été déposée sous la référence PA 077 132 22 00001 enregistré le 11 mars 2022 au profit de la commune de Coupvray.

Le terrain objet du permis d'aménager est classé dans le PLUi en vigueur en zone 2 AUd concerné par la mise en compatibilité du PLUi afin de le classer en zone AUbCo.

Il s'agit de créer un parking situé au nord de la départementale RD45A d'une capacité de 62 places destinées à des véhicules légers dont l'entrée sera équipée d'un portique limitant le gabarit. Le parking sera entouré d'une lisière arborée.

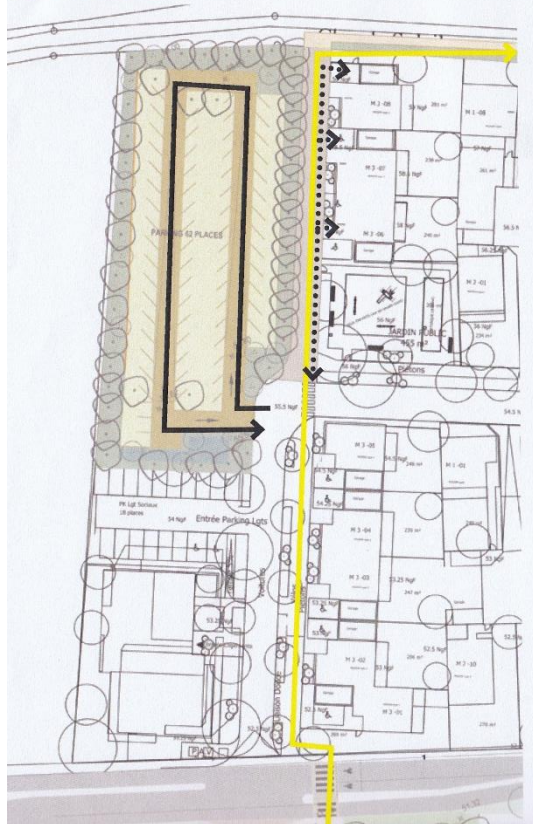
Les schémas page suivante précisent l'organisation du parking.

L'accès depuis la départementale se fera par une voie unique qui dans un premier temps bénéficiera d'une servitude de passage avant d'être rétrocédée à la commune.

La circulation interne du parking s'organisera en sens unique.

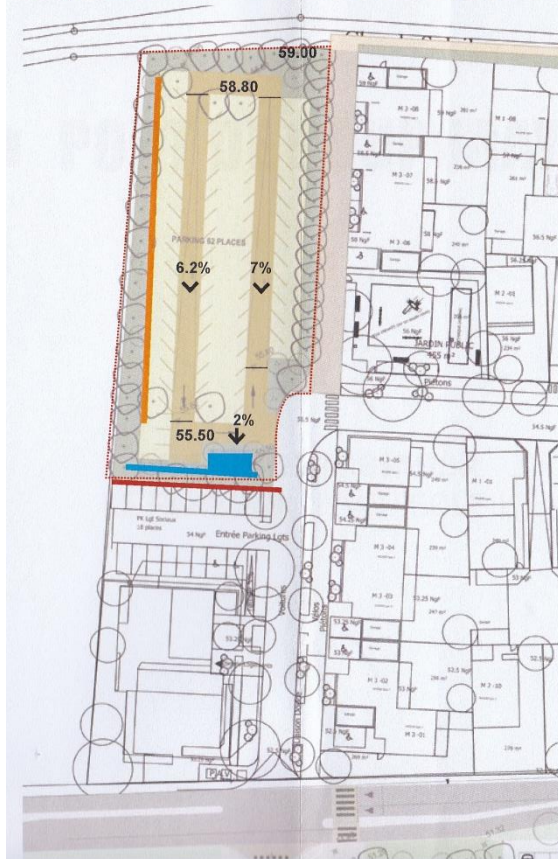
Les espaces de stationnement stabilisés seront traités en prairie renforcée et délimités avec des voliges en bois, disposés en épis. Le parking disposera de 3 places PMR. C'est un parking public plus spécialement prévu pour servir lors d'évènements exceptionnels.

Les circulations



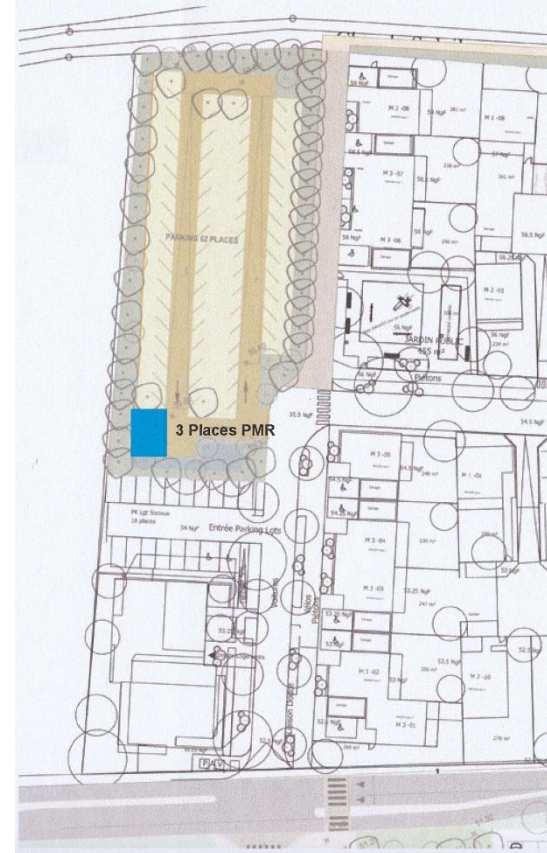
- ↔ Circulation VL
- ⋯ Voie partagée 4.5m
- ↔ Liaison douce tour de ville avec aménagement d'un sentier en stabilisé le long du lotissement jusqu'à la rue des Primevères

La gestion du nivellement et des eaux de pluie



- Noüe
- Muret bois
Ht: 40 cm
- Muret béton L (Hors maîtrise d'oeuvre)
Ht: 1m

Les 3 places PMR



4. Les avis

Avis de la MRAE

La Mission Régionale d'autorité environnementale a rendu un avis délibéré le 09 février 2023.

Recommandations	Mémoire en réponse
d'évaluer le trafic fluvial généré par le projet ;	Il n'est pas répondu à la demande d'évaluation du trafic induit par le projet, il est seulement dit que pourrait être retrouver le niveau de trafic antérieur sur le canal.
de présenter un calendrier de réalisation des travaux ;	Le planning de réalisation du projet est bien indiqué dans le dossier
de préciser les modalités de classement du projet au titre des installations classées pour la protection de l'environnement	Il n'y a pas à préciser de modalités de classement ICPE car il n'y en a pas.
de joindre au dossier, le rapport de présentation, les OAP, et le règlement, modifiés par la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi du Val d'Europe de préciser les surfaces des secteurs du règlement graphique évoluant dans le cadre de la procédure, ainsi que la surface d'extension urbaine projeté	Le dossier répond bien à la demande de la MRAE
de mieux prendre en compte l'ensemble des remarques du public et recommandations de la garante, émises lors de la phase de concertation préalable au projet	Le mémoire en réponse comporte en annexe les réponses apportées en décembre 2020 aux observations du public fait lors de la concertation. Le projet soumis à enquête a évolué depuis la concertation. S'il y a eu des informations par le biais du bulletin municipal, elles n'ont concerné que les cupressiens. Le site de la concertation resté accessible n'a pas été complété pendant les 3 années qui ont suivi jusqu'à l'enquête publique.
de compléter le dossier d'étude d'impact et de le rendre plus accessible et pédagogique notamment en le dotant d'un sommaire général détaillé et paginé, et en présentant le résumé non technique dans un document à part.	L'étude d'impact comportait un sommaire général et chaque pièce son sommaire. Si le résumé non technique était bien présenté dans un fascicule indépendant, il a été mis dans les derniers documents du dossier en fin de l'évaluation environnementale peu identifiable.
d'étudier l'articulation du projet et de l'évolution envisagée du PLUi avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine Normandie 2022-2027 adopté, le schéma régional de cohérence écologique et le schéma directeur de la région Île-de-France.	Les réponses sont en parties données en annexe au mémoire en réponse. Il n'est pas apporté de compléments de réponses pour les continuités écologiques du SRCE.
de reconsidérer le nombre de logements créés dans un quartier dépourvu de transports en commun à débit et fréquence élevés, au sein d'une commune qui connaît une quasi-	La MRAE reprend ce qui est noté dans le dossier concernant la quasi-stagnation démographique et dans le mémoire en réponse il est dit le contraire. Il y a un problème de cohérence.

stagnation démographique et une forte augmentation de la vacance de logements	
de justifier ou, à défaut, de revoir les choix programmatiques du projet, notamment s'agissant du dimensionnement du port de plaisance et de la réalisation d'un quai longeant le canal pour faire accoster les péniches	il est exposé une justification du dimensionnement du port sur la base d'une demande d'anneaux pour stationner (liste d'attente) ou pour transiter sur l'axe touristique Paris/Champagne) Dimension du port vise la rentabilité
rendre cohérent le projet opérationnel et l'OAP envisagée en retenant les alternatives les moins impactantes pour l'environnement (continuité piétonne existante le long du canal et localisation du bassin de gestion des eaux pluviales	
réévaluer la « valeur patrimoniale » et « l'intensité de l'enjeu écologique » des habitats et espèces présentes en cohérence avec les listes rouges régionales et nationales, le degré de rareté et les critères déterminants des Znieff	Il n'y a pas de réponse apportée considérant que l'étude d'impact serait suffisante.
compléter l'étude d'impact en y intégrant les éléments identifiés lors de la première étude par le bureau d'étude notamment la présence de certaines espèces à enjeu comme la Laïche étoilée et certaines fonctions réalisées pour d'autres espèces (reproduction du Martin-pêcheur d'Europe et du Moineau domestique)	L'étude d'impact n'est pas complétée considérant qu'elle est suffisante et n'aurait pas à être complétée.
préciser, pour chaque espèce, les indices de reproduction identifiés lors des inventaire	Un tableau est joint en annexe
de reconduire un diagnostic des zones humides sur le site d'étude à des périodes plus appropriées pour la réalisation des sondages pédologiques et des inventaires phytosociologiques	S'il est fait référence à la demande de complément de la DDT du 22 juin 2022, il n'est pas répondu à la demande de reconduire un diagnostic des zones humides
reconsidérer l'emprise de huit hectares d'espaces agricoles et naturels impactés par le projet, afin de la rendre cohérente avec celle de 4,7 hectares qui constitue l'assiette d'implantation du projet	Les 8 hectares sont erronés
réévaluer en argumentant, pour chaque élément de biodiversité, la sensibilité vis-à-vis des impacts et, par conséquent, le niveau d'impact brut.	Il n'est pas répondu à la demande de « réévaluer en argumentant » et seulement redit ce que contient l'étude d'impact. Notamment pour la continuité écologique est-ouest dire qu'elle sera maintenue est insuffisant surtout qu'elle sera détruite pour réaliser la passerelle et les quais et que les mesures prévues ne démontrent pas que la continuité sera fonctionnelle
repandre l'évaluation des incidences résiduelles en démontrant, pour chaque composante de biodiversité, l'effet des mesures d'évitement et de réduction proposées	Dire qu'il sera fait un suivi ne répond pas à la demande de reprendre l'évaluation et proposer à posteriori des mesures de corrections, sans être assurées qu'elles pourraient être mises en oeuvre

reconsidérer la suppression de l'espace naturel situé au sud-est du port et au sud-ouest du terrain de sport au regard de l'importance des enjeux écologiques	Il est répondu que cet espace abrite actuellement une bambouseraie et des plantations horticoles qui ne démontrent pas un milieu remarquable
démontrer que les aménagements du projet maintiennent et renforcent les continuités écologiques identifiées	Il est répondu que la continuité est-ouest de la ripisylve est maintenue comme déjà vu précédemment n'est pas tenu compte de la période travaux
inscrire dans l'OAP la mesure d'évitement du boisement (et des arbres à cavités associés) localisé au sud- est du stade	L'OAP a été modifiée
renforcer les mesures d'évitement et de réduction, et proposer des mesures compensatoires dès lors que le projet participe à la perte d'habitats naturels et de fonctions écologiques pour la faune du site.	Les mesures ERC restent celles proposées dans de l'étude d'impact
évaluer les impacts liés à une augmentation du trafic fluvial sur les habitats et espèces aquatiques	Il est considéré que le trafic fluvial global n'augmentera pas, mais il n'est pas du tout considéré le trafic induit localement par les entrées et les sorties de la darse ou les escales de péniches-hôtels
évaluer les incidences du projet sur la Znieff « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne »	Il est considéré que les motifs de classements en ZNIEFF ne concernent pas le périmètre du projet
présenter une coupe longitudinale de l'ensemble du projet (longeant sa déclivité)	Il est répondu à la demande de la MRAe en annexe
approfondir l'étude de l'impact visuel du projet, en retranscrivant en photo-montages les modèles en 3D blancs, et en justifiant leur localisation (en termes de représentativité de la visibilité du projet)	Il est répondu à la demande de la MRAe en annexe Les modèles en 3D sont peut-être évidents pour un public averti mais ne l'est pas pour des non-initiés.
justifier la densité et la typologie bâtie du quartier du port, en lien avec le canal et le tissu pavillonnaire environnant, expliciter davantage le parti pris d'aménagement du projet (nivellement, orientation des bâtiments, skyline, etc.) au regard son intégration au sein du paysage agricole et du canal	Pour la typologie des Chauds Soleils, elle s'inscrit dans une continuité pavillonnaire, à l'exception du bâtiment collectif à l'ouest en bordure de départementale. La justification pour le sud de la départementale en raison de sa mitoyenneté avec les installations sportives est moins évidente dans un secteur entièrement pavillonnaire en limite agricole. Les 2 bâtiments en entrée de ville qualifiés de Poterne créent une rupture brutale avec la zone agricole. Faire référence au château comme emblème identitaire avec une représentation très ancienne ne correspond pas à la réalité c'est un peu excessif étant qu'il s'agit d'une ruine et qu'il est à l'écart de toutes voies de circulation. Il faut reconnaître qu'il y a une recherche
préciser la description du système de gestion des eaux pluviales du projet	Des réponses sont apportées
justifier davantage la prise en compte du risque	Il n'est pas répondu à la demande de

de pollution (hausse de température, eutrophisation) du canal consécutif à l'aménagement du port, et celle du risque d'inondation par le ruissellement induit par le projet, de secteurs d'habitations localisés à l'est du complexe sportif ;	justification du risque de pollution La gestion des eaux pluviales est prévue dans les limites du projet
décrire les caractéristiques, la localisation et les effets atténuateurs attendus de l'ouvrage de protection de ces habitations en cas d'événement pluvieux centennal, et évaluer les incidences potentielles de sa réalisation sur l'environnement ;	
garantir l'étanchéification du bassin de rétention et le cuvelage des sous-sols des bâtiments E et F ;	
préciser si l'ouvrage sous-fluvial condamné dans le cadre du projet pourrait avoir un rôle de gestion des surpressions liées à la nappe.	Il est répondu que VNF fait des investigations
assurer l'accès public à la passerelle afin de maintenir la continuité piétonne le long du canal et prévoir des parcours cyclables correspondant aux trajets quotidiens de proximité des habitants (commerces, services, écoles, etc.)	Il n'est pas prévu de maintenir la continuité piétonne tout public par la passerelle. Un parcours piéton contournant la darse est prévu.
présenter en détail la stratégie de mobilité mise en œuvre, les parts modales visées et la quantification des places de stationnement vélos et automobiles qui en découlent	
renforcer les mesures visant à favoriser le report modal en faveur des modes de déplacement alternatifs à l'automobile afin de garantir la validité de l'hypothèse de part modale des déplacements domicile travail en véhicule motorisé particulier retenue pour évaluer le trafic routier généré par le projet	Le report modal sur les transports collectifs repose sur le TSCP EVE dont il n'est pas possible de prévoir la date de réalisation
décrire les incidences propres de ce trafic sur le bruit et la qualité de l'air (hors effets atténuateurs éventuels de l'opération projetée de déviation routière de la commune de Chalifert)	Les incidences sont celles présentées dans l'étude d'impact d'un trafic routier augmentant de 2 à 9 %.
approfondir la prise en compte de l'exposition de la population du quartier « Les Chauds Soleils » au bruit de la voie ferrée nord, en précisant et en renforçant les mesures de réduction proposées sur la base d'une étude acoustique et par référence aux valeurs-guides recommandées par l'Organisation mondiale de la santé.	Il n'y a pas d'approfondissement de l'exposition au bruit il est seulement envisagé des mesures post constructions pour vérifier la conformité du projet à la réglementation en vigueur
de mener une analyse de cycle de vie globale sur l'ensemble du projet, tenant compte de la consommation des matériaux de construction	Il n'est pas apporté d'éléments tangibles ; Une analyse du cycle de vie aurait été faite pour une partie des bâtiments sans en connaître les

(édifices, espaces publics et darse), des terrassements et du changement d'affectation des sols, de l'usage d'énergie sur les décennies à venir dans les bâtiments et des mobilités induites par le projet de mener une analyse comparative de différentes solutions constructives afin de déterminer celles susceptibles de limiter autant que possible les émissions de gaz à effet de serre ;	résultats
de développer les ambitions en matière d'énergie renouvelable pour limiter autant que possible le recours aux énergies fossiles et les impacts induits par leur consommation.	Il est prévu que la limitation de l'utilisation d'énergies fossiles en raison de la mise en œuvre de pompes à chaleur

○ Avis de la CDEPNAF

La Commission Départementale de la préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers a rendu un avis favorable.

« Avis favorable au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers sur cette déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi du Val d'Europe sous condition de prise en compte des réserves suivantes :

- *Identifier et prévoir une protection spécifique des arbres remarquables ;*
- *Dans le cadre de la compensation identifiée dans l'évaluation environnementale, il convient de prévoir une augmentation en surface et densité de l'espace boisé à créer. Sa pérennité devra être assurée par des mesures de protection, par exemple une classification en espace boisé classé ;*
- *Améliorer la fonctionnalité écologique de la passerelle prévue. À ce titre la commission suggère d s'inspirer de la passerelle qui a été faite à la confluence de la Seine et du Loing entre Saint-Mammès et Veneux-les-Sablons. »*

○ Avis Chambre agriculture

La Chambre d'Agriculture a rendu un avis défavorable considérant la disparition de terres agricoles.

Réunion PPA

Une réunion des personnes publiques associées PPA s'est déroulée le 26 septembre 2023 et son compte-rendu a été joint au dossier d'enquête.

5. Analyse des Observations

Les observations relatives au déroulement de l'enquête publique n'ont pas fait l'objet de demande de réponse dans le procès-verbal de synthèse des observations et sont traitées en premier.

Pour les autres observations regroupées par thème, elles ont fait l'objet d'un questionnaire dans le procès-verbal remis aux maîtres d'ouvrage qui ont répondu point par point.

La synthèse de l'exposé du procès-verbal sera suivie de la réponse des maîtres d'ouvrage puis des commentaires de la commissaire enquêteur.

Déroulement de l'enquête publique

- Publicité

Critique de l'annonce de l'enquête notamment du contenu de l'avis d'enquête

« C'est discrètement (trop) que les avis sont placés avec comme seul titre lisible "Enquête Publique Unique". (port et quartier urbain sont à peine lisibles) »

Commentaire commissaire enquêteur

L'avis d'enquête répond tout à fait aux exigences réglementaires prévues par l'arrêté du 9 septembre 2021 et notamment son article 3 : *« Les affiches mentionnées au IV de l'article R. 123-11 du code de l'environnement mesurent au moins 42 x 59,4 cm (format A2). Elles comportent le titre « avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations visées à l'article R. 123-9 du code de l'environnement en caractères noirs sur fond jaune. »*

En raison des informations imposées sur l'avis, son texte est très dense et ne peut être comparé à l'accroche d'une affiche publicitaire.

Si la publicité réglementaire a été respectée, il faut reconnaître que la commune de Coupvray, a mis en œuvre une large publicité complémentaire

- Déroulement enquête

Le volume et la complexité ont été déplorés :

Réponse :

Dans un souci de présenter simultanément au public l'ensemble des éléments d'un projet et ses incidences, le législateur a prévu de regrouper l'ensemble des procédures dans un document unique d'Autorisation Environnementale. Ce type de dossier doit donc aborder avec suffisamment de détails les thématiques attendues par les services instructeurs ce qui en fait un dossier complexe et volumineux. Un résumé non technique est là pour présenter le projet et ses incidences de manière synthétique et accessible au plus grand nombre.

Commentaires commissaire enquêteur

L'enquête unique porte sur la totalité du projet d'aménagement de l'entrée nord-ouest de Coupvray aussi bien la mise en compatibilité du PLUi, la création d'une darse, des permis de construire, la loi sur l'eau qui relèvent du Code de l'urbanisme ou du Code de l'environnement, ce qui explique la complexité de l'ensemble des documents mis à l'enquête.

Il faut reconnaître que si la présentation le dossier répond aux exigences des textes réglementaires et aux demandes des autorités instructrices, la consultation d'un tel dossier n'est jamais aisée pour un non initié. D'où l'importance que revêt le résumé non technique de l'évaluation environnementale.

Dans le cas présent, le fascicule intitulé « résumé non technique », n'était pas mis en évidence car inséré à la fin des pièces constituant l'évaluation environnementale. C'est pourquoi lors des permanences le résumé non technique était extrait du dossier pour être facilement consulté.

Le président de l'association AB2CV a reproché que les fichiers mis en ligne soient en format pdf considérant que ce n'était pas conforme. Or il s'agit de la pratique habituelle des dossiers d'enquête qui peuvent être facilement téléchargés.

- Problème de téléchargement

Deux associations 'RENARD et AB2CVE ont signalé des problèmes de téléchargement sur le site du prestataire de registre dématérialisé

« Nous devons signaler que le document de réponse du pétitionnaire à l'avis de la MRAe n'est pas téléchargeable. »

Commentaire commissaire enquêteur

Dès la prise de connaissance de l'éventuel problème, la commissaire enquêteur a vérifié le téléchargement du dossier, l'autorité organisatrice et le prestataire alertés ont eux aussi vérifiés. Il n'est pas apparu de dysfonctionnement d'accessibilité et de fonctionnement. Le problème constaté était certainement ponctuel et lié à la connexion de l'utilisateur.

Concertation

Quelques intervenants ont souhaité revenir sur la concertation préalable critiquant sa tenue en période de confinement peu propice aux échanges avec le public (Rdm 7, 62 ; RpC 10) et certains considèrent que les recommandations émises par la garante insuffisamment prises en compte après la concertation (Rdm 62 ; RpC 10) avec parfois le regret que les communes voisines n'aient pas été intégrées à la concertation étant donné les impacts prévisibles (Rdm 47, RpL16).

Réponse :

La commune de Coupvray, en tant que maître d'ouvrage, et la communauté d'agglomération Val d'Europe Agglomération, en tant que maître d'ouvrage délégué, ont initié une démarche volontaire de concertation préalable au dépôt des demandes d'autorisation relatives au projet de port de plaisance envisagé à Coupvray.

Cette concertation s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 23 octobre au 23 novembre 2020, et a donné lieu à la rédaction d'un « bilan de la garante de la concertation préalable », publié le 23 décembre 2020.

Les réponses formulées par les porteurs de projet au bilan de la garante, dans le cadre de la concertation préalable organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), font l'état des lieux précis de qui a été fait, dit et prévu de faire à l'issue de la phase de concertation.

Ci-après les grands principes synthétisés répondant aux interrogations soulevées pendant l'enquête publique :

1- Une concertation préalable volontaire

Conformément aux dispositions de l'article L126-1 du Code de l'Environnement, le conseil communautaire de Val d'Europe Agglomération a engagé une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUI afin de permettre la création d'un port de plaisance à Coupvray (délibération du 27 février 2020).

Les porteurs de projet tiennent à rappeler que légalement, le projet n'était pas soumis à la procédure de concertation préalable. Toutefois, compte tenu de sa nature et dans un souci de transparence et d'échanges avec la population, les porteurs de projet ont pris l'initiative d'organiser une concertation préalable sur le projet global à travers une saisine volontaire de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

2- L'impact de la COVID-19

La situation sanitaire inédite liée à la pandémie de COVID-19 a affecté le processus de concertation dans son ensemble. Elle a d'abord eu un impact sur les calendriers, avec des retards significatifs dans tous les secteurs d'activités du fait des confinements successifs. Qu'il s'agisse du travail des collectivités et cabinets d'études ou des procédures administratives, tous ont connu des reports et des ajustements.

Dans son bilan, la garante précise à plusieurs reprises que diverses initiatives et recommandations n'ont pu être suivies du fait de la crise sanitaire, notamment à la page 20 : « Pour rappel la démarche de concertation a été très contrainte par les restrictions de mouvements imposées par le gouvernement, notamment à compter du 30/10/2020 date du reconfinement de la population.

Aussi c'est quasi exclusivement à distance et via les moyens numériques que le droit à la participation a pu être mis en œuvre ».

Conformément aux recommandations de la garante, cette concertation s'est donc tenue du 23 octobre au 23 novembre 2020, selon les modalités décrites dans le bilan de la CNDP, et de manière largement dématérialisée.

Le choix de maintenir cette concertation malgré les circonstances a été dicté par la volonté de ne pas attendre une issue à la crise sanitaire pour avancer sur ce projet structurant pour le territoire et essentiel au vu des perspectives économiques. Les échanges se sont donc principalement tenus au cours d'une visio-conférence, ouverte à tous, organisée sur Facebook Live le 6 novembre 2020, et dans le cadre des questions-réponses formulées par écrit. Elle a généré 6 887 « personnes touchées », 3 144 « vues », 422 réactions, commentaires et partages et 54 questions-questions indirectes.

3- Prise en compte des demandes de précisions de la garante

La garante a émis, dans son bilan, 15 demandes de précisions. Celles-ci étaient distinguées en deux catégories : des « interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse » et des « recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants ».

Les porteurs de projet tiennent à rappeler que toutes ces interrogations avaient fait l'objet d'une réponse circonstanciée, pour la plupart lors de la visio-conférence du 6 novembre, et pour leur

totalité dans la synthèse transmise à la garante au début du mois de décembre, et publiée sur le site de la concertation.

Conformément à la demande de la garante nommée par la CNDP, les communes voisines de Lesches et Chalifert avaient été directement approchées par la commune de Coupvray, à travers notamment l'envoi de courriers d'information sur le projet et la concertation. Ces deux communes étaient allées jusqu'à relayer la concertation sur leurs propres sites internet, preuve de leur mobilisation. D'autre part, la réunion du 6 novembre 2020 était une visio-conférence à laquelle chacun était libre de participer. S'agissant des communes de Val d'Europe Agglomération, dont Esbly fait partie, elles étaient toutes parfaitement informées du projet, porté en maîtrise d'ouvrage déléguée par l'agglomération elle-même. Le projet a fait l'objet de nombreux échanges en conseil communautaire et d'une communication réalisée par Val d'Europe Agglomération.

Compte tenu des enseignements de la concertation préalable, les maîtres d'ouvrage ont apporté les modifications suivantes au projet :

Sur l'information aux habitants

1. Publication, sur le site de la concertation, de l'étude de trafic réalisée du 27 février au 4 mars 2020, c'est-à-dire avant la période de confinement, et élaboration d'une synthèse non technique
2. Rédaction d'une Foire aux questions (FAQ) : 12 questions essentielles pour mieux comprendre le projet
3. Publication d'un tableau de synthèse apportant des réponses à toutes les questions soulevées lors de la concertation, par écrit et dans le cadre de la visio-conférence. Il est consultable sur le site de la concertation.
4. Publication d'un numéro spécial du magazine municipal (2021) sur le projet et les résultats de cette concertation, boîté chez tous les habitants, et transmis aux nouveaux arrivants, librement accessible sur le site internet de la commune
5. Création d'une exposition en Mairie relative à l'architecture du projet, dès lors que les permis de construire auront été validés
6. Publication d'informations sur nos supports de communication à chaque étape du projet 4

Sur la consultation du public

7. Expérimentation, dès que les conditions sanitaires le permettront, d'une consultation des habitants sur l'aire de jeux située sur la zone du port
8. Mise à disposition d'une boîte mail dédiée pour permettre aux habitants de poser leurs questions sur le projet d'ici au lancement de l'enquête publique prévue autour de l'été 2021 : leportdecoupvray@coupvray.fr
9. Organisation d'un rendez-vous en Mairie avec les associations qui le demanderaient

Sur la circulation

10. Lancement d'un complément d'étude de trafic sur le double sens de circulation de la rue de Lesches, l'amélioration de la jonction avec la rue du Pont de Try, l'optimisation des temps de passage des feux tricolores sur le rond-point devant l'école, et la circulation sur la rue d'Esbly et la rue de la Fontaine Fleurie.
11. Modification de l'itinéraire de la ligne 6 de bus, qui n'emprunte désormais plus le lotissement de la Fontaine Fleurie, et passe par la rue Saint-Denis pour rejoindre le nouvel arrêt de bus « Fosse Saint-Etienne »

12. Poursuite de la mobilisation de la commune sur la question du trafic routier, notamment sur le projet de contournement de Chalifert, qui relève de la compétence du Conseil départemental, sur le projet de Transport en commun en site propre (TCSP), qui relève de la compétence de la Région, et sur l'aménagement de nouvelles voiries dans les ZAC, qui relève de la compétence de l'EPA

13. Inscription de la commune dans les itinéraires prioritaires du Plan Vélo du Conseil départemental (2021-2023) et du Schéma des Itinéraires Cyclables de Val d'Europe Agglomération pour l'aménagement de liaisons douces (parcours piétons, pistes cyclables)

Sur les nuisances sonores

14. Traitement du chantier selon le Règlement « chantier propre » de Val d'Europe Agglomération

15. Information des riverains sur l'organisation du chantier

16. Mise en place d'une clôture de chantier « écran » en limite de parcelle des habitations

Commentaire commissaire enquêteur

Il ne peut être que constater que la période choisie pour la concertation volontaire avec garante CNDP bien involontairement n'était pas la plus propice. Les restrictions liées à l'épidémie de COVID ont malheureusement limité cette phase privilégiée d'implication du public et s'est révélée être plus de l'information qu'une réelle concertation. Et il est regrettable que le site ouvert bien qu'étant resté consultable n'ait pas été utilisé et que certains documents n'aient plus été consultables.

Étude d'impact

La qualité de l'étude d'impact est interrogée, notamment la complétude de l'état initial en particulier par la Ligue de Protection des Oiseaux et l'association RENARD (Rdm 55, 62) ou encore son périmètre d'étude par l'association AB2CVE (RpC 10).

Réponse :

L'étude d'impact a fait l'objet de plusieurs demandes de compléments de la part de la DDT afin de juger le dossier complet avant transmission à la MRAE. La qualité, la complétude et le périmètre de l'étude d'impact sont donc largement justifiées par l'étude d'impact elle-même et le mémoire en réponse à la MRAE : Se reporter aux réponses ci-après (partie biodiversité, § 6 notamment) et plus spécifiquement aux réponses aux associations

Commentaire commissaire enquêteur

Pour la mise à l'enquête, les services instructeurs ont jugé que le dossier dont l'étude d'impact correspondait aux exigences des textes réglementaires.

Intérêt général

La notion d'intérêt général a été peu traitée en tant que tel. Il a été parfois considéré que l'intérêt général n'était pas démontré, notamment car le projet ne serait pas en cohérence avec le PADD dont l'axe 5 est de « Protéger de toute urbanisation les espaces naturels remarquables tels les ZNIEFF, ENS ou les autres milieux à forte valeur écologique ou forte potentialité. » (Rdm 57, 62, RpL 5), ni avec la présence d'une ZNIEFF ainsi que le corridor écologique identifié au SRCE (Rdm 41, 55, 62)

Certains pensent que le projet est disproportionné (Rdm 27, 31, RpL16, RpE 2)

Réponse :

Il est noté dans les observations portées sur le projet une confusion entre PIG et procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUI qui est menée pour le port de Coupvray. Il est donc précisé :

- **PIG : La qualification de « projet d'intérêt général » permet à l'État de faire prévaloir les intérêts liés à un projet présentant un caractère d'utilité publique qui dépassent le strict cadre communal. Elle a pour seul but d'éviter qu'un document d'urbanisme tel que le PLU contienne des dispositions susceptibles de rendre plus difficile la réalisation de ce projet.**

Les projets sont qualifiés de PIG par arrêté préfectoral ou décret ministériel

- **Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUI**

Le projet du port de Coupvray est soumis à étude d'impact et donc à enquête publique.

En conséquence, dès lors qu'il y a enquête publique le projet doit faire l'objet d'une déclaration de projet.

Dans le cas précis le projet n'était pas prévu par le PLUI en vigueur.

La déclaration de projet ne pouvait donc intervenir que suite à l'intervention d'une procédure d'évolution du PLUI ou dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUI.

Afin de permettre à toute personne intéressée d'avoir une vue globale du projet, il a été décidé de mener une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUI avec l'organisation d'une enquête publique unique qui porte à la fois sur le projet et la mise en compatibilité du PLUI.

Cette procédure permet à la commune d'affirmer l'intérêt général d'un projet. C'est l'objet du dossier « Déclaration de projet » partie du dossier soumis à enquête publique.

Ainsi la déclaration de projet qui sera prise par délibération comportera les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général du point de vue des Voies Navigables de France (VNF), du point de vue du projet d'aménagement et de développement durable porté par Val d'Europe agglomération et du point de vue communal.

Commentaires commissaire enquêteur

Le territoire du Val d'Europe, auquel appartient la commune de Coupvray, s'inscrit dans l'Opération d'Intérêt National du secteur IV de Marne la Vallée et un Projet d'Intérêt Général (PIG) qui développe une approche globale fondée sur la volonté d'assurer un développement cohérent des urbanisations nouvelles et de préserver le caractère spécifique des bourgs existants au sein de cette partie de la Ville Nouvelle. Dans le cadre du PIG, l'urbanisation se réalise principalement via l'urbanisme opérationnel sous la forme de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) ce qui est le cas pour les ZAC en cours de réalisation de la commune de Coupvray. Or le projet soumis à enquête ne se développe pas dans le cadre d'une ZAC.

La loi permet aux communes qui réalisent des opérations d'aménagement d'utiliser la procédure de déclaration de projet au titre du code de l'urbanisme ce qui est une procédure simple et accélérée de mise en conformité du plan local d'urbanisme (PLU) et dans le cas il n'y a pas d'expropriation de bénéficier de la reconnaissance de leur caractère d'intérêt général pour obtenir une évolution s des règles d'urbanisme.

Dans le cas présent, il s'agit de mettre en œuvre un projet urbain favorisant d'une part le tourisme et les loisirs par l'intermédiaire du port fluvial et d'autre part, réaliser des logements.

3.2 - notamment car le projet ne serait pas en cohérence avec le PADD dont l'axe 5 est de « Protéger de toute urbanisation les espaces naturels remarquables tels les ZNIEFF, ENS ou les autres milieux à forte valeur écologique ou forte potentialité. » (Rdm 57, 62, Rpl 5), ni avec la présence d'une ZNIEFF ainsi que le corridor écologique identifié au SRCE (Rdm 41, 55, 62)

Réponse :

Le projet est cohérent avec PADD dans tous ses axes, et particulièrement son axe 5 : Les ZNIEFF ne sont pas impactées, pas plus que les ENS

Comme précisé dans l'étude, les espaces naturels remarquables sont bien pris en compte et préservés de toutes urbanisation :

- Concernant les ZNIEFFs, il est rappelé (voir B.1.4.1 de la P1 de l'EI) que le statut de ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), distingue des secteurs reconnus pour leur forte potentialité écologique. Ils abritent des espèces ou des milieux remarquables, et présentent un bon état de conservation écologique (fonctionnalité des milieux, richesse écosystémique...). Ce classement, instauré en 1982, s'applique à l'ensemble du territoire national, terrestre, fluvial et marin (départements d'outre-mer compris). Deux types de ZNIEFF sont distingués :
 - Les ZNIEFF de type I. D'une superficie généralement limitée, ces ZNIEFF abritent des espèces ou des milieux remarquables ;
 - Les ZNIEFF de type II : Elles correspondent à de grands ensembles naturels, peu transformés par les activités humaines, et offrant d'importantes potentialités biologiques (Massifs boisés, plateau, méandres de fleuve...). Les ZNIEFFs de type II incluent souvent plusieurs ZNIEFF de type I.

L'emprise du projet est concernée par la présence d'une ZNIEFF de type II « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne ». Cette ZNIEFF de plus de 3600 hectares couvre 17 communes. Elle est d'avantage reconnue pour ses nombreux plans d'eau servants de halte migratoire et de zone d'alimentation pour de nombreux espèces d'oiseaux.

Réglementairement, l'Étude d'impact doit analyser les incidences du projet sur les zones Natura 2000, ce qu'elle fait comme le rappelle l'Autorité Environnementale.

Pour ce qui concerne les ZNIEFF, et en particulier les ZNIEFF de type II qui couvrent de grands territoires, c'est l'analyse des incidences sur les habitats et les espèces recensées qui prévaut.

Comme rappelé plus haut, la ZNIEFF de type II « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne », comme son nom l'indique distingue une vaste zone de plan d'eau qui accueillent des oiseaux en halte migratoire ce qui n'est pas le cas de la zone d'étude ;

- Concernant les Espaces naturels sensibles (ENS), il est précisé (voir B.1.3.1 de la P1 de l'EI) que le site n'est pas concerné par des ENS. En plus de ne pas urbaniser ce type d'espace, le projet n'est pas de nature à compromettre l'intérêt de ceux présents à proximité ;
- Concernant les autres milieux à forte valeur écologique ou forte potentialité, dans lesquels pourraient être rattachés les Arrêtés préfectoraux de protection de Biotope (APPB), les Réserves Naturels Nationales ou Régionales ou encore les Parcs Naturels Régionaux et les Sites Natura 2000, le site n'est pas en liens directes avec ce type de d'espaces (donc pas d'urbanisation) et les aménagements envisagés ne sont pas de nature à affecter ceux présents à proximité (Voir B.1.1, B.1.2, B.1.3, B.1.2.1 et B.1.2.2 de la P1 de l'EI).

Commentaires commissaire enquêteur

Dans la réponse des maîtres d'ouvrage il est précisé que l'emprise du projet situé au nord du canal de Chalifert n'est concernée par aucun ENS (Espace naturel sensible), n'est pas inclus dans la ZNIEFF de type 1 des prés humides de Coupvray qui se trouve au sud du canal de Chalifert.

Elle se trouve bien dans le périmètre de la ZNIEFF de type 2 des Boucles de la Vallée de la Marne, or la fiche de présentation de la ZNIEFF des Boucles de la Marne indique que

« L'intérêt de la zone réside dans la présence d'un réseau de plans d'eau servant de halte migratoire et de lieu d'alimentation pour de nombreux oiseaux.

Les milieux sont favorables au développement d'une flore remarquable.

D'autre part, la géomorphologie permet d'avoir des milieux boisés de différente nature : sur plateau, sur coteau, parois en milieu plus humide (boisement humide du marais de Lesches).

La connexion de milieux ouverts et fermés apporte une richesse écologique au niveau des lisières. »

Or dans l'emprise du projet il n'y a pas de plan d'eau servant de halte migratoire, se distingue toutefois la ripisylve du bord du canal.

Le projet n'est pas concerné par d'autres classements ou mesures de protection particulières.

Il peut donc être considéré que l'axe 5 du PADD : « Protéger de toute urbanisation les espaces naturels remarquables tels les ZNIEFF, ENS ou les autres milieux à forte valeur écologique ou forte potentialité. » est respecté.

3.3 - Certains pensent que le projet est disproportionné (Rdm 27, 31, RpL16, RpE 2)

Réponse :

Les porteurs de projet pensent le contraire, comme exposé dans l'étude d'impact et largement développé dans le Mémoire en réponse à la MRAE (§2.3 Justification des choix retenus/rubrique 6 de celui-ci). Il a d'ailleurs été démontré que celle-ci faisait une erreur manifeste d'appréciation en cantonnant son analyse du développement urbain aux données statistiques du recensement 2015, et ne prenait pas en compte les développements initiés sur le territoire communal depuis cette époque.

Ainsi on peut affirmer que le projet est :

- Proportionné au développement global de la commune : Il a été démontré que le projet prenait une place toute relative au sein d'un développement global particulièrement vif (de 1600 à 2400 logements et 600 unités de résidences, seniors ou étudiantes, attendus sur la commune, dont plus de 500 sont aujourd'hui livrés ou en construction).
- Proportionné au cadre bâti dans lequel il s'inscrit : L'étude d'impact et le Mémoire en réponse à la MRAE (§3.2 Paysage /rubrique 13 de celui-ci) ont démontré les qualités du projet. Les illustrations fournies et les coupes d'insertion paysagères en témoignent clairement et simplement, tant pour le quartier pavillonnaire des Chauds Soleils, que pour le quartier du port à proprement parler. Ainsi :
 - « Pour les Chauds Soleils : Il est composé pour l'essentiel de maisons individuelles, en cohérence avec le quartier pavillonnaire qui le borde à l'Est ; c'est dans le même esprit que les maisons disposant des plus grands terrains ont été préférentiellement implantées en limite de zone, en cohérence avec les fonds de jardins existants. Le seul petit immeuble collectif (18 logements) a été disposé au plus loin des pavillons existants, dans l'angle Sud-Ouest, pour faire pendant à l'immeuble en vis à vis au sud de la RD, et constituer la "Poterne" d'entrée de ville. »
 - « Pour le quartier Sud : C'est bien évidemment en raison de sa mitoyenneté avec le complexe d'équipements existants, qu'il reçoit les plus fortes densités. Les 195 logements programmés bénéficieront non seulement d'une accessibilité à pied à tous les équipements existants (école, centre aéré, gymnase, 7 courts de tennis dont 4 couverts, terrain de rugby, piscine) mais aussi à ceux prévus dans le cadre de l'opération : crèche, commerces, jardin public ». Le choix d'une certaine densité est justifié non seulement par le souci de réduire la consommation d'espaces naturels, mais aussi par la liberté que donne l'absence de constructions existantes autres que celles dédiées aux équipements précités. Le choix du collectif se justifie par ailleurs par la volonté de faire bénéficier le plus de logements possibles de la proximité et des vues sur le port, le canal et ses berges. Leur épannelage est d'ailleurs conçu en harmonie avec les gabarits existants les plus proches. Le projet se caractérise par une grande diversité des volumes, une succession de petits gabarits à échelle humaine, un rythme de façades harmonieusement séquencées, alternant avancées et retraits, pignons et toits terrasse, balcons et loggias, une grande richesse dans la palette des coloris et matériaux, etc.

Ce projet réussit à organiser, à hauteur quasi-égale, la coexistence de petits immeubles qualitatifs avec ces grands volumes voisins : les Halles de tennis. La gestion de cette transition architecturale passe par le traitement soigné de « l'entre-deux » : plantations d'alignement sur l'espace public, chemin paysager du tour de ville, gestion des dénivelés, etc. Tous ces éléments sont présentés dans l'étude d'impact, et repris dans la coupe n°4 présentée en annexe du Mémoire en réponse (13a "Coupes d'insertion").

On notera enfin que le long de RD45, en entrée de ville, les immeubles situés au sud de la RD 45 sont limités à R+2 avec un retrait paysager de plus de 10mètres, et ceux situés au nord sont limités à R+1 avec retrait paysager de 6 mètres. Seule « la poterne », point fort marquant à la fois l'entrée de ville et le carrefour d'entrée aux nouveaux quartiers, fait exception avec une hauteur plus importante (R+4). Son architecture est référencée au patrimoine architectural traditionnel de la commune : Soubassement de pierres, tapisseries de briques rouge, encadrement baies en pierre blanche ou ocrée appareillée, bandeaux ou damiers alternant brique et pierre, faux colombages droits ou croix de saint André, etc.

On notera enfin que le faitage des immeubles situés à l'entrée de la darse (R+3/R+4) n'excède pas celui des constructions à R+2 situées le long de la RD.

- Proportionné au cadre naturel environnant : le mémoire en réponse à la MRAE (§3.2 Paysage /rubrique 13 de celui-ci) explicite les qualités d'insertion environnementale et paysagère (notamment en annexe quatre / coupes de synthèse (13a, « Coupes d'insertion ») : deux coupes Nord-Sud N°1 et N°2 font apparaître l'adaptation à la déclivité du terrain ; La coupe N°3 Est-Ouest fait apparaître la continuité des berges ; La coupe N°4 Ouest-Est fait apparaître : la "rive plantée" faisant transition avec les terres agricoles la darse elle-même et le raccordement du quai et de la voie de desserte au mail paysager et piétonnier menant à l'école.
- Proportionné aux besoins et objectifs déployés en matière de tourisme fluvestre, et plus globalement de diversification touristique à l'échelle du territoire. Le projet s'inscrit, à son échelle (Voir Mémoire en réponse § 2.3 Justification des choix retenus /rubrique 7), dans le « Schéma directeur pour la structuration et le développement de la filière fluvestre en Seine et Marne pour la Marne et ses affluents » (voir plus loin § 4.1.5, 13.1a et b). Mais aussi dans le projet de slow-tourisme développé par la commune.

Commentaires de la commissaire enquêteur

Heureusement que les porteurs de projet pensent que leur projet est équilibré.

Mais il semble nécessaire de préciser que la situation de 2023/2024 exposée ci-dessus, n'est pas celle mentionnée dans l'étude d'impact dont disposait la MRAe. Il ne peut être écrié qu'elle ne faisait pas une erreur manifeste d'appréciation quand elle reprenait les termes de l'étude d'impact de «quasi-stagnation démographique » car il est écrit notamment dans l'étude d'impact partie II Etat initial page 210 « *« l'évolution démographique de la commune de Coupvray stagne depuis de nombreuses années »* ou encore partie III Évaluation des impacts et mesures concernant les logements au sud de la route de Lesches : *« Ces constructions pourront permettre de contrebalancer la stagnation de l'évolution démographique en baisse sur la commune alors que celle du Val d'Europe augmente. »*

Il faut reconnaître qu'il y a une recherche architecturale des bâtiments et qu'il a été recherché de s'adapter au dénivelé nord-sud. Les permis de construire montrent une certaine diversité dans les hauteurs, les façades, les toitures.

Il est dit aussi dans le dossier dans l'état initial p 210 que « la commune présente principalement de grands logements en individuel. »

La typologie des logements prévus montre une diversité avec un nombre important de petits logements ce qui tend vers un rééquilibrage de la diversité des logements.

Type de logement	Nombre de logements
Studio (1)	13
T 2	45
T 3	110

T 4	21
T5	6
Totaux	195

Cependant, Il faut remarquer que les logements sociaux sont regroupés de part et d'autre de la route de Lesches dans des bâtiments constituant « la Poterne » qui se veulent des marqueurs forts de l'entrée de ville notamment par leur hauteur en rupture avec la zone agricole à l'ouest. Cette dénomination de Poterne ne semble pas tout à fait exacte car par définition une poterne est discrète (définition du Larousse : autrefois porte secrète d'un ouvrage, d'une fortification ou encore une voûte située sous un quai). Il est précisé dans la réponse à la MRAe que : « *elle se veut exceptionnelle pour mieux marquer l'entrée de ville* » et que « *le château de Coupvray, emblème identitaire du patrimoine communal suffit à justifier le vocabulaire architectural de la Poterne* ». A l'appui de cette affirmation, il est joint une représentation du château très ancienne car ce dernier est en ruine depuis de nombreuses années.

4 - Urbanisme

4.1. PLUi

4.1.1- La mise en compatibilité du PLUi serait incompatible avec le projet de SDRIF-E (Rdm 3, Rpl 5, 17) et aussi ne respecterait pas le Code de l'urbanisme en permettant l'ouverture de la zone 2AUd (Rdm 62).

Réponse :

Ces assertions ne sont pas fondées. De fait :

. Concernant le SDRIF-E :

La loi Climat et résilience du 22 août 2021 a assigné au SDRIF le rôle de fixer une trajectoire permettant d'aboutir, en 2050, à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de 10 années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation.

La région a fixé l'aboutissement de cet objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) en 2040.

Les dispositions règlementaires du **projet** de SDRIF E définissent ainsi notamment des **capacités d'extension calculées à l'horizon 2040** avec pour objectif de respecter la trajectoire régionale.

La trajectoire régionale de réduction de l'artificialisation prévoit 2 périodes :2021-2031 et 2031-2040 :

- **Pour la 1ère tranche de 10 ans 2021-2031 : une réduction de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers de 20%** par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée via le MOS au cours des 10 années précédentes (2011-2021).
→ Création ou extension d'espaces urbanisés sur des espaces initialement à vocation naturelle, agricole ou forestière (et non au regard des zonages définis par le PLUI).
- **A compter de 2031 : une réduction de l'artificialisation nette de 20%** pour les périodes 2032- 2041 et 2042-2050.
La réduction de l'artificialisation nette sera évaluée au regard du solde entre les surfaces nouvellement artificialisées et les surfaces désartificialisées sur le périmètre du PLUI
⇒ A compter de 2031 toute artificialisation excédentaire par rapport aux potentialités du SDRIF devra être compensée par une renaturation effective à l'horizon 2040.

- A compter de 2050 : une absence d'artificialisation nette.
A ce jour la compatibilité de la procédure en cours s'apprécie au regard du SDRIF en vigueur. **En effet, le projet de SDRIF-E arrêté le 12/7/2023, ne produit à ce jour aucun effet juridique.** Selon le planning prévisionnel de la région, le projet de SDRIF E devrait être adopté par le conseil régional début juillet 2024 et ensuite approuvé définitivement par décret en conseil d'Etat fin 2024/début 2025.

Ainsi, Lorsque le SDRIF-E sera approuvé les surfaces du projet (4,7 ha) seront alors décomptées :

- **Au titre des espaces agricoles naturels et forestiers urbanisés - des capacités d'urbanisation autorisées, cartographiées ou non cartographiées (6,2 ha pour la commune de Coupvray).**
- **Concernant l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AUd, la contester au motif qu'elle ne respecterait par le code de l'urbanisme, est infondée ; La vocation des zones 2AU étant d'être urbanisées. En l'espèce la mise en compatibilité du PLUI emporte l'ensemble des dispositions du projet, y compris l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AUd, quand bien même celles-ci auraient été créées il y a plus de 6 ans.**

Commentaires de la commissaire enquêteur

Même si le SDRIF est en cours révision (au moment de la rédaction du rapport encore en phase enquête publique) c'est bien le SDRIF approuvé en 2013 qui s'impose.

Il faut noter que la CAVE dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées a émis un avis pour que le secteur du port de Coupvray soit bien pris en compte dans le projet de SDRIF-E.

L'enquête a été organisée par les services de l'Etat après instruction des services compétents. Il est permis de penser que s'il y avait une incompatibilité elle aurait été relevée.

4.1.2 - France Nature Environnement 77 demande que le règlement graphique repère la bande tampon à fonction de corridor écologique en zone Np comme secteur relevant de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme ainsi que la continuité écologique Est-Ouest afin de respecter le SRCE qui s'impose au PLUi et de repérer sur le document graphique les arbres à cavités (Rdm 42)

Réponse :

Les porteurs de projet sont favorables à cette demande. Ils proposent

- **Que la zone Np en lisière ouest soit renforcée par une protection d'espace boisé classé (L.113-1), suivant en cela l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023)**
- **Que la préservation de la continuité écologique en berge du canal soit mentionnée et cartographiée comme telle dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation**
- **Que soit institué sur les arbres à cavité recensés dans l'évaluation environnementale :**
 . Soit la protection d'espace boisé classé (L.113-1),

. Soit, et de préférence, une protection spécifique au titre des éléments de paysage identifiés (L.151-23), suivant en cela l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023).

Par ailleurs, et suivant en cela l'avis formulé par le Département lors de la réunion des personnes publiques associées, il est proposé que le zonage du secteur Np soit également étendu au sud-est du terrain de rugby.

Commentaire de la commissaire enquêteur

La commissaire enquêteur n'a pas de commentaire particulier mais note que les maîtres d'ouvrage proposent de répondre favorablement aux demandes de FNE qui correspondent en partie aux recommandations de la CDPENAF.

4.1.3 - La LPO considère que la mise en compatibilité du PLUi ne peut se faire sans l'établissement de mesures compensatoires (Rdm 55)

Réponse :

Ce que la LPO interroge est la démarche Éviter et Réduire de la démarche ERC qui ne lui donne pas satisfaction et considère donc que des mesures compensatoires sont nécessaires pour la mise en compatibilité du PLUi. Nous renvoyons aux réponses proposées pour la partie 6 sur la biodiversité concernant la justification de la démarche Éviter et Réduire et l'absence d'impact résiduel significatif. Il n'y a de toute façon aucune obligation juridique conditionnant la mise en compatibilité d'un PLUi et la mise en place de mesures compensatoires au titre du code de l'environnement.

Commentaire de la commissaire enquêteur

Effectivement, la mise en compatibilité du PLUi est une procédure relevant du code de l'urbanisme et les mesures ERC relèvent de la procédure d'autorisation environnementale.

4.1.4 - L'association RENARD considère que le projet n'étant pas prévu dans l'OIN du secteur IV de Marne la Vallée il ne peut être autorisé

Réponse :

Si ne devait être réalisé sur le secteur IV de Marne la Vallée, que les opérations nommément décrites par l'OIN du secteur IV, le Val d'Europe n'aurait pas vu le jour. Le cadre légal et réglementaire déterminant, à leur échelle respective, les opérations souhaitées et/ou envisageables est fixé par le SDRIF, le PIG et le PLUi ; cadre dans lequel s'inscrit exactement le projet soumis à enquête publique. En effet :

Selon le code de l'urbanisme, une opération d'intérêt national (OIN) est une opération d'aménagement qui répond à des enjeux d'une importance telle qu'elle nécessite une mobilisation de la collectivité nationale et à laquelle l'État décide de consacrer des moyens particuliers. La qualification d'OIN est attribuée par décret en Conseil d'État inscrivant l'opération sur la liste des OIN. Elle a pour

effet de délimiter un périmètre à l'intérieur duquel les autorisations de construire sont délivrées au nom de l'État, même lorsque la commune est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé. L'aménagement y est réalisé à l'aide des outils d'aménagement prévus par le code de l'urbanisme.

L'ensemble du territoire des communes historiques de Bailly Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le Hongre et Serris est situé en OIN.

Le Val d'Europe est né de la volonté de l'Etat d'accueillir le projet Euro Disneyland en France afin de conforter et d'accroître le développement économique de Marne la Vallée et de contribuer à un meilleur équilibre de la Région Ile de France à l'Est de Paris.

Son aménagement est défini par le projet d'intérêt général (PIG) pour l'aménagement du secteur IV de Marne la Vallée lié à la convention du 24 mars 1987 signée entre l'État français, l'EPAMARNE, les collectivités territoriales, la RATP et The Walt Disney Company.

Initialement conclue pour une période de 30 ans, elle prévoit le développement combiné d'une destination touristique majeure en Europe, Disneyland Paris, et d'un pôle urbain et économique destiné à rééquilibrer l'Île-de-France vers l'Est.

Dans ce cadre juridique, le projet du port de Coupvray qui est situé dans le périmètre de l'OIN, fera l'objet d'autorisations qui seront délivrées par la commune de Coupvray au nom de l'Etat.

De plus il participe bien à l'objectif de l'OIN qui est le développement économique de l'Est parisien dont Marne la Vallée Val d'Europe en ce qu'il :

- **Prévoit la réalisation d'un programme innovant pour le Val d'Europe et qui répond aux objectifs de mixité sociale, de développement durable et de diversification en matière de développement économique lié au tourisme.**
- **Permet également de fonder une ambition touristique spécifique complémentaire des développements d'Eurodisney portée par la commune de Coupvray et Val d'Europe Agglomération (VEA) sur un territoire en développement.**

Commentaires de la commissaire enquêteur

Il est pris acte de la réponse.

Il serait incompréhensible que les communes ne puissent avoir la possibilité de réaliser des aménagements qui répondant aux attentes de la population mais aussi avoir des projets qui s'inscrivent légalement dans le périmètre de l'OIN et que ne soient pas ZAC

Il faut préciser que ce sont les services de l'Etat qui instruisent les demandes d'autorisations, préparent et rédigent les arrêtés d'autorisation, ensuite le maire de Coupvray sera chargé de signer ces arrêtés au nom du préfet.

4.1.5 L'association RENARD) s'interroge sur le statut du schéma directeur pour le développement du tourisme fluvial sur la Marne. (Rdm 62).

Réponse :

Il s'agit d'un important travail initié et financé par VNF en 2019, qui a rassemblé 3 régions, 4 départements, 17 EPCI, 195 communes ainsi que les acteurs du tourisme de Neuilly-sur-Marne à Mareuil-sur-Aÿ pour construire d'une vision d'ensemble la plus cohérente possible des différentes initiatives autour du

tourisme fluvestre sur la vallée de la Marne. Plus d'informations à l'adresse : <https://shorturl.at/fghi6>

Le « Schéma directeur pour la structuration et le développement de la filière fluvestre en Seine et Marne pour la Marne et ses affluents » est un document d'orientations élaboré par VNF en concertation avec l'ensemble des collectivités mouillées (2021-2023).

L'enjeu ciblé est de « dynamiser la destination et qualifier l'offre fluvestre (terrestre et bords à voie d'eau) en Seine-et-Marne »

En concertation avec les communes mouillées, il s'agit de définir un schéma de valorisation fluvestre de la Marne et de ses affluents en Seine-et-Marne, avec un double objectif :

- **Actualiser et préciser le diagnostic fluvestre pour déterminer collectivement des orientations stratégiques prioritaires**
- **Définir et hiérarchiser un plan d'action départemental de moyen et long terme à l'échelle des quatre voies d'eau du territoire d'étude : Marne et Chalifert, Ourcq, Petit et Grand Morin**

Il s'agit de déterminer des intentions collectives et de coordonner des projets touristiques et de loisirs contributifs de la valorisation des voies d'eau et de leurs abords à l'échelle du territoire « Marne et affluents, dans une triple logique :

- . En prenant en compte les enjeux de proximité pour les habitants aussi bien qu'une dimension et un rayonnement touristique plus large, notamment en termes de publics et de clientèles ;
- . En portant une approche transversale, de complémentarité, réciproquement enrichissante en termes de pratiques de loisirs et de multi activités à l'échelle des linéaires fluviaux ;
- . En intégrant les questions environnementales au cœur de ces perspectives comme un élément central de préservation, mais également comme levier de l'image du territoire et de son identité.

Ce plan d'action devra permettre à chaque partenaire et collectivité de mettre en œuvre concrètement sur son territoire une politique de développement d'un réseau d'escales, d'un maillage d'équipements de plaisance et de produits touristiques fluvestres, tout en garantissant une cohérence et une continuité à l'échelle de l'axe fluvial de la Marne et de son articulation avec les territoires voisins de la Seine-et-Marne.

Pour mémoire, comme précisé et rappelé dans le cadre de la concertation préalable, et dans le mémoire en réponse aux observations de la MRAE, le port de plaisance de Coupvray est inscrit à part entière dans le schéma de développement fluvestre précité, où il figure notamment comme « Pôle escale » entre les « Portes / Points d'entrée » de Meaux et Lagny-Champs.

Commentaires de la commissaire enquêteur

Le schéma directeur pour le développement du tourisme fluvestre sur la Marne n'est pas un document opposable, mais comme il est expliqué ci-dessus c'est un document qui a été adopté en 2019 en concertation avec les acteurs concernés et couvrant un vaste territoire.

Le fait qu'il ne soit pas opposable n'enlève rien à la qualité du travail collégial établi après :

- Un diagnostic complet du territoire allant de Neuilly-sur-Marne à Mareuil-sur-Aÿ ;
- Un travail collectif réunissant 3 Régions, 4 départements, 17 EPCI, 195 communes et les acteurs socio-économiques ;

- Être parvenu à définir des objectifs communs pour créer un projet et une stratégie.

Ce schéma est traduit dans des actions afin de concrétiser sa mise œuvre et le port de Coupvray y est bien identifié.

4.2 - ZAN, zéro artificialisation nette

Des intervenants considèrent le projet incompatible avec le principe ZAN, Zéro artificialisation nette, en application de la loi Climat et résilience du 22 août 2021 car il ouvrirait à l'urbanisation des espaces naturels qui devraient être compensés par la renaturation d'espaces artificialisés. (Rdm 3, 5, 30, 31, 57, 62, 66).

Réponse :

Observation non fondée : Voir supra § 4.1.1

5 - Desserte et circulation

5.1 - La question de la desserte et circulation est celle qui a le plus interrogé le public.

Il est fait le constat actuellement d'une circulation parfois difficile rue de Lesches ainsi que dans la traversée de la commune de Lesches. La crédibilité de l'étude de circulation figurant dans le dossier est questionnée au regard de la situation actuelle ainsi que les impacts prévisibles sur le réseau (Rdm 6, 11, 27, 32, 43, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 56 57, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 72, 75 ; RpC 1, 2, 4, 8, 10 ; RpL 1, 2, 3, 4, 5 ,6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 17).

La prise en compte de la déviation de Chalifert et du TSCP EVE est contestée car personne ne sait à quelle échéance ces 2 projets pourraient être réalisés. (Rdm 6, 44, 47, 61, RpC 10, RpL 17)

Réponse :

L'étude trafic, synthétisée et annexée à l'étude d'impact, distingue deux horizons :
 . A l'ouverture du Projet, soit 2025 dans l'étude, horizon qui doit aujourd'hui être considéré au plus tôt en 2027, au regard des décalages de planning constatés tant sur le projet lui-même que sur les ZAC de Coupvray, et des Trois Ormes. L'étude de trafic intègre le projet de TCSP EVE (projet qui ne modifie pas les caractéristiques du réseau au droit de la zone d'étude).
 . Sur l'Horizon à terme, soit autour de 2040, il est intégré la déviation de Chalifert, projet qui permettra de soulager un peu le trafic de la D45a en franchissement du Canal.

L'étude donne les évolutions de trafic attendues en lien avec le projet, pour chacun de ces horizons, avec des préconisations d'adaptation sur la RD45a afin d'atténuer les impacts notamment au niveau des difficultés observées actuellement (difficulté principale sur la D45a relevée sur la circulation alternée à l'approche du carrefour avec la rue du Pont de Try, aux moments des entrées et sorties scolaires).

Les augmentations de trafic sont ainsi estimées (et rappelées en §4 / Synthèse de l'annexe ci-joint : *"SIMULATION DE TRAFIC sur la RD45a, en entrée et sortie sud de Lesches »*) :

. Hors projet, à l'horizon 2025/27 : +12% en entrée Nord de Coupvray/route de Lesches et + 24% en franchissement du canal. A terme, compte tenu de la déviation de Chalifert : - 12% en entrée Nord

de Coupvray/route de Lesches et - 17% en franchissement du canal. Le Projet lui-même amènera une circulation supplémentaire limitée en entrée Nord de Coupvray/route de Lesches à + 2% pour 2025/27 et 7 % à Terme; et de + 8 % (à terme) à 9 % (2025/27) en franchissement du canal.

Concernant plus spécifiquement les interrogations d'usagers et du conseil municipal de Lesches :

. Le diagnostic trafic n'a pas été réalisé sur la RD45a en traversée de Lesches ni au niveau des carrefours ; mais en fonctionnement courant (et sans fermeture d'autres franchissements de la Marne, notamment au niveau de Trilbardou), la circulation, bien que chargée, s'écoule sans point dur.

. Des extraits de l'étude de trafic joints ici en Annexe ("*SIMULATION DE TRAFIC sur la RD45a, en entrée et sortie sud de Lesches* ») montrent que l'impact du projet lui-même, sur les entrées et sorties de Lesches, sera modéré, quel que soit les horizons concernés. Les flux générés par ce projet devraient s'orienter majoritairement sur la D45 en franchissement du Canal (en direction de la D5 Esbly) aux heures de pointe et, en direction de Lesches les flux supplémentaires générés par le projet sont estimés de 10 véhicules à 30 véhicules/h (suivant heure de pointe du soir) à terme.

Pour conclure sur la mise en doute de la « crédibilité » de l'étude, elle est particulièrement non fondée. Il est rappelé que l'étude incriminée s'inscrit dans la modélisation du réseau viaire utilisé depuis des années sur l'ensemble de Marne la Vallée, et que les comptages et relevés de circulation effectués spécifiquement pour cette étude, l'ont été hors « périodes de confinement covid ».

Commentaires de la commissaire enquêteur

Ce qui a été exprimé pendant l'enquête et pas seulement par les habitants de Lesches c'est une crainte de voir un afflux de véhicules supplémentaires alors que les conditions de circulation semblent dégradées. Il est estimé que les flux de circulation augmentent ces dernières années et nuisent à la qualité de vie. C'est pourquoi l'étude de circulation sur la base de données de février 2020 a été mise en cause.

L'inquiétude, d'ailleurs reprise par le conseil municipal de Lesches et les maires de Jablines et Trilbardou, ne peut qu'être entendue.

Quelle que soit la qualité de l'étude et des simulations figurant dans le dossier dont les résultats sont résumés ci-dessus elles sont établies sur la base de données de 2020. Est-ce que les données initiales sont toujours d'actualité ? Il n'y a aucune certitude car 4 années se sont écoulées. Un nouveau comptage pourrait être réalisé soit il confirme que les données sont toujours valides soit elles ne le sont plus et une nouvelle simulation doit être faite.

5.2 - Il est attendu la création d'une piste cyclable le long de la RD45A entre Coupvray et Lesches. (Rdm 47 ; RpC 8 ; RpL 10, 14, 17).

Réponse :

Comme indiqué dans l'étude d'impact et le Mémoire en réponse à la MRAE, cette piste cyclable est inscrite dans le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables de Val d'Europe agglomération (SDIC). Elle part de l'entrée de ville vers Lesches jusqu'en limite du territoire communal. Elle quitte la RD45 au niveau du carrefour d'entrée du port, traverse le nouveau quartier en direction du

canal, où son trajet est prévu en rive nord du canal jusqu'au pont. Au sein du projet du port les itinéraires cyclables sont prévus en attente de la mise en œuvre du SDIC, et des mesures conservatoires sont prises dans cette perspective : retrait d'alignement de la RD45, tour de ville, balisage d'itinéraires vers les équipements publics existants, scolaires et sportifs, accessibilité au chemin de berge, etc...

Coupe de principe



VEA est porteur du projet de SDIC. Les procédures de désignation de maîtrise d'œuvre sont en cours, qui permettront d'établir et inscrire par tranches successives, le projet au PPI (Plan Pluriannuel d'Investissement). Ces process d'investissement seront accompagnés en tant que de besoin des mesures de maîtrise foncière, ou le long du canal de Convention de Superposition d'Affectation entre le porteur de projet et VNF

Commentaires de la commissaire enquêteur

Il est pris acte que l'aménagement attendu devrait se réaliser rapidement et certainement avant le projet mis à l'enquête.



5.3 - Il est craint un afflux de véhicules lors d'évènements exceptionnels ou encore la circulation de bus touristiques (Rdm 4)

Réponse :

Il est important de garder à l'esprit que nous ne sommes pas en présence d'un port d'une dimension internationale ni même nationale, et que la nomenclature éditée pour la labellisation « Pavillon Bleu » classe le projet dans la catégorie « tout petit port ». Les flux générés par d'éventuels évènements exceptionnels seront mesurés et

canalisés. La signalisation aux abords de l'opération sera adaptée et un parking de délestage a été prévu au sein même de l'opération pour absorber d'éventuels « afflux » sortant de l'ordinaire (Parking des Chauds Soleils).

Il est précisé :

- . Que l'accès de bus n'est pas prévu au sein même du nouveau quartier.
- . Que projet prévoit la giration et la possibilité de faire demi-tour à l'extrémité de la voirie pour les bennes à ordures et les camions pompiers.

Commentaires de la commissaire enquêteur

L'objectif du port n'est pas d'attirer un tourisme de masse comme le Parc Disney et même si le port permet l'appontage de péniches hôtels en escale de croisière fluviale, ce sont des bateaux dont la capacité est limitée. Il est d'ailleurs rassurant que l'accès des bus ne soient pas envisagé.

5.4 - Les difficultés de circulation ont parfois été associées aux nuisances de pollution de l'air ou de bruit (Rdm 6,11).

Réponse :

Les données d'AirParif précisent que la commune de Coupvray possède un air d'une qualité relativement bonne au cours des dernières années. A l'échelle du projet, une attention particulière a été portée sur les émissions potentiellement générées par le trafic routier et fluvial.

D'après les études de trafic réalisées pour cette étude, l'impact du projet sur le trafic routier est très limité (voir *supra* §5.1) et le trafic routier global - incluant le projet et le développement à terme de l'ensemble du Val d'Europe - devrait être contenu à des niveaux équivalents à ceux observés aujourd'hui avec la réalisation de la déviation de Chalifert limitant ainsi les nuisances associées en termes de bruit et pollution de l'air. De même, il n'est pas attendu une augmentation significative du trafic fluvial susceptible de générer des nuisances sonores ou de pollution de l'air. Voir paragraphes E3 à E6 de la partie Impacts et mesures.

Commentaires de la commissaire enquêteur

Il est expliqué dans le dossier qu'il n'y aura pas d'augmentation significative de la pollution atmosphériques (air et bruit), or il y aura bien plusieurs centaines de nouveaux habitants disposant de véhicules, les émissions de GES seront quand même significatives. Cependant, le parc automobile est appelé à évoluer vers plus de véhicules électriques avec la fin de la commercialisation des véhicules à moteur thermique fixée à 2035 et alors les rejets de gaz et particules dans l'atmosphère devraient diminuer mais aussi avoir un impact sur les nuisances sonores.

5.5 - La circulation en phase travaux est également un sujet d'inquiétude en raison des contraintes existantes en direction de Lesches ou dans la traversée de Coupvray. Il est souhaité un plan de circulation le moins pénalisant pour les riverains et d'être au minimum informé sinon concerté. (Rdm 4, 13, 45, 49, RpC 9), il a été proposé la création d'une structure d'information et de contact (Rdm 54).

Réponse :

La circulation en phase travaux sera contrôlée comme l'exige la réglementation (complétée par la charte « chantier propre ») en la matière et notamment dans le cadre d'un plan d'installation de

chantier (PIC) validé par la commune qui doit préciser l'organisation du chantier. La réglementation en sera édictée pour chaque phase de travaux de la même façon qu'elle l'est sur l'ensemble du territoire du val d'Europe. Une vigilance toute particulière sera exercée pour éviter vers l'est les traversées de Lesches et minimiser vers l'ouest celles du bourg de Coupvray : Entre le projet et les grands axes de circulation (RD 934, A4, etc...), les RD5, 45 et la voie nouvelle nord sud réalisée dans la ZAC de Coupvray seront ainsi particulièrement sollicitées.

Il est rappelé que l'évacuation des terres de déblais est imposée par voie fluviale, minimisant d'autant le trafic PL sur le secteur. Comme pour tous travaux se déroulant dans la commune, une information préalable sera faite aux habitants sur les dispositions prises concernant l'organisation de la circulation.

Commentaires commissaire enquêteur

La période des travaux est une période délicate qui doit s'étaler sur plusieurs années

Ce n'est que l'évacuation des déblais qui est prévue par voie fluviale, l'approvisionnement des chantiers, comme la livraison des matériaux de constructions se fera bien par la route.

La mise en place d'un dispositif d'informations spécifique pour la phase travaux ne peut qu'être encouragé.

Des informations pourraient être mises sur le site de la concertation en plus des informations municipales.

6 - Biodiversité et mesures ERC

6.1 - Il est dénoncé une insuffisance de la prise en compte de la flore et la faune (Rdm 47, 54, 65, 62, 66, 68, RpC 8, 9 ; RpE 2 ; RpL 17). Il est demandé la préservation des continuités écologiques (Rdm 14, 15, 17, 18, 20, 26, 28, 32, 39, 62) et de prévoir des mesures ERC plus complètes et à la hauteur des impacts (Rdm 30, 55, 62).

Réponse :

La faune et la flore ont fait l'objet d'un diagnostic précis sur le site, dont les méthodologies sont précisées dans l'étude (partie IV-Auteurs et méthodes). La bibliographie disponible lors de la réalisation de cet état initial, comme les bases de données publiques ou les études antérieures réalisées sur le site ont été intégrées dans la rédaction de cet état initial.

Afin de hiérarchiser les enjeux écologiques, une méthode, précisément détaillée dans la même partie IV Auteurs et méthodes de l'étude, a été utilisée pour les différents taxons étudiés. Cette méthode reprend notamment différents outils disponibles comme les différentes listes rouges (Listes rouges UICN), les indices de raretés, la liste des espèces déterminantes de ZNIEFF, les listes des espèces d'intérêt communautaires (Natura 2000) ... Voir aussi les tableaux de relevé des espèces en annexes 2 à 5 de l'Évaluation Environnementale.

Parallèlement à cette évaluation des enjeux écologiques, l'ensemble des espèces protégées a été identifié pour chaque taxon.

Il est important de rappeler qu'une espèce protégée ne constitue pas nécessairement des enjeux écologiques. C'est notamment le cas pour la faune où beaucoup d'espèces communes et très peu exigeantes d'un point de vue écologique sont protégées (Rougegorge familier, Mésange bleu, troglodyte mignon, Grillon d'Italie...) alors que d'autres espèces sont menacées, mais ne sont pas protégées et peuvent même être chassables.

Notons que les mesures envisagées ici (partie D4 MESURE D'ÉVITEMENT ET DE REDUCTION POUR LES MILIEUX NATURELS de la partie III de l'EI) tiennent compte des espèces protégées, mais plus généralement des espèces à enjeux dont celles ne bénéficiant pas de protection réglementaire. Ces

mesures vont donc au-delà ce que la réglementation impose. Elles restent proportionnées et adaptées aux enjeux identifiés et aux impacts détaillés dans la partie (D.3 ANALYSE DES IMPACTS SUR LA FAUNE, LA FLORE ET LES HABITATS AVANT MISE EN ŒUVRE DES MESURES de la partie III de l'EI).

Commentaires commissaire enquêteur

L'étude de la flore et de la faune a été faite dans le respect du code de l'environnement et selon des méthodes éprouvées. En annexe de l'évaluation environnementale, cette étude est détaillée. À noter que l'aire d'étude ne s'est pas limitée à l'emprise du projet.

La continuité écologique est-ouest sera interrompue pendant les travaux notamment liés à la darse. Cette période transitoire n'a que très peu été pris en compte et les impacts temporaires.

Il a surtout été particulièrement insisté sur le fait qu'au final une continuité sera être rétablie, les impacts temporaires de la coupure n'apparaissent pas suffisamment exposés.

6.2 - Pour la LPO, l'état initial est incomplet en omettant la présence de l'Épervier et du Pic noir (Rdm 55)

Réponse :

La présence de ces espèces n'étaient pas connues lors de la réalisation de cette étude :

L'Épervier d'Europe (*Accipiter nisus*) est une espèce qui ne constitue pas un enjeu écologique particulier (non menacée, non déterminante de ZNIEFF, non inscrite à l'annexe I de la directive oiseaux...). Espèce spécialiste de la chasse aux petits passereaux, d'affinité plutôt forestière, on la rencontre dans toute sorte de boisements ou bocages, même très dégradés d'un point de vue écologique et se rencontre même dans les parcs urbains. La mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction envisagées dans le cadre du projet permet la prise en compte de cette espèce et des impacts éventuels du projet sur celle-ci.

Le Pic noir (*Dryocopus martius*) est une espèce forestière nécessitant des territoires de plusieurs centaines d'hectares. L'espèce est inscrite à l'annexe I de la directive oiseaux, mais n'est cependant pas considérée comme particulièrement remarquable selon la méthodologie de cette étude. En effet, elle n'est pas menacée et est même en pleine expansion en France depuis une trentaine d'années. L'espèce est déterminante de ZNIEFF à partir de 10 couples (ce qui ne semble pas le cas ici). Elle est peu commune en région, mais cette faible abondance est à mettre en relation avec ses exigences écologiques en termes de surface boisées et non avec une quelconque menace. Les boisements matures sont indispensables à cette espèce pour la ressource alimentaire qu'ils offrent (notamment les larves d'insectes xylophages récoltés dans le bois mort) ainsi que les sites potentiels de nidification (grands arbres présentant un fût droit et sans branche). Aucune localisation n'est précisée quant à l'observation de cette espèce, ni de date ou de détail de l'observation (individu erratique ? couple ?). Il est possible que les boisements du site fassent partie du territoire d'un individu ou d'un couple en tant que territoire de chasse. Ils resteraient cependant extrêmement modestes par rapport aux surfaces boisées nécessaires à cette espèce (Plusieurs centaines d'hectares). Ainsi, cette espèce ne constituerait pas un sujet particulier dans les différentes analyses (enjeux, impacts) de cette étude.

Commentaires commissaire enquêteur

Les 2 espèces d'oiseaux cités par la LPO n'ont pas été identifiés pendant les campagnes d'observation de la faune, ce qui n'exclut qu'elles pourraient ponctuellement fréquentées le secteur, mais comme elles n'apparaissent pas avoir des liens de dépendance avec les habitats de l'emprise du projet.

6.3 - L'association RENARD considère :

6.3.1 - que des espèces protégées, comme la Laiche étoilée ou le Martin pêcheur, auraient dû être prises en compte et une demande dérogation au titre des espèces protégées effectuée ;

Réponse :

La dérogation n'est nécessaire que si des impacts significatifs sont effectivement envisagés sur des espèces protégées.

La plupart des espèces protégées identifiées sur le site sont peu exigeantes d'un point de vue écologique et les mesures d'évitement et de réduction envisagées permettent d'assurer la prise en compte de ces espèces dans le cadre de ce projet, respectant ainsi scrupuleusement la doctrine Eviter Réduire Compenser. En l'absence d'impacts résiduels, une dérogation ne se justifie donc pas.

Concernant le cas plus spécifique de la Laiche étoilée, cette espèce ne bénéficie pas d'une protection réglementaire. Cependant, bien que non protégée, cette espèce a fait l'objet d'une analyse spécifique (comme toutes les espèces identifiées sur le site) pour déterminer l'enjeu écologique qu'elle constitue sur le site. Plus de détail sur le cas de cette espèce est présenté au point 13.2 de ce document.

Pour le cas du martin pêcheur d'Europe, l'étude précise bien que les habitats les plus favorables à sa reproduction sont principalement présents sur la berge opposée. La perte d'une partie des berges du site, favorables très localement seulement pour la reproduction de cette espèce et sur un linéaire négligeable comparativement au linéaire du canal, n'est pas de nature à compromettre sa reproduction sur le secteur et sa présence sur le site. Les territoires de chasse sont par ailleurs intégralement conservés et même augmentés (augmentation des surfaces en eau). Une dérogation n'apparaît donc pas nécessaire ici.

Commentaires commissaire enquêteur

Concernant la laiche étoilée (*Carex echinata*), elle aurait été observée au niveau haut de la berge du canal en 2018 à l'époque de sa floraison. Or le lieu d'observation ne correspond pas au milieu où elle se développe qui d'après l'atlas de la flore sauvage de Seine-et-Marne c'est « *une plante vivace des bas-marais acides, tourbières, aulnaies et saulaies marécageuses, mares forestières tourbeuses.* ».

La probabilité comme indiqué dans l'étude d'impact que ce soit une erreur d'identification est forte. Pour lever toute ambiguïté, il pourrait être faite une vérification par une nouvelle reconnaissance entre juin et juillet époque de floraison.

6.3.2 - que l'impact du trafic fluvial sur la flore aquatique est absent

Réponse :

Pour ce qui concerne la flore aquatique il existe des herbiers sur le canal de Meaux à Chalifert au droit du projet dont la station de petite naïade identifiée est située à l'Ouest de l'entrée du port.

Elle cohabite avec le trafic fluvial actuel et ne devrait pas être impactée par une augmentation modérée du trafic fluvial comme celui prévu dans le cadre du projet.

Commentaire commissaire enquêteur

Il est pris acte de la réponse

6.3.3 - que la continuité écologique Est-Ouest est menacée par l'aménagement de la passerelle et d'un quai qui n'apparaît pas en mesure d'assurer une réelle fonction de continuité. Il est demandé de revoir la conception de la passerelle et du quai la prolongeant vers l'est afin d'assurer une continuité boisée classée au titre de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme.

Réponse :

La végétation boisée en bordure du canal de Meaux à Chalifert n'est pas classée au PLUi au titre de l'article L151-23. Ils ne sont pas non plus classés en Espace Boisé Classé.

Pour la conception de la passerelle et la prise en compte des continuités, voir la réponse au 13.4a et 13.4b

Commentaires commissaire enquêteur

Il est réel que la continuité écologique est-ouest sera impactée étant coupée même si c'est de provisoire et les impacts temporaires ne sont pas explicités dans le dossier.

Il est prévu un aménagement devant assurer la fonction de continuité écologique qui sera à vérifier.

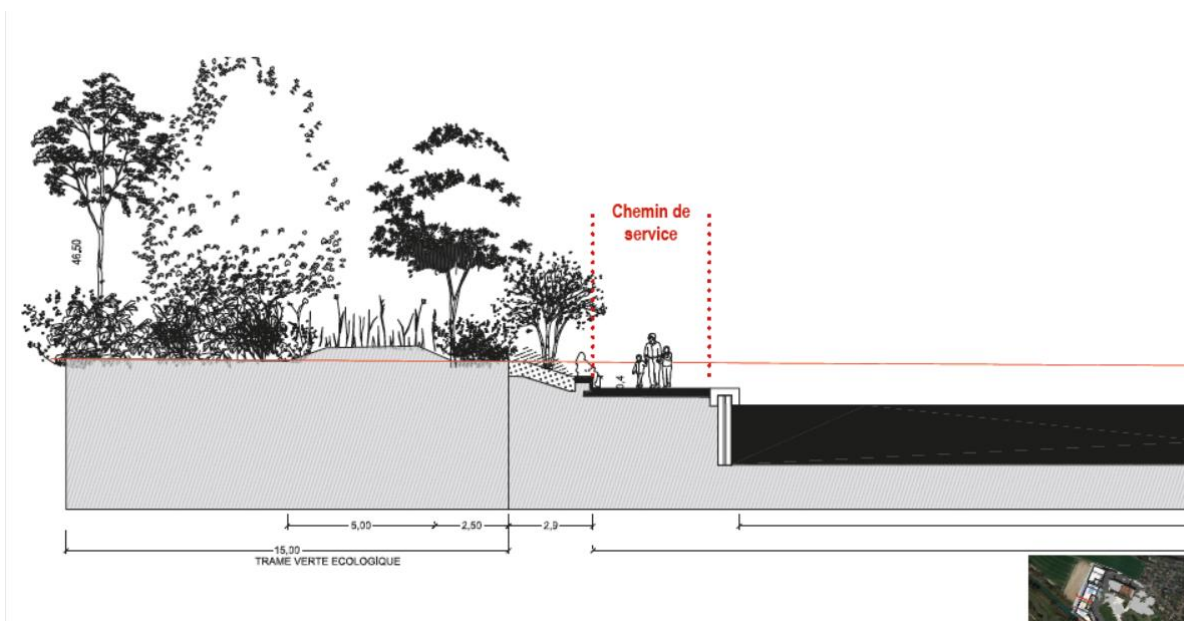
- que les arbres en bordure du canal constituent un alignement d'arbres qui bénéficient d'une protection au titre du Code de l'environnement

Réponse :

On ne peut sérieusement prétendre que la strate arbustive, précisément décrite dans l'évaluation environnementale, réponde à la définition qu'en donne l'article L.350-3 du code d'environnement : « allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique »

Commentaire commissaire enquêteur

Effectivement, quelle que soit la qualité floristique de la ripisylve des bords du canal, il s'agit d'un taillis non assimilable au sens où il est communément donné à un alignement d'arbres. Si c'était le cas les rives de nombreux cours d'eau et de nombreux chemins seraient concernés.



L'association France Nature Environnement 77 demande d'élargir la bande tampon à l'ouest du projet pour assurer une réelle fonction écologique

Réponse :

La largeur qui a été affectée à cette mesure est celle de la parcelle en cours d'acquisition. Elle est plus étroite dans la partie nord (7 m au contact de la RD45), mais va s'élargissant jusqu'au canal, où son épaisseur atteint plus de 15 m. La mise en place des 3 strates arborées sera possible sur la totalité de son emprise. Cette largeur lui permet d'être fonctionnelle le long de futurs logements collectifs et du quai ouest. De surcroît elle est adossée à l'est à des espaces verts largement dimensionnés : large talus planté de raccordement au quai ouest de la darse, espaces verts de l'îlot immobilier nord : espaces collectifs, jardins partagés en cœur d'îlot, haies vives

Commentaires commissaire enquêteur

Il ne peut être répondu positivement à la demande de FNE 77.

Concernant l'aménagement de cette rive écologique Il serait souhaitable qu'il soit un préalable aux différentes phases de travaux pour acquérir une fonctionnalité aussi précoce que possible et apporter une compensation à la continuité est-ouest pendant qu'elle sera interrompue.

7- Impacts sur les eaux

7.1 - L'absence de zones humides est contestée (Rdm 62, RpC 10) et les impacts sur la nappe (Rdm 12; RpC 10) insuffisamment pris en compte.

Réponse :

L'étude de définition des zones humides a été soumise à la DDT dans le cadre de l'instruction de la procédure au titre de la loi sur l'eau. Les services instructeurs ont demandé des compléments en raison de la période de réalisation des premiers sondages pédologiques. Ces compléments ont été réalisés en 2022. Ils confirment le caractère non humide de la zone. Ces compléments figurent en annexe.

Impacts sur la nappe : voir plus loin § 18

Commentaire commissaire enquêteur

Concernant les zones humides, à la suite des demandes de compléments de la DDT, des investigations concernant la présence ou l'absence de zone humide ont été menées avec comme conclusion qu'il n'y en avait pas dans l'emprise du projet.

7.2 - Des intervenants s'interrogent sur la capacité du réseau d'eaux usées à absorber l'augmentation de volume au regard des dysfonctionnements actuels (Rdm 34, 43, 61 ; RpC 10)

Réponse :

Le débit des eaux usées amené par les nouvelles habitations et usages correspond à 600 habitants soit 3.25 m³/h en débit moyen et 11.25 m³/ h en débit de pointe.

A noter, que ces eaux usées seront envoyées à la station d'épuration de Saint-Thibault des Vignes qui traite en moyenne actuellement 39 000m³/j. Ce débit supplémentaire est donc marginal par rapport à la capacité de la station dimensionnée pour 400 000 équivalents habitants. (Moins d'un quart à ce jour).

Par temps sec, les réseaux de VEA sont en capacité d'absorber le nouveau quartier. Par temps de pluie, les dysfonctionnements actuels sur d'autres zones de la commune ne sont ni aggravés, ni améliorés par l'opération. Pour y remédier, Val d'Europe Agglomération mène actuellement 2 études :

-Le Schéma Directeur Assainissement, qui définira un programme de travaux à l'échelle du territoire, ainsi que le zonage réglementaire EU/EP

-La réhabilitation des réseaux du bourg : l'étude de faisabilité pour la partie Nord Canal est en cours, et donnera lieu à un marché de maîtrise d'œuvre à l'échelle du bassin versant.

Côté Sud canal, les travaux sont déjà en cours, pour la phase 2, et la phase 3 est à l'étude avec un objectif de début de travaux en 2025.

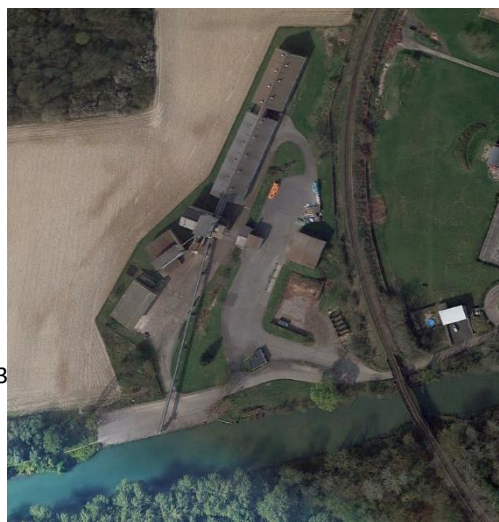
À l'issue de l'ensemble des travaux, lorsque les réseaux publics seront redimensionnés, réhabilités, et les effluents bien séparés (eaux usées, eaux pluviales), les particuliers devront également s'assurer des bons raccordements de leurs réseaux, afin de garantir la séparativité des effluents et ne pas faire transiter d'eaux claires dans les réseaux d'eaux usées.

Commentaires commissaire enquêteur

C'est VEA qui a la compétence de l'assainissement et devra s'assurer de la bonne gestion des réseaux et de leur capacité.

8 - Projets alternatifs

Il existerait des quais disponibles avec des capacités d'accostage et stationnement de bateaux de



plaisance suffisant en réutilisant des installations existantes (port industriel plus à l'est) (Rdm 3, 18, 24)

Réponse :

Le quai existant désigné (ci-contre) a une vocation industrielle et commerciale que VNF ne veut pas remettre en cause. Les vocations différenciées de ce port et du projet incriminé sont précisément complémentaires et exclusives l'une de l'autre.

En tout état de cause, le potentiel d'aménagement de ce quai est largement insuffisant pour répondre aux besoins recensés. Avec une longueur inférieure à 75 mètres, Il pourrait tout au plus recevoir une dizaine d'anneaux longitudinaux, les bateaux ne pouvant être apportés perpendiculairement, sauf à empiéter sur le chenal de navigation. Il ne pourrait donc s'agir au mieux que d'une simple « halte fluviale » et non du véritable « port de plaisance » dont ce segment de la Marne a besoin, pour d'une part combler le déficit en stationnement, et d'autre part favoriser le déploiement des loisirs fluvestres, tel que recherché par le Schéma Directeur évoqué supra (§4.1.5), par la commune de Coupvray et par Val d'Europe Agglomération. On rappelle que le linéaire du port projeté déploie plus de 500 mètres-linéaires de quais, à comparer aux 75m à peine du quai industriel existant.

Enfin, l'environnement agro industriel du quai existant, est particulièrement inadapté à l'insertion d'un port de plaisance, avec les exigences requises en matière de qualité environnementale et paysagère.

Commentaires commissaire enquêteur

Le port industriel et commercial proposé comme projet alternatif non seulement n'a pas les caractéristiques nécessaires pour établir un port, n'a pas les connexions avec des liaisons douces.

Cet emplacement est déjà occupé par Haropa (Ports de Paris) et dispose d'une convention avec VNF d'occupation temporaire. Prévoir un port à cet endroit signifierait faire partie Haropa.

9 - Paysage entrée de ville

9.1 - Les 2 immeubles R+4 en bordure de la RD 45A pour certains semblent trop en rupture avec un paysage agricole arboré ou architectural local (Rdm 6, 9, 47, 56, 57, 59, RpL 5, 6, 17 ; RpC 10).

Réponse :

Voir supra § 3.3

9.2 - Le projet est qualifié de très beau par une seule personne (Rdm 29)

Réponse :

L'absence d'expression des personnes favorables à un projet est malheureusement une constante de ce type de sollicitation du public, et le porteur de projet le constate encore une fois avec regret.

Depuis l'annonce du projet, la commune a reçu de nombreuses marques de soutien de la part des habitants. Pour rappel, ce projet figurait parmi les

engagements du programme de campagne de l'équipe municipale élue en 2020. De surcroît, elle a reçu 23 demandes spontanées de réservations d'anneaux d'amarrage dont un certain nombre directement de la part de cupressiens.

Toutes les présentations du projet auprès des acteurs institutionnels (VEA, Disney, CCI77, VNF...) ont toutes reçu un accueil très favorable doublé d'un soutien dans les démarches d'autorisation.

Commentaire commissaire enquêteur

Pas de commentaire

10 - Coût et financement

10.1 - Très peu d'observations relatives au coût du projet et de son financement. Il est demandé si le coût n'est pas sous-estimé 10.2 - et quelle serait la rentabilité du port (Rdm 43, 68, 72, 75 ; RpC 6).

Réponse :

Lors de la concertation, la garante a indiqué dans son bilan que «la présentation du cout du projet était clairement établie dans le dossier, raison pour laquelle il n'y a d'ailleurs eu que peu de questions concernant cet aspect. »

Les coûts relatifs au projet avaient été donnés aux habitants dans le cadre de l'édition spéciale du magazine de mars 2021.

Pour rappel, il y était énoncé :

« À ce jour, le projet de port de plaisance est estimé à environ 10M€, qui seront majoritairement financés par la vente des terrains communaux et par une participation des promoteurs et collectivités aux voiries et réseaux divers. La part restant à charge de la commune sera minime, évaluée à approximativement 224 000€, soit autour de 2% du coût total. Elle sera uniquement générée par la création d'une aire de jeux pour enfants, qui n'était pas prévue dans le projet initial, et par l'acquisition de coques pour la crèche, la capitainerie, et les locaux commerciaux. Ces derniers viendront enrichir le patrimoine bâti de la commune et apporteront des recettes, sous forme de loyers, qui compenseront progressivement cette dépense. Le coût de l'opération pour la commune aurait été nul sans ces acquisitions. Il reste bien inférieur à la valeur réelle des investissements réalisés.

Diverses subventions pourront également être demandées, ce qui pourrait réduire encore davantage le reste à charge. La gestion du port sera confiée à un délégataire, qui assumera seul la responsabilité et les risques attachés à cette gestion. La municipalité entretiendra les voiries et espaces verts nouvellement créés, comme elle le fait partout ailleurs sur la commune, grâce aux recettes complémentaires collectées sur ce quartier (taxe foncière, etc.).

De surcroît, cette opération générera des retombées économiques pour le territoire sous forme de cotisations foncière des entreprises (CFE), de cotisations sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), et de loyers. Dans le contexte actuel de réduction de l'activité économique et de baisse des dotations de l'état, un tel projet apportera à la commune de la diversité économique et des ressources financières complémentaires pour amortir la crise, consolider le budget dans la

durée, et éviter d'augmenter les impôts. Le port génèrera également des recettes pour VNF, affectées, entre autres, à l'entretien des berges ».

Ces coûts sont ceux du port lui-même (darse), des équipements publics et des VRD. En ce qui concerne les opérations immobilières privées (construction des logements), leur coût est intégralement pris en charge par les opérateurs.

Comme pour tous les projets, les coûts seront affinés après de retour des consultations et appels d'offre. Ils connaîtront également des ajustements en raison de l'évolution du coût des matériaux et des marchés consécutifs à la situation économique des trois dernières années.

Commentaires commissaire enquêteur

Comme il est précisé dans la réponse des maîtres d'ouvrage, le coût du projet a été présenté dès la concertation et n'a quasi pas été abordé lors de l'enquête.

La jauge du port de Coupvray entre 90 et 100 anneaux a été déterminée d'après l'étude de faisabilité de 2017 pour être rentable.

Concernant la rentabilité du port, l'association AB2CV a évoqué l'exemple du port de Cergy. Effectivement, si le port de Cergy se trouve en grande difficulté ce serait en raison du nombre d'anneaux (60) insuffisant et le fait que la moitié des anneaux soit occupée par des plaisanciers en résidence permanente

11 - Les berges du canal

11.1 - Des riverains du canal font le constat que les berges du canal sont en mauvais état et s'affaissent,

Réponse :

Selon VNF, un programme de confortement des berges du canal, principalement par palplanches et enrochements, est à l'étude. Les travaux sont programmés pour 2025.

Il s'agit ici du problème récurrent de l'entretien des berges, déjà évoqué lors de la concertation préalable (réponses aux observations) et dans le Mémoire en réponse à la MRAE où ces réponses avaient été rappelées en Annexes (3.1 à 3.3), la MRAE ne semblant pas avoir pris connaissance des réponses formulées par la collectivité. Ainsi :

- 1. Il est sans doute utile de rappeler d'une part que les canaux ont été créés pour la navigation fluviale, et d'autre part que cette circulation génère des recettes pour VNF affectées, entre autres, à l'entretien des berges. L'entretien de celles-ci incombe à VNF.**

Ainsi l'itinéraire Marne, comprenant le canal de Meaux à Chalifert, est entretenu par les Voies Navigables de France tant au niveau de ses ouvrages que de ses berges. Ces dernières font l'objet de travaux selon le planning de rénovation établi par VNF tels que du battage de palplanche (battage sur le canal de Meaux à Chalifert en 2021). Sur les ouvrages, leurs abords et le long des berges, les Voies

navigables de France consacrent sur l'Itinéraire Marne qui mesure environ 190 km, environ 200 000 € par an à l'entretien des espaces verts par des entreprises extérieures, qui réalisent principalement de l'abattage, élagage. Cet entretien est complété par les agents des Voies Navigables de France eux-mêmes qui y consacrent chacun, notamment sur le canal de Meaux à Chalifert, en moyenne 40 % de leur temps de travail, représentant environ 200 h/semaine pour les 14 agents dans le secteur. Cette proportion est même portée à 100 % de leur temps de travail lors de leur période de chômages qui s'étale sur un mois, à cheval entre octobre et novembre, où les agents participent à un chantier d'abattage et d'élagage en régie. Les règles de navigation en vigueur sur le canal (limitation de vitesse, horaires de fermeture des écluses, etc.) permettent de limiter la détérioration des berges.

Ces travaux sont nécessaires pour éviter les chutes d'arbres dans le canal, les risques d'embâcle, et de façon générale les problèmes de voies d'eau insuffisamment entretenues. A l'échelle nationale, ils concernent 8 500 km de voies d'eau navigables, dont 6 700 km sont gérés par VNF, et le reste par les collectivités locales mouillées.

2. La crainte d'une augmentation du trafic, qui de fait pourrait aggraver les phénomènes d'érosion des berges, est non fondée :

Le trafic existant et l'impact sur celui-ci du projet de port est rappelé ci-après en § 13.1a et b.

L'enjeu n'est pas en effet de limiter l'augmentation du trafic, mais bien au contraire d'inverser sa tendance à diminuer, notamment concernant la circulation de plaisance. Enrayer cette diminution du trafic fluvial est pourtant cruciale :

- D'une part parce que le trafic lui-même a des impacts positifs sur la qualité de l'eau : Brassage, oxygénation, etc.... empêchent l'eutrophisation de la voie d'eau.
- D'autre part et surtout, parce qu'une baisse trop forte de la fréquentation pourrait mener à la fermeture du canal et en même temps à l'abandon définitif de l'entretien des berges : c'est ce qui est déjà arrivé pour certains canaux rayés de la nomenclature aujourd'hui partiellement comblés ou transformés en voirie (comme le canal du Berry par exemple) ; c'est ce qui a pu être évité pour d'autres, moyennant une reprise en gestion par VNF, voire par des communautés de commune, dédiée exclusivement à la navigation de plaisance (ainsi en est-il pour les Voies d'eau de Bretagne, pour le canal de Nantes à Brest, pour les rivières de l'Ouest - Mayenne, Maine, et l'Oudon-, pour la Charente (2 départements concernés : 17 et 16) , le Lot, La Baïse...

Commentaires commissaire enquêteur

Lors d'un rendez-vous de la commissaire enquêteur avec des représentants de VNF, il lui a été confirmé la planification des travaux de confortement des berges qui seront réalisés bien avant le projet soumis à enquête.

11.2 -ils s'interrogent sur l'impact d'une augmentation de trafic sur des berges non stabilisées, notamment dès la phase travaux avec l'évacuation des déblais par voie fluviale. (Rdm27, 57, 58, 61 ; RpC 1, 4, 9, 10 RpE 2).

Réponse :

L'augmentation du trafic fluvial généré par le chantier sera négligeable. En effet, comme pour la réalisation des bassins d'eaux pluviales 26B et 27 sur la commune de Coupvray, l'évacuation des déblais par la voie d'eau se fait avec des péniches de type Freycinet sur une cadence d'une à deux maximums par jour et donc également sans réel impact pour les berges. Le projet de port sera l'occasion de redonner une structure neuve de palplanches au droit du projet en reconsolidant la berge correspondant au linéaire du quai.

Commentaires commissaire enquêteur

Les travaux effectués par VNF devraient être réalisés antérieurement à ceux du port et donc les riverains devraient être rassurés.

D'autre part, le nombre de péniches par jour pour l'évacuation des déblais étant estimé à 2 par jour le trafic limité et donc l'impact aussi.

11.3 - Il est fait état d'une certaine confusion sur le statut des cheminements nord et sud du canal entre chemin de halage et chemin soumis à une servitude de marchepied. (Rdm 53, RpC 10)

Réponse :

Il semble qu'il s'agisse d'un chemin de « halage » au sud du canal, et d'une « servitude de marche pied » au nord, ce qui est sans effet sur leur accessibilité en droit.

Il est rappelé que les chemins de service le long des canaux, ainsi que de façon générale les servitudes de halage et de marchepied du domaine public fluvial, ne sont pas ouverts à la circulation publique (art. R-4241-70 du code des transports). Ils doivent permettre à tout moment un accès pour intervenir lorsque nécessaire sur le linéaire ou les ouvrages. Ces chemins de service n'ayant pas pour première vocation d'accueillir du public, ils sont entretenus en fonction des besoins du service. Ils peuvent présenter un risque pour tout usager qui ne respecterait pas la réglementation, risque qui ne sera pas couvert par une assurance.

Commentaires commissaire enquêteur

Aussi bien les chemins de halage que les servitudes de marchepied concernent le fonctionnement de la voie d'eau et non l'accessibilité du public.

Cependant un chemin de randonnée longe la rive nord du canal de Chalifert et c'est la continuité du chemin qui sera mise en cause par les travaux et celui-ci devra contourner la darse.

12 - Avis

Les avis favorables au projet ont été peu nombreux et surtout n'ont pas été motivés (Rdm29, RpC 5, 6, 7).

Réponse :

Voir supra § 9.2

B - Questions complémentaires de la commissaire enquêteur

13- Les réponses à l'avis de la MRAE

13.1a - Dans la réponse à la recommandation d'évaluation le trafic fluvial, il n'y est pas répondu mais seulement supposé que les entrées et sorties du port « permettront au plus de retrouver le niveau de trafic des années antérieures » sans savoir ce qu'il était.

Réponse :

Concernant le trafic « antérieur », ce qui a été dit dans l'étude d'impact et le Mémoire en réponse à la MRAE est ici reprécisé : Depuis une dizaine d'année les trafics marchandise et plaisance sont tendanciuellement en baisse. Alors qu'il était de plusieurs milliers / an en 2014, le nombre de passages de bateaux « marchandise » à l'écluse de Meaux est passé de 2 561 en 2014, 400 en 2020 et 200 en 2023.

La chute du nombre de « plaisance » est moins importante. Le trafic est concentré sur six mois, d'avril à septembre pour, avec un pic de l'ordre de 150 bateaux par mois sur juillet et août sur la dernière décennie.

Ainsi, le trafic plaisance dans les 10 dernières années était le suivant (comptages effectués à des écluses clés).

Passages plaisance			2012	2014	2015	2017	2018	2019	2022
ECL165	Meaux	Marne aval	896	782	883	665	576	566	494
ECL167	Chalifert	Marne aval	935	816	920	ND	ND	ND	ND
ECL168	Vaires	Marne aval	977	883	955	ND	ND	ND	ND
ECL169	Neuilly-sur-Marne	Marne aval	1066	1048	1054	887	712	777	609

ND signifie Non disponible, c'est-à-dire qu'il n'y n'a plus de comptages effectués à ces écluses.

Comme on peut le lire, toutes les écluses connaissent une baisse de fréquentation, faible entre 2012 et 2015 et beaucoup plus accentuée depuis 2015. Les seuls comptages plaisance désormais disponibles sur toute la période 2012/2015 sont ceux de Meaux et Neuilly sur Marne et la baisse est d'environ 37 % (- 330 bateaux) pour Meaux entre 2012 et 2019 (année avant crise sanitaire), et - 45 % (- 402 bateaux) entre 2012 et 2022. La baisse y est un peu moins prononcée mais bien réelle (- 27 %) et (- 43 %) pour Neuilly sur Marne pour les mêmes périodes.

La fréquentation plaisance se concentre essentiellement sur les mois d'avril à septembre (plus de 90 % du trafic annuel selon les écluses et les années), soit une moyenne d'une centaine de bateaux par mois avec un pic d'environ à peine 200 bateaux de plaisance pour le mois d'août pour l'écluse de Neuilly sur Marne ayant la meilleure fréquentation en 2018. Depuis cette date, la fréquentation a encore bien baissé... Ce qui laisse évidemment beaucoup de marge de progression pour revenir aux meilleures années plaisance sur ce secteur.

Si on prend en compte le passage total aux écluses clés de comptage (commerce + plaisance), dans les meilleures années depuis 10 ans, l'écluse de Neuilly sur Marne totalisait plus de 6 000 bateaux de passages en 2014, celle de Meaux plus de 3 000 contre à peine 700 en 2022.

Le port de plaisance de Coupvray avec ses 90 anneaux ne comblera certainement pas cette baisse de fréquentation de plus de 2 000 bateaux annuels commerce et plaisance (voir ci-après § 13.1b).

Commentaire commissaire enquêteur

Il est pris acte de la réponse et toutes les prévisions confirment que le trafic envisagé restera en deçà du trafic connu antérieurement.

13.1b - Même si le canal a connu un trafic beaucoup plus important, il n'a jamais connu un port de plaisance avec une centaine d'anneaux. La circulation des bateaux de plaisance fluctuant dans l'année (week-end, météo, période de vacances, etc.), il est fort probable que nombre de bateaux en résidence dans le port sortent en même temps ou presque et entraînent des « bouchons ». N'est-il pas possible de faire une simulation du trafic induit par les bateaux résidant dans le port ? Une régulation serait-elle envisageable ?

Réponse :

Comme indiqué précédemment, plus de 90 % des mouvements des bateaux de plaisance s'effectuent durant les 6 mois d'avril à septembre.

En France les 12 900 bateaux de plaisance (plaisanciers étrangers et français) naviguant sur le réseau fluvial hexagonal en 2018 (contre 13 500 en 2014) effectuent environ 15 navigations par an pour 44 jours de navigation annuels. La durée moyenne des navigations des plaisanciers français fluviaux est de 1,7 jours. Sur le bassin de la Seine (l'étude VNF a fait des comparaisons par bassin), les navigations de moins d'1 jour sont très majoritaires (90%), ce qui signifie que les plaisanciers sortent du port et font un petit tour vers l'aval ou l'amont puisqu'ils ont deux possibilités de direction. (Source étude filière plaisance privée VNF 2020)

Avec 15 navigations par an, pour 90 anneaux, on aurait environ 1 300 sorties annuelles de bateaux dont plus de 90 % seront à répartir sur les 6 mois d'avril à septembre dont 60% environ pour les seuls mois de juillet et août.

Ce qui donne environ 700 sorties pour ces 2 mois soit environ 11 sorties en moyenne par jour ; dont 90 % font une sortie de moins d'1 jour (4h de navigation) et avec 2 itinéraires possibles (vers l'écluse de Lesches ou vers l'écluse de Meaux qui a l'avantage d'avoir un bief plus intéressant pour une sortie à la journée ne nécessitant pas de passer cette écluse). Même en envisageant des pointes de fréquentation les week-ends, soit une vingtaine de bateaux par jour, il existera toujours les 2 possibilités de naviguer soit vers Meaux (bief de 11 kms), soit vers Lesches/Chalifert. Même si 80 % des plaisanciers choisiraient l'itinéraire journalier le plus contraignant et le moins attractif pour une sortie à la journée à savoir celui les obligeant à franchir les écluses de Lesches et Chalifert, il n'y aura pas de « bouchons » puisque ces écluses de 45 m peuvent accueillir 4 à 5 bateaux de plaisance selon leur longueur par éclusée ou bassinée (On n'est pas dans la configuration commerce où l'écluse n'accueille qu'1 bateau par éclusée). Dans l'autre sens, vers Meaux, il existe 11 kms de bief pour 20 bateaux avec des possibilités d'amarrage forain ou autre le long des 2 berges (22 kms).

Commentaire commissaire enquêteur

Les prévisions permettent de penser que le trafic sera fluide sur le canal.

13.1c - Seul impact sur les stations de Petite Naïade si bateaux sortent ou entrent de façon rapprochée ?

Réponse :

La station de petite naïade identifiée est située à l'Ouest de l'entrée du port sur le canal de Meaux à Chalifert. Le substrat sur lequel elle est enracinée ne sera pas impacté par l'aménagement du port qui ne prévoit pas de curage du canal dans ce secteur.

Elle cohabite avec le trafic fluvial actuel et ne devrait pas être impactée par une augmentation modérée du trafic fluvial comme celui prévu dans le cadre du projet.

Commentaire commissaire enquêteur

La petite naïade n'apparaît pas menacée car située suffisamment à l'ouest de la passe d'entrée dans la darse. Par l'intermédiaire de la capitainerie, une information et une sensibilisation à sa protection pourrait être faite. Son suivi est prévu dans le dossier

13.1d - En réponse à la question du dimensionnement du port, il est fait référence à une étude de faisabilité de 2017. Cette étude de faisabilité a été réalisée par qui ? Pourquoi n'a-t-elle pas été jointe au dossier qui contient pourtant de nombreuses annexes ?

Réponse :

Une étude de faisabilité a effectivement été réalisée en 2017 par Site et Cité et suivie d'une étude de programmation et pré-opérationnelle confiée à Grellet conseil, expert en navigation-tourisme fluvial et Urbatec, Bureau d'études techniques, tous professionnels dûment mandatés par la commune de Coupvray, à l'issue de consultations conformes au code des marchés publics. Toutes les procédures tant de désignation que de cadrage juridique du projet, ont été accompagnées et cadrées par un cabinet juridique, conseil de la commune : Parme avocats.

Les éléments de ces études ont contribué à l'étude d'impact (notamment sur les variantes d'implantation et d'organisation du projet, le calibrage du port, les principes d'aménagements de voirie et paysage, d'implantation du bâti, etc.). Mais d'une part elles ont été jugées trop volumineuses, pour un dossier déjà considérable, et d'autre part elles ont été reprises, précisées et remplacées par les études de MOE, dûment attribuées et aujourd'hui réalisées (niveau AVP ou PRO). Ce sont ces dernières, ainsi que les demandes de permis de construire, de permis d'aménager (parking des Chauds Soleils) et la déclaration de travaux (Darse), qui ont de ce fait principalement alimenter l'étude d'impact.

Ces études préliminaires seront mises à disposition de la CE si elle le souhaite.

Commentaires commissaire enquêteur

L'étude ayant été communiquée lors de la concertation elle aurait pu rester disponible, mais n'a pas été demandée par le public lors de l'enquête.

13.2 - Concernant la Laïche étoilée, qui aurait été identifiée en 2018 et pas l'année suivante, il est regrettable que le doute n'ait pas été levé en faisant une vérification en 2020 ou 2021 pendant la période de floraison de mai, juin et juillet

Réponse :

Il est précisé, au contraire, au paragraphe B.4.4. de l'état initial que cette espèce n'ayant pas été trouvée en 2019, elle a été recherchée en 2020 à la bonne saison et n'a pas été trouvée non plus.

- « Cette espèce n'a pas été revue par Confluences lors de son inventaire de juillet 2019. Une vérification a été réalisée au printemps 2020 et n'avait pas permis de la retrouver non plus.
- Par ailleurs, ses habitats de prédilection sont des layons des chênaies oligotrophiques, des moliniaies, des prairies acidiphiles hydromorphes et des landes humides, donc aussi bien des milieux ouverts que semi-fermés mais toujours humides. Ici, l'habitat identifié « les ripisylves » n'est pas humide et ne correspond donc pas aux exigences de cette espèce. »

Il a donc été considéré que l'espèce avait probablement été mal identifiée et qu'elle n'était pas présente.

Commentaire commissaire enquêteur
Cette question a été traitée précédemment.

13.3 - En réponse à la recommandation de la MRAe de « Reprendre l'évaluation des incidences résiduelles en démontrant, pour chaque composante de biodiversité, l'effet des mesures d'évitement et de réduction proposées », il n'y a pas eu de réponse. Il est seulement envisagé un suivi et qu'au besoin des corrections pourraient être apportées. Le suivi ne répond à la demande qui est celle d'une évaluation antérieure à la réalisation du projet et non d'un constat post.

Réponse :

La réponse à cette question est la justification des méthodes d'inventaire, d'évaluation des enjeux et de proportionnalité des mesures ERC. Un suivi est prévu en plus de cette démarche étayée et rappelée au 6.1.

Le mémoire en réponse explicite en quoi cette recommandation est injustifiée, et rappelle notamment que « les mesures proposées correspondent aux impacts évalués avec la méthodologie exposée en annexe, et qui utilise des méthodes reconnues » et « qu'un suivi de l'efficacité des mesures est prévu ». On rappellera simplement ici que les impacts résiduels ont été appréciés sur 38 spécimens et/ou espèces recensés au sein de 8 taxons répertoriés, et que les impacts ont été appréciés et justifiés :

- . Faibles pour 3 d'entre eux
- . Négligeables pour 14
- . Positifs pour 21 d'entre eux

Ni la MRAE, ni encore moins les Associations, ne font la démonstration que l'évaluation des incidences résiduelles est erronée, ni que l'effet des mesures d'évitement et de réduction est insuffisamment démontré.

La MRAe ne dit pas qu'il n'y a pas d'évolution des incidences résiduelles ou qu'elle soit erronée mais seulement que cette évaluation n'est pas assez approfondie. Il ne peut donc pas être répondu d'une part que la réponse est dans l'avis de la MRAe qui est « *Un suivi des résultats des mesures proposées est prévu. Si ces mesures s'avéraient insuffisantes des mesures de corrections devraient être impérativement apportées* » et d'autre part correspondrait aux méthodes exposées dans la partie IV de l'étude d'impact est inexact. Les méthodes employées d'inventaire de la faune et la flore ne sont pas mises en cause ainsi que l'exposé des critères de bio évaluation.

Effectivement l'étude d'impact comporte un tableau pages 274 à 276 avec une colonne justification, cependant les effets des mesures d'évitement et de réduction n'ont pas été exposés dans la partie descriptive des différentes mesures.

13.4 - Continuité écologique

13.4a - Concernant la recommandation visant à démontrer que la continuité est-ouest est préservée, il est écrit que « pour les espèces terrestres, le franchissement de la passerelle reste possible. Sinon, un contournement du quartier par le biais de la haie boisée en limite ouest du projet reste possible, par exemple pour les grands mammifères. Ce qui revient à répondre que la continuité est-ouest est remplacée par une continuité sud-nord, en omettant de préciser qu'au nord cette continuité butte sur la RD45A.

Noter que la mesure E7 recherche d'un impact d'évitement minimisé sur la berge du canal p 249 Etude d'impact

Qualifier d'évitement sur la continuité de la berge du choix d'une variante en limitant la longueur de berge semble erroné c'est plus une mesure de réduction car il a forcément une section de berge impactée. L'évitement serait que la berge ne soit pas touchée ce qui est impossible.

La mesure E8 de préservations des arbres à cavités est bien une mesure d'évitement

Réponse :

La question du maintien de la continuité est-ouest a fait l'objet d'un soin tout particulier lors d de l'étude de la passerelle.

Pour rappel, les caractéristiques de la passerelle se basent sur une démarche Éviter Réduire Compenser partagée avec la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre afin de trouver la meilleure solution pour préserver la continuité écologique et assurer le fonctionnement du port.

Il a été choisi de limiter les terrassements qu'impliquerait la création de rampes qui auraient un impact significatif sur la végétation boisée en particulier à l'ouest de l'entrée du port.

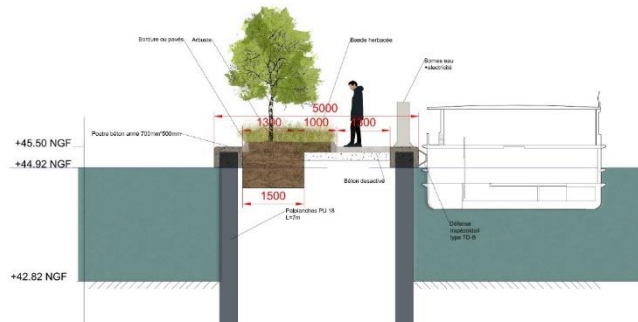
Les impacts sur les continuités concernant plusieurs types de faune ont été examinées afin de proposer l'aménagement le moins impactant :

- La continuité des espèces aquatiques n'est pas impactée par les travaux. Les berges verticales équipées de palplanches ne sont pas favorables aux espèces rivulaires.
- L'enjeu principal identifié en termes de continuité concerne les chauves-souris. Des mesures spécifiques d'évitement et de réduction sont proposées pour ce groupe :

- Un travail sur la trame noire avec une absence d'éclairage des quais et des cheminements le long du canal
- Des plantations d'arbres le long du quai afin de favoriser les circulations est-ouest de part et d'autre de l'ouverture de la darse
- Les arbres à cavités identifiés sont conservés
- Pour les espèces volantes comme les oiseaux ou les insectes, l'ouverture de la berge sur 20 m n'est pas significative dans leurs déplacements. Il n'y a pas ici de rupture de continuité
- L'aménagement de la passerelle proposée vise donc la continuité pour les mammifères terrestres : petits mammifères et grande faune même si aucune des espèces observées ou potentiellement présentes sur le site n'est considérée comme remarquable.

La continuité fonctionnelle est assurée par le dispositif suivant :

- **La reconstitution de la continuité des huppriers, à destination notamment de l'avifaune et des chiroptères, par la plantation d'un alignement d'arbres à raison d'1 sujet tous les 8 mètres : Il s'agira essentiellement d'Erable plane, d'Erable champêtre, de Merisier et de Charme.**
- **Le quai, côté canal, sera végétalisé par le biais d'une bande herbacée de 2,50m de large sur toute la longueur du quai. Cette bande herbacée sera composée d'essence floristique indigène de type « prairie mésophiles ». Cette bande permettra la circulation et servira de refuge pour les insectes, les micromammifères ainsi que les reptiles et les oiseaux.**
- **Pour la passerelle elle-même : Son tablier recevra un substrat texturé : mélange terre/pierre sur 15 cm d'épaisseur. Les rampes d'accès, de structure métallique, seront de part et d'autre recouvertes d'un gazon synthétique muni d'une couche de souplesse. : La mise en place d'un substrat plus naturel apparaît comme complexe au regard de la pente.**
- **La préservation de la « trame noire » le long du canal :**
 - . **Aucun éclairage ne sera positionné le long du canal mais des éclairages ponctuels baliseront les quais. Ces éclairages feront l'objet d'une baisse d'intensité à 23h de 50 % et seront éteints au plus tard à 1h du matin.**
 - . **La zone bâtie la plus proche du canal fera l'objet d'un abaissement programmé de l'éclairage pendant la nuit**



D'après le diagnostic de l'état initial au B.6.5. Les circulations grande faune se font essentiellement au droit des haies et des lisières forestières, c'est pourquoi il est indiqué que la végétalisation du projet et la création d'une haie en limite ouest du site est favorable aux déplacements des espèces qui pourront ainsi contourner la zone aménagée. Cette possibilité de contournement vient en complément du dispositif de franchissement proposé.

Il faut aussi préciser que les déplacements nord/sud existent déjà avec des franchissements de la RD45 au droit du projet mais aussi de part et d'autre. En effet, cette portion du canal bordé d'une lisière boisée se situe entre :

. L'écluse de Lesches qui constitue une rupture de continuité est-ouest et oblige les espèces à remonter vers le nord pour la contourner (en franchissant de nombreuses infrastructures – notamment le tunnel de Chalifert et la RD45).

. Et à l'Est, les quartiers d'habitation existants de Coupvray qui interrompent ou réduisent très largement les capacités de circulation de la grande faune le long du canal.

Commentaires commissaire enquêteur

Si la continuité écologique est-ouest sera reconstituée, sa coupure sera effective pendant une la période de travaux liés à la darse notamment (élargissement du canal au droit de la darse, évacuation des déblais par voie fluviale, la création du quai sud de la darse, etc.)

Comme il est prévu de réaliser une rive écologique sud-nord à l'ouest du projet. Celle-ci pourrait être mise en œuvre aussitôt que possible afin qu'elle puisse être fonctionnelle et se substituer en partie à la continuité est-ouest.

13.4b - Il est considéré que la continuité peut être assurée par la passerelle disposant de rampes de pente 3/1 recouverte d'un gazon synthétique. Y a-t-il des exemples comparables de passage pour la faune qui serait opérationnel avec des pentes aussi prononcées et un revêtement en gazon synthétique ? Y a-t-il un retour d'expériences fait par des écologues ?

Réponse :

Cette remarque concerne exclusivement les rampes d'accès, traitées en gazon synthétique ; alors que le tablier de la passerelle est lui traité en revêtement « terre-pierre », qui assurera la continuité écologique.

La question du « toucher animal » est très peu étudiée dans la bibliographie :

« Le toucher est également un critère sensoriel à prendre en compte cependant très peu documenté pour tout ce qui a trait au franchissement des infrastructures par la faune. Le sens du toucher est associé aux autres sens comme l'odorat ou le goût dans le cas de la recherche de nourriture (Krueger, Laycock, Price 1974). L'animal pourra évaluer au toucher si des éléments de la végétation ou du substrat sont susceptibles de porter atteinte à son intégrité physique. Ce sera par exemple l'évitement de buissons trop épineux pour certaines espèces à la peau fragile ou l'évitement d'un support trop absorbant ou trop sec pour les amphibiens par exemple. Ce critère devrait être davantage pris en considération lorsqu'il s'agit d'évaluer l'adéquation entre un ouvrage de franchissement et une espèce cible donnée. » Source SEREMA Critères éco-éthologiques à prendre en compte pour la restauration des continuités écologiques au droit des ouvrages de franchissement d'infrastructures de transport

La matière ne semble donc pas être un élément déterminant dans l'attractivité du dispositif.

De plus, les matériaux synthétiques sont utilisés très largement et avec beaucoup de réussite dans les aménagements en faveur de la faune :

- **Les « paillasons » pour le franchissement de cours d'eau par les anguilles**
- **Le béton polymère pour les dispositifs de déflexion et de continuité pour les amphibiens**



- Les banquettes en matériaux synthétiques dans les ouvrages maçonnés pour faciliter le déplacement de la faune hors d'eau



La commune, suivant en cela les réserves à l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023), est néanmoins disposée à envisager une optimisation du

dispositif (rampes de pleine terre notamment)

Commentaires commissaire enquêteur

Si l'exposé ci-dessus est détaillé, il n'est pas répondu à la question relative à d'éventuels exemples d'utilisation de gazon synthétique et des retours d'expérience. Il est noté avec satisfaction que les maîtres d'ouvrage se disent prêts à envisager une optimisation du dispositif des rampes d'accès.

13.4c - Il existe des ports de plaisance équipés de passerelles mobiles ouvrantes sur le port ou coulissantes. Cette hypothèse a-t-elle été étudiée ? Si non pourrait-elle l'être afin d'envisager l'accessibilité aux PMR et aux grands mammifères ?

Réponse :

La passerelle créée pour traverser la passe d'entrée l'est avant tout pour servir de passage pour la faune, dans le cadre du maintien de la continuité écologique de la berge. Le cheminement piéton « normal » se fait en contournant la darse, tout comme pour les PMR également. L'installation d'une passerelle mobile n'apporterait aucune plus-value écologique, voire une moins-value en créant, lors des entrées et sorties de port, une interruption épisodique de la continuité fonctionnelle. Elle obligerait en même temps à un surcroît technologique et financier hors de propos.

Pour les grands mammifères : voir supra §13.4a.

Commentaire commissaire enquêteur

Il est pris acte qu'il n'y a pas d'arguments en faveur d'une passerelle mobile.

14- Les déblais de la darse

Dans le cahier d'acteurs de l'ADENCA déposé lors de la concertation en 2020, il est affirmé que les déchets inertes ne sont plus acceptés à compter du 31 décembre 2019 dans la décharge Veolia de Claye-Souilly. Or le dossier dans le dossier d'enquête il est précisé que les déblais de creusement de la darse évacués par voie fluviale devaient être réceptionnés sur ce site qui est peu éloigné. Les porteurs de projet ont-ils l'assurance que les déblais résultant du creusement de la darse pourront être accueillis sur le site de Veolia ?

Réponse :

L'obligation de l'évacuation des déblais par voie fluviale pour l'entreprise attributaire du lot terrassement sera bien une des composantes principales du DCE ; nous maintenons qu'à ce jour le site de Veolia à Claye-Souilly accepte toujours les déblais, mais il appartient bien à l'entreprise titulaire du lot terrassement de contractualiser le site de dépôt des déblais.

La connexion se fera via le canal de Chalifert puis via une portion de la Marne pour arriver jusqu'au port de Fresnes sur Marne vers le site Veolia à Claye-Souilly ou l'entreprise ECT à Annet sur Marne.

Commentaires commissaire enquêteur

Dans la question posée, il n'était pas question que soit remis en cause l'évacuation par voie fluviale des déblais. Il est rassurant de constater qu'a priori le site de Veolia pourra réceptionner les déblais car il est facilement accessible à faible distance aussi bien pour les péniches et le transfert en camion.

15- Péniche hôtel stationné à l'intérieur de la darse

Il est envisagé qu'une péniche hôtel puisse stationner à l'intérieur de la darse, comment une péniche de 45 m pourra-t-elle manœuvrer pour entrer et sortir de la darse étant donné que la largeur limitée à 20m de l'entrée du port et le canal 25 m ?

Réponse :

Sur le projet de darse, ont été placés sur le quai sud, 2 bateaux type péniche d'une longueur de 25 à 45m, et deux unités d'une longueur de 20 à 25m. Leur position de part et d'autre du quai « péniche hôtel » est indicative.

Les maîtres d'œuvre confirment que pour les bateaux de gabarit jusqu'à 40m - bateaux qui sont bien manœuvrables - la possibilité d'une localisation à l'intérieur du bassin est réelle. Au-delà de 40 m, cela dépendra du type de navire (à étudier au cas par cas), et restera toujours la possibilité d'apponnement coté canal.

Commentaire commissaire enquêteur

Lors de l'entretien de la commissaire enquêteur avec les représentants de VNF, il a été précisé que le gabarit des péniches atteignait rarement 38m d'où la question de manœuvre ne devrait pas se poser pour des pilotes expérimentés.

16 -Le report modal

Pour le report modal des déplacements domicile-travail est pris en compte la création de pistes cyclables mais aussi le TSCP EVE. Comment envisager le report modal vers un transport collectif en projet dont personne actuellement n'est en mesure de savoir quand il sera opérationnel même s'il est inscrit au SDRIF en vigueur ainsi qu'au projet de SDRIF-E ?

Réponse :

L'étude d'impact et son annexe trafic évalue l'ensemble des scénarii (cf. page 20) et prend bien en compte une évolution de la part modale sur les déplacements domicile-travail des nouveaux habitants. A partir d'un choix modal actuellement de près de 64% en VP (données INSEE), les estimations de trafic prennent en compte une diminution de cette part à 55% (en lien avec les améliorations de l'offre de liaisons douces prévues ainsi que de l'ouverture du TSCP EVE et des tendances de modérations de déplacements en VP).

Concernant l'échéancier du TSCP EVE : Le dossier d'enquête publique a été préparé et doit être mis à jour en 2024. Un schéma de principe datant de 2021 a été soumis au conseil de mobilité. Depuis, ce schéma de principe n'a pas été retravaillé. IdFM va lancer les études d'APS (Avant-Projet Sommaire) avant la fin 2024 pour être finalisées fin 2025. L'APD (Avant-Projet Définitif) est prévu en 2026.

Cet échéancier est à rapprocher des échéances de réalisation du projet lui-même : Les projets immobiliers et le lancement du port lui-même verraient le jour au plus tôt en 2027 /2028, et la mise en circulation du TCSP quelques années plus tard. Ceci rend légitime les estimations de report modal faites par l'étude trafic (Horizons 2025/27 et à terme environ 2040).

Il est précisé que pour les plaisanciers utilisateurs du port le gestionnaire devra assurer des moyens de liaisons « doux » avec la station du TCSP (vélos, voiturette électrique...).

Commentaires commissaire enquêteur

Les précisions données sur l'échéancier du TCSP permet de penser qu'il devrait être opérationnel postérieurement à l'ouverture du port et la livraison des logements entraînant un décalage dans le report modal.

Effectivement il pourrait envisager que le gestionnaire du port puisse mettre à disposition des équipements permettant (trottinette ou vélo électrique) de rejoindre la station du TCSP la plus proche du site qui se situera à 1.3 km à condition qu'il y ait une station pour réceptionner les véhicules.

17- La prise en compte des GES (gaz à effets de serre)

17.1 - La lutte contre le changement climatique est devenue une priorité et se traduit par une volonté politique de réduction des GES. La loi impose que pour tout nouveau projet, l'étude d'impact quantifie les émissions de GES et applique une démarche ERC.

Réponse :

Les facteurs climatiques sont bien traités dans la partie impacts et mesures de l'étude d'impact au chapitre B.2

Conformément au principe de proportionnalité des études d'impact, le dossier propose une analyse qualitative des phénomènes d'émission de GES potentiellement générées par le projet.

Des mesures d'Évitement sont bien prévues au B.2.3. :

Mesures d'évitement et de réduction en phase d'exploitation pour le milieu physique	
Mesures d'évitement	
E1	Végétalisation des espaces verts
E2	Acquisition du label Pavillon bleu pour le port (éducation et sensibilisation à l'environnement, gestion des déchets, gestion de l'eau et du milieu).
E3	Construction de logements passifs (VMC double flux et triple vitrage)

Commentaires commissaire enquêteur

Il est répondu que les facteurs climatiques sont bien traités, ce qui n'est pas contestable.

Mais la question portait sur le bilan des GES émis aussi bien de la phase travaux ou d'exploitation. Même en répondant au principe de proportionnalité des études d'impact, il est bien prévu que l'étude d'impact évalue l'incidence du projet sur le climat mais aussi prenne en compte les émissions des gaz à effet de serre GES pour s'inscrire dans la trajectoire et les orientations définies dans la stratégie nationale bas carbone.

Il faut admettre que toutes les sources d'émissions ne sont peut-être pas connues par exemple concernant les matériaux de construction.

A noter que les mesures dites d'évitement E1, E2 et E3 ne sont pas des mesures de réduction non d'évitement à proprement dits des GES.

17.2 - L'étude d'impact ne comporte pas l'analyse des émissions des GES. La MRAE le signale et recommande que soit faite une analyse du cycle de vie global du projet en tenant compte notamment de la qualité des matériaux de construction visant à favoriser des solutions constructives limitant autant que possible les GES.

Réponse :

Le dossier d'étude d'impact comporte bien une analyse des émissions de GES. Voir réponse ci-dessus / § 17.1

17.3 - Dans le mémoire en réponse à la MRAE, il est précisé qu'une « Analyse du Cycle de Vie a d'ores et déjà été réalisée par le Bureau d'Études Environnementales pour les bâtiments E et F sans en connaître le moindre résultat.

En réponse à « L'Analyse comparative des différentes solutions constructives » du principe constructif et de l'isolation de l'enveloppe des bâtiments un tableau succinct liste des matériaux isolants. Ce tableau est certainement erroné car les menuiseries seraient passées du triple vitrage en 2019 au double vitrage.

Les constructions s'inscrivent dans une optique basse consommation d'énergie. L'éventualité de dispositifs photovoltaïques évoqués dans le dossier n'est pas reprise dans les ambitions en matière d'énergie renouvelable. Dans l'étude d'impact et les demandes de permis de construire il est fait mention de matériaux de construction classiques, n'est-il pas envisageable d'avoir une plus grande ambition en matière de développement durable avec l'utilisation de matériaux biosourcés qui aurait un impact positif sur le bilan des GES ?

Réponse :

L'ambition environnementale est la même pour tous les bâtiments qui composent le projet. Les caractéristiques techniques seront donc identiques sur les bâtiments A, B, C, D, E & F. Des études préalables aux dépôts de Permis de construire ont été réalisées pour s'assurer du respect réglementaire. Les études exigibles à l'instruction des permis de construire ont été produites et figurent dans les dossiers de permis.

Concernant les gaz à effet de serre (GES) ces derniers sont notamment traités dans « L'étude de faisabilité en approvisionnement énergétique » jointe au dossier de permis de construire.

Les études menées à date ne fixent pas un procédé constructif (isolation par l'extérieur ou l'intérieur, double ou triple vitrage, production d'eau chaude, chauffage etc...) mais confirment une conception conforme aux objectifs environnementaux rappelés dans la PC4 des dossiers de permis de construire.

Il appartiendra aux prochaines études à réaliser post obtention du permis de construire, au stade PRO / DCE de préciser ces modes constructifs et d'ainsi de préciser les matériaux permettant la meilleure approche économie d'énergie (faible consommation) / économie de matériaux (faible consommation de Carbone et donc réduction des GES). C'est à ce stade PRO/DCE qu'il sera réalisé les études ACV des matériaux finalement retenus.

Commentaires commissaire enquêteur

Il semble y avoir une confusion entre limitation d'économie d'énergie qui bien évidemment limitera les émissions de GES et un bilan global des GES. En accord avec les prescriptions du PLUi les bâtiments sont conçus pour bénéficier du label Passivhaus.

Mais l'emploi de matériaux plus respectueux de l'environnement ne semble pas être intégré au projet.

18 - Impacts de la darse et des bâtiments E et F sur les eaux souterraines

L'étude d'impact dit :

- P 230 la darse formera un obstacle à l'écoulement des eaux souterraines. Cette incidence sera peu perceptible en raison de la faible perméabilité des terrains et en raison du faible pendage de la nappe.
- P 234, le fond de la darse et les sous-sols des bâtiments E et F (calés à 42,80 m NGF) sont susceptibles de constituer une barrière à l'écoulement de la nappe notamment en période hivernale.
- P 236, le fond du bassin est à la cote 41,80 m NGF, et pour éviter le drainage de la nappe vers le bassin une couche d'argile imperméabilisera le bassin qui interfère avec l'écoulement de la nappe.

Le dossier ne présente pas le sens d'écoulement de la nappe et son fonctionnement, et s'il y a un impact pouvant se répercuter hors périmètre du projet notamment vers l'est où il a été fait état pendant l'enquête de remontées de nappe.

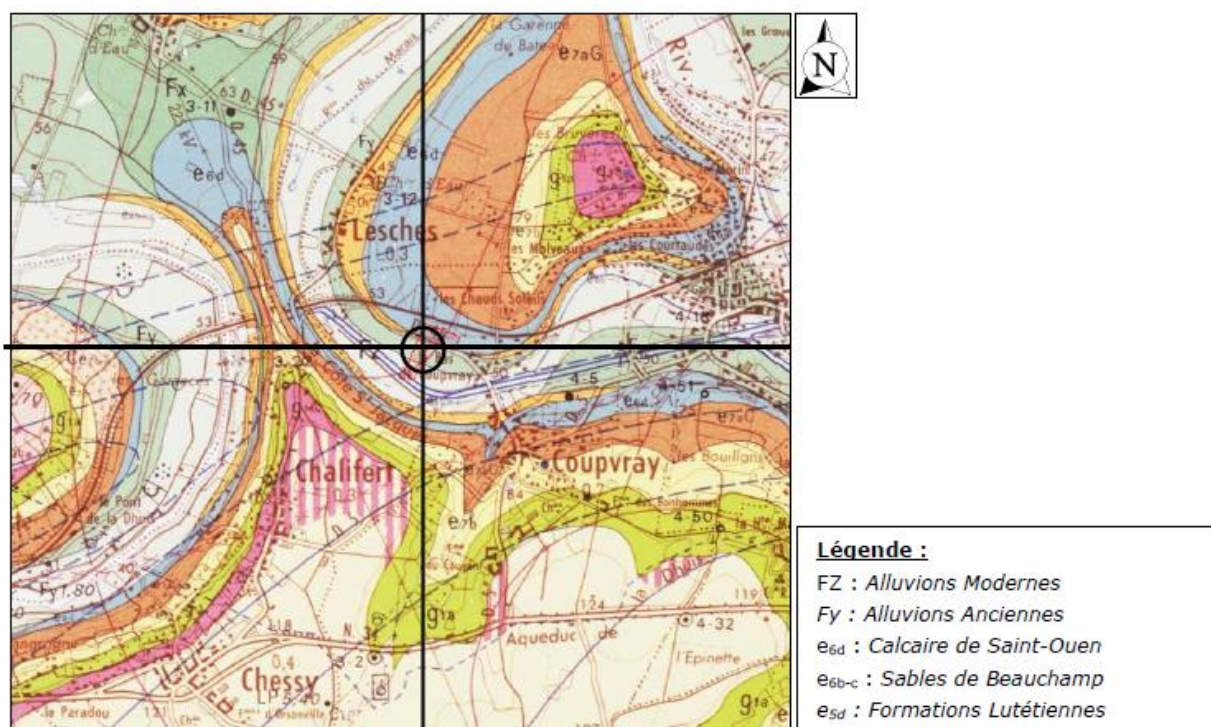
Réponse :

Il est rappelé premièrement que la nappe est de faible pendage et s'écoule vers le sud (*schéma IDDEA ci-après*). Ensuite :

. La surface du fond du futur bassin de régulation se situant, dans la nappe, est de l'ordre de 350 à 400 m² à une profondeur de 2 mètres maximum. Il reste donc un obstacle relativement ponctuel à son écoulement étant donné la surface sur laquelle celle-ci s'étend (cf. extrait de de l'étude géotechnique ci-dessous). En effet, l'écoulement de la nappe peut se répartir sur la toute la surface disponible pour l'expansion de celle-ci, largement supérieure à l'obstacle que représente l'emprise du bassin.

. Cette remarque est valable pour la darse (10 450 m²), dont le fond le mouillage est de 2,10 mètres (par rapport au niveau du plan d'eau/canal) ; la cote de fond se situe quasiment sur le toit de la nappe.

- Formations du Lutétien.



Extrait de la carte géologique de n° 184 de LAGNY au niveau de la commune de COUPVRAY au 1/50 000^{ème} (www.infoterre.fr)

4.3. Contexte hydrogéologique

D'après les informations disponibles sur le secteur (données BRGM, études réalisées...), la première nappe attendue en partie basse du site (zone B) est la nappe alluviale baignant la formation des *Alluvions Modernes* et en communication directe avec le niveau du Ru de Coupvray. Cette nappe serait aussi en communication avec celle baignant la *Formation du Lutétien* et/ou la formation des *Sables de Beauchamp* en partie haute du site.

. Elle l'est également valable pour les bâtiments implantés les plus au sud du terrain : La cote altimétrique de la nappe au droit des bâtiments E et F est estimée à 42.2 - 43.9 NGF selon les suivis piézométriques réalisés sur 1 an. Le plancher du sous-sol de ces bâtiments est à 42.55 NGF. La conception de ces 2 bâtiments a été faite pour limiter l'infrastructure à 1 seul niveau et les infrastructures des 2 bâtiments ne sont pas jointives pour minimiser les impacts hydriques. Le bâtiment E se trouve être dans le sens d'écoulement de la nappe et le bâtiment F est légèrement de biais, facilitant le pendage de la nappe.

Cf carte IDDEA ci-dessous



Le projet a été réfléchi pour minimiser au maximum l'impact sur la nappe.

Commentaire commissaire enquêteur

Il est pris acte de la réponse comme quoi la présence de la darse, des bâtiments E et F et du bassin de rétention ne serait pas susceptible d'avoir un impact sur l'écoulement de la nappe et avoir de répercussion hors périmètre du projet.

19 - Parking Chauds Soleils

Le parking est présenté dans le dossier comme étant équipé d'un portique d'entrée et d'une chaîne. Le portique d'entrée vise à limiter le gabarit des véhicules, mais le fait qu'il y est une chaîne veut-il dire que le parking ne sera ouvert que pour des événements exceptionnels ?

Réponse :

Il remplace le parking existant situé en entrée de ville, au contact des stationnements du complexe sportif et scolaire (décrit dans l'étude d'impact). Le contrôle d'entrée est effectivement prévu par un portique pour éviter les intrusions en phase permis d'aménager – les études PRO affineront le choix final.

Ce parking sera ouvert à la population et pourra garantir dans le même temps les usages plus ponctuels, lié à des manifestations pouvant être



organisé dans le complexe sportif notamment (compétitions notamment).

Il est précisé que la capacité de ce stationnement - comme celle des aires de surface réalisées le long de voie nouvelle de desserte du quartier au sud de la RD45 - ne sont pas comptées dans les places de stationnement dédiées aux opérations immobilières, comme indiqué dans les quatre demandes de permis de construire.

Commentaire commissaire enquêteur

Le parking des Chauds Soleils est donc un parking en accès libre car l'indication de l'équipement d'une chaîne pouvait laisser entendre que ce parking aurait un usage temporaire.

20 - Liste d'attente

Le dossier fait état d'une liste d'attente pour les anneaux du port. Qu'en est-il de cette liste (nombre de personnes, types de bateau, etc.) ? Permet-elle de traduire une demande motivant une centaine d'anneaux ?

Réponse :

Cette liste, gérée par la municipalité de Coupvray, recense actuellement 23 demandes spontanées, principalement pour des « petits gabarits (6/10m) », ce qui s'inscrit aisément dans la répartition envisagée pour les anneaux du port (*tableau rappelé ci-contre, à titre indicatif*), soit 34 anneaux de moins de 10ml.

Cela étant dit, ce n'est pas cette liste qui « justifie » la jauge du port. Cette jauge a été justifiée maintes fois dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse. Elle manifeste simplement, sans information préalable, un intérêt spontané pour le projet.

Longueur des bateaux	Nombre de places
Jusqu'à 6 ml	13
De 6.01 à 8 ml	8
De 8.01 à 10 ml	13
De 10.01 à 12 ml	21
De 12.01 à 14 ml	20
De 14.01 à 16 ml	13
De 16.01 à 20 ml	2
De 20.01 à 25 ml	2
De 25.01 à 45 ml	2
Total	94

Commentaires commissaire enquêteur

Le fait qu'il y ait d'ores et déjà comme demandes spontanées 1/5 du nombre d'anneaux montre qu'il y a une attente et fait espérer que si le projet se concrétise la demande sera plus forte.

Ce qui peut interroger c'est la répartition en fonction de la taille des bateaux, car si spontanément la demande concerne des bateaux de gabarits relativement petits, le quota sera peut-être très vite atteint.

C - Questions complémentaires du procès-verbal

21 - Aspect financier

21.1 - Quelle réponse peut-il être apporter à l'observation disant qu'il « subsiste un doute quant au coût et au financement » ? (RPC6)

Réponse :

Voir SUPRA réponse 10.

21.2 - Si le projet de port ne pouvait pas se réaliser quels seraient d'un point de vue financier les conséquences pour la commune de Coupvray ? (Report d'une question posée oralement en permanence).

Réponse :

Les conséquences d'une éventuelle non-réalisation du projet de port seraient pour la commune essentiellement d'ordre financier.

Les études préalables réalisées et financées par la commune resteraient sans suite. Même si ces dépenses ont déjà été absorbées dans les budgets des exercices antérieurs, elles seraient affectées d'un caractère d'improductivité.

Ces coûts devront être absorbés à posteriori par la vente des terrains pour la mise en place d'un autre projet d'aménagement sur ce secteur à urbaniser.

Commentaire commissaire enquêteur

C'est bien la commune qui prend le risque financier qui sans être neutre ne serait pas excessif.

22 - Fonctionnement du port

22.1 - Il est précisé dans la partie III de l'étude d'impact (Évaluation des impacts et mesures) p 298 (C5 Trafic fluvial attendu) que le trafic sera exclusivement diurne en raison du passage des écluses ouvertes entre 8h et 18 h. Les écluses sont automatisées et leur passage pourra se faire en continu. Est-il prévu un couvre-feu pour les entrées ou sorties de la darse afin d'éviter des nuisances notamment sonores de nuit dans le port ?

Réponse :

Les porteurs de projet confirment que le canal est fermé à la circulation 18h à 8h., et précisent que l'automatisation des écluses concerne bien évidemment la seule circulation diurne autorisée.

L'interdiction pour les plaisanciers de sortir de nuit sur le canal (entre les deux écluses, cela va sans dire) est une proposition intéressante auquel les porteurs de projet souhaitent donner une suite favorable. La poursuite de cet objectif sera requise auprès du gestionnaire du port, et ses modalités d'exécution discutées avec lui (à travers le règlement intérieur du port par exemple).

Commentaires commissaire enquêteur

Même si actuellement il y a le passage des écluses est contraint par des horaires diurnes, ceux-ci pourraient évoluer avec l'automatisation et leur gestion à distance. C'est donc avec satisfaction qu'aussi bien pour la quiétude des plaisanciers que pour les riverains du port et du canal, il semble nécessaire de limiter les déplacements nocturnes de bateaux à moteur plus ou moins sonores.

22.2 - Dans le cas de bateau hivernant, un plaisancier sera-t-il possible que son bateau soit sa résidence principale ?

Réponse :

Ce n'est pas l'objectif. Il est rappelé et précisé :

- **Que sur les anneaux de stationnement permanent les plaisanciers auront néanmoins une obligation périodique de quitter le port, fréquemment pour une période d'au moins 15 jours.**
- **Qu'un % minimum d'anneaux resteront libres pour les passages en escale (généralement 10 à 20%, à mettre au point avec le futur gestionnaire),**
- **Que quelques bateaux (5/6) de type logement « insolite », « toues », etc... seront proposé en hébergement locatif saisonnier, visant la clientèle touristique**

Néanmoins, des conditions dissuasives de l'affectation des bateaux en résidence principale sera requis auprès du gestionnaire du port, et ses modalités d'exécution discutées avec lui (à travers le règlement intérieur du port par exemple).

Commentaires commissaire enquêteur

Il est satisfaisant de constater que la volonté des porteurs de projet est de ne pas avoir un port « dortoir » mais un port qui aura réellement une vocation touristique diversifiée qui devrait avoir un impact sur sa rentabilité qui est liée non seulement à sa taille mais aussi à l'offre de services.

22.3 - Toujours dans la partie C5, il est dit que le port permettra de faire escale pour les bateaux circulants dans le secteur et qu'il y aura aussi de l'hivernage. Est-il prévu une partition du nombre d'anneaux d'escale et d'hivernage ?

Réponse :

Cet objectif est partagé par le porteur de projet (voir ci-dessus § 22.2), et est de l'intérêt même du gestionnaire pour équilibrer son budget de fonctionnement


Commentaires commissaire enquêteur

Dans le même esprit que pour la question à la question précédente, il apparaît souhaitable de limiter l'hivernage d'un grand nombre de bateaux.

Les maîtres d'ouvrage ont traité spécifiquement les contributions des associations FNE 77, LPO et RENARD

Les contributions de l'association AB2CV ont été traités dans le cadre du procès-verbal et du mémoire en réponse et elles n'ont pas été omises.

Pour les thèmes déjà abordé il ne sera pas mis de commentaires



I - SUR LA MODIFICATION DU PLUI

I.1 – CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

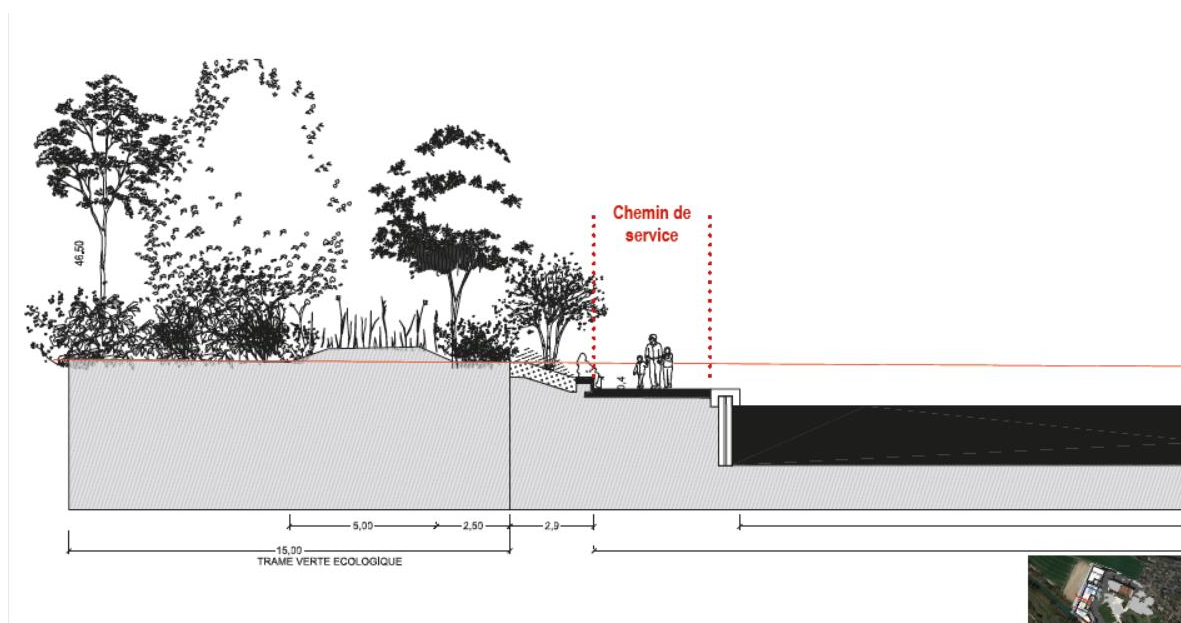
I.1.2 - La continuité Nord –Sud située à l'est :

- Sa largeur, pour en assurer une pleine fonctionnalité, nous semble trop faible en partie nord le long des habitations où elle se réduit à 6 mètres de large obligeant à supprimer la rangée d'arbres :

- Nous demandons que la largeur de cette bande soit revue à la hausse à ce niveau pour assurer la mise en place des 3 strates de végétation décrites dans le projet afin d'assurer sa fonctionnalité le long des futurs logements collectifs.

La largeur disponible est celle de la parcelle en cours d'acquisition. Elle est plus étroite dans la partie nord (7 m au contact de la RD45), mais va s'élargissant jusqu'au canal, où son épaisseur atteint plus de 15 m. La mise en place des 3 strates arborées sera possible sur la totalité de son emprise. Elle sera parfaitement fonctionnelle le long de futurs logements collectifs et du quai ouest.

De surcroît elle est adossée à l'est à des espaces verts largement dimensionnés : large talus planté de raccordement au quai ouest de la darse, espaces verts de l'îlot immobilier nord (espaces collectifs, jardins partagés en cœur d'îlot, haies vives, etc...)



Commentaires commissaire enquêteur

A noter qu'il est répondu positivement à la demande de FNE 77. Comme déjà mentionné en précédemment, il serait souhaitable de mettre en œuvre la réalisation de la rive écologique aussi rapidement que possible afin de la rendre fonctionnelle comme substitution de la continuité est-ouest pendant qu'elle sera interrompue.

Si l'OAP définit le principe de cet aménagement cet impératif ne figure pas au règlement graphique afin d'en fixer réglementairement son emprise, sa destination et sa préservation au sein du zonage Np au règlement trop généraliste.

Les maîtres d'ouvrage sont favorables à cette demande. Ils proposent que la zone Np à cet endroit soit renforcée par une protection d'espace boisé classé (L.113-1), suivant en cela l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023)

Commentaire commissaire enquêteur

Rien à ajouter à part l'intention de répondre favorable à la demande sera suivie.

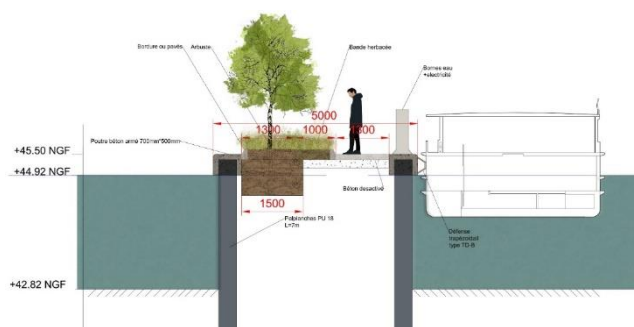
Ce corridor écologique est repéré au Schéma régional de cohérence écologique d'Ile de France (SRCE), comme continuité fonctionnelle. Celui-ci fixe un objectif de maintien ou d'amélioration des continuités ; le projet présenté ne va nullement en ce sens et pose un problème de compatibilité avec les objectifs du SRCE.

Le corridor repéré par la SRCE ne concerne pas la « continuité nord-sud située à l'est » comme l'indique par erreur l'Association. Celle-ci veut sans doute parler du réservoir de biodiversité identifié par le SRCE sur le canal et ses berges.

Sur ce dernier point, les maîtres d'ouvrage partagent l'objectif de préserver la continuité écologique fonctionnelle de la berge nord du canal. Ils considèrent que le dispositif envisagé est nécessaire et suffisant pour maintenir cette continuité, et donc compatible avec les objectifs du SRCE. En effet :

La surface concernée en rive nord du canal (5 400 m²) conserve une vocation essentiellement naturelle et non artificialisée représentée par :

- **L'extension des surfaces en eau : élargissement du canal et plan d'eau de la darse**
- **Les aménagements paysagers accompagnant le chemin de halage reconstitué de part à l'ouest du quai et à l'est de la passe d'entrée**
- **La partie sud du bassin paysager de gestion des eaux pluviales**



Sur les 5 400 m² concernés sur cette seule berge, seuls sont minéralisés le quai lui-même (360 m²) et l'aire d'accès à la rampe de mise à l'eau (390 m²), soit moins de 15 % de la surface concernée, et moins de 9 % si l'on considère la totalité de la zone Np (750/8000 m²)

La continuité fonctionnelle est assurée par le dispositif suivant :

- **La reconstitution de la continuité des houppiers, à destination notamment de l'avifaune et des chiroptères, par la plantation d'un alignement d'arbres**

à raison d'1 sujet tous les 8 mètres : Il s'agira essentiellement d'Erable plane, d'Erable champêtre, de Merisier et de Charme.

- Le quai, côté canal, sera végétalisé par le biais d'une bande herbacée de 2,50m de large sur toute la longueur du quai. Cette bande herbacée sera composée d'essence floristique indigène de type « prairie mésophiles ». Cette bande permettra la circulation et servira de refuge pour les insectes, les micromammifères ainsi que les reptiles et les oiseaux.
- Pour la passerelle elle-même : Son tablier recevra un substrat texturé : mélange terre/pierre sur 15 cm d'épaisseur. Les rampes d'accès, de structure métallique, seront de part et d'autre recouvertes d'un gazon synthétique muni d'une couche de souplesse. : La mise en place d'un substrat plus naturel apparaît comme complexe au regard de la pente.
- La préservation de la « trame noire » le long du canal :
- Aucun éclairage ne sera positionné le long du canal mais des éclairages ponctuels baliseront les quais. Ces éclairages feront l'objet d'une baisse d'intensité à 23h de 50 % et seront éteints au plus tard à 1h du matin.
- La zone bâtie la plus proche du canal fera l'objet d'un abaissement programmé de l'éclairage pendant la nuit.

Les maitres d'ouvrages notent enfin l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023), et sont tout à fait prêts, pour satisfaire aux réserves émises dans cet avis, à engager une amélioration de la fonctionnalité écologique de la passerelle (le remplacement, par exemple, des pentes en gazon synthétique par des rampes de pleine terre sera étudié).

Ils proposent également que la préservation de la continuité écologique en berge du canal soit mentionnée et cartographiée dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

I.2 PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE

Nous pensons que les impacts résiduels sur la biodiversité lié à la présence de ce nouveau quartier et de son activité portuaire sont sous évalués : les mesures de réduction ou d'évitement ne peuvent à notre avis pas garantir l'absence de perte nette de biodiversité puisque la plupart des habitats naturels locaux y compris les zones considérées à fort enjeu ainsi que le corridor écologique Est –Ouest seront impactés et non complètement compensés. Nous nous étonnons de l'absence de proposition de mesures de compensation. La MRAE d'ailleurs juge le dossier non acceptable à ce sujet.

L'association ne démontre pas que les impacts résiduels sont sous évalués.

La MRAE n'a pas jugé le projet « non acceptable » et ne s'est pas non plus « étonnée de l'absence de mesures de compensation ; elle a uniquement recommandé de :

- Reprendre l'évaluation des incidences résiduelles en démontrant, pour chaque composante de biodiversité, l'effet des mesures d'évitement et de réduction proposées
- Renforcer les mesures d'évitement et de réduction, et proposer des mesures compensatoires dès lors que le projet participe à la perte d'habitats naturels et de fonctions écologiques pour la faune du site. ;

Le mémoire en réponse explicite en quoi ces deux recommandations sont infondées, et rappelle notamment que « les mesures proposées correspondent aux impacts évalués avec la méthodologie exposée en annexe, et qui utilise des méthodes reconnues » et « qu'un suivi de l'efficacité des mesures est prévu ». On rappellera simplement ici que les impacts résiduels ont été appréciés sur 38 spécimens et/ou espèces recensés au sein de 8 taxons répertoriés, et que les impacts ont été appréciés et justifiés :

- . Faibles pour 3 d'entre eux
- . Négligeables pour 14
- . Positifs pour 21 d'entre eux

Ni la MRAE, ni encore moins l'Association, ne font la démonstration que l'évaluation des incidences résiduelles est erronée, ni que l'effet des mesures d'évitement et de réduction est insuffisamment démontré.

Ni la MRAE, ni encore moins l'Association, ne font la démonstration que les mesures d'évitement et de réduction doivent être renforcées, ni que des mesures compensatoires doivent être proposées.

En l'état actuel du dossier, nous demandons comme la MRAE que le pétitionnaire améliore ces mesures de réduction et propose des mesures de compensation au regard de la perte d'habitats naturels et de perte de fonctionnalités écologiques. pour permettre aux animaux de retrouver des zones de nourrissage, de gîtes, de chasse et de reproduction dans des écosystèmes, fonctionnellement, analogues à ceux qui seront détruits.

Concernant les recommandations de la MRAE, réponse a été faite dans le « Mémoire en réponse » joint au dossier d'enquête publique. L'évaluation environnementale a bien analysé, pour chaque thématique de l'état initial, les effets du projet d'aménagement, les incidences brutes engendrées, les mesures ERC proposées par la suite et enfin les impacts résiduels ». Ainsi (Evaluation environnementale PARTIE III Incidences et mesures) : « L'analyse des incidences brutes et résiduelles a été menée conformément aux articles R122-5 5° et R.214 6 II 4° a) et décrit les incidences directes et indirectes en tenant compte des variations saisonnières et climatiques ».

L'Association ne démontre pas que les mesures de réduction envisagées sont insuffisantes, ni que des mesures de compensation soient nécessaires.

Commentaires commissaire enquêteur

Les maîtres d'ouvrage ont répondu spécifiquement à l'association sur un thème qui avait déjà eu une réponse dans les observations du procès-verbal.

Il y aura bien une perte de fonctionnalités écologiques le long du canal compensée par la création de la rive écologique nord sud de plus grande surface que la section de rive du canal. Mais pour assurer sa fonctionnalité il est nécessaire que la continuité nord-sud soit mise en œuvre rapidement.

Les arbres à cavités qui doivent être conservés ne sont pas repérés dans le règlement graphique du PLU, ce qui n'en assure nullement, la pérennité. Nous demandons qu'ils figurent au règlement au titre de l'article L 113-1 du code de l'urbanisme.

Les maîtres d'ouvrage sont favorables à cette demande. Ils proposent que soit institué sur les arbres à cavité recensés dans l'évaluation environnementale :

- **Soit la protection d'espace boisé classé (L.113-1),**
- **Soit, et de préférence, une protection spécifique au titre des éléments de paysage identifiés (L.151-23), suivant en cela l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023).**

dérogation « espèces protégées ». Le pétitionnaire juge que les impacts résiduels sont absents ce qui n'est pas de notre avis. Nous demandons qu'une demande de dérogation pour la perturbation intentionnelle, la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées soit déposée auprès de l'administration.

L'association ne démontre pas ce qu'elle avance.

Les maîtres d'ouvrage pétitionnaires maintiennent leur analyse des espèces et habitats concernés par le projet, et leur appréciation des impacts résiduels, comme rappelé supra et dans le mémoire en réponse à la MRAE. Une demande de dérogation n'est pas justifiée.

Commentaires commissaire enquêteur

Comme déjà abordé il y aura bien perturbation du milieu naturel et interruption temporaire de la continuité est-ouest. Mais la perturbation ne doit pas entraîner la disparition d'espèces et à remarquer que les services instructeurs du dossier et notamment de l'étude d'impact non pas jugés qu'il fallait demander une dérogation au titre des espèces protégées. Et même la MRAE recommandant d'apporter des compléments n'a pas demandé que soit fait une demande de dérogation.

II – INTÉRÊT GENERAL DU PROJET

Un projet de port qui ne profitera pas à la majorité des classes sociales :

L'offre proposée (bateaux de 8 mètres et plus) est adaptée à la plaisance fluviale et tout à fait traditionnelle en la matière. Elle est destinée aux plaisanciers de toutes catégories et vise, par principe, une clientèle bien au-delà du périmètre communal et de « sa » population. 23 demandes d'anneaux d'amarrage ont d'ores et déjà été faites spontanément, y compris par des Cupressiens. Toutes classes sociales confondues, la population communale et des environs, pourra par contre bénéficier d'un réseau étendu de promenades et d'itinéraires piétons cycles, et d'un nouveau point d'intérêt « fluvestre » grâce au port et à ses abords, ainsi que des équipements publics créés (crèche, aire de jeux pour enfants, etc).

Commentaires commissaire enquêteur

Comme très souvent dans le domaine touristique, l'offre n'est pas accessible à tous et les plaisanciers appartiennent le plus souvent à des classes supérieures.

Il est difficile de se satisfaire d'une réponse disant que le réseau de promenades ou d'itinéraires piétons sera étendu.

Ne serait-il pas possible d'envisager des activités par exemple destinées aux scolaires, centres de loisirs en lien avec la navigation de plaisance ?

En matière de biodiversité, le PADD de Val d'Europe Agglomération (Axe 5, page 21) affirme la volonté de « Protéger de toute urbanisation les espaces naturels remarquables tels que les ZNIEFF, les Espaces Naturels Sensibles ou les autres milieux à forte valeur écologique ou forte potentialité ».

Une partie du site choisi, la berge du canal, rentre dans ces critères et le choix de son aménagement actuel en regard de la darse même s'il est classé en zonage Np relève à l'heure actuelle plus d'une zone urbaine que d'une zone naturelle.

Comme il a été précisé plus haut, la zone Np, en berge du canal, ne relève pas d'une zone urbaine, mais bien d'une zone naturelle. En effet la surface concernée en rive nord du canal (5 400 m²) conserve une vocation essentiellement naturelle et non artificialisée représentée par :

- **L'extension des surfaces en eau : élargissement du canal et plan d'eau de la darse**
- **Les aménagements paysagers accompagnant le chemin de halage reconstitué à l'ouest du quai et à l'est de la passe d'entrée**
- **La partie sud du bassin paysager de gestion des eaux pluviales**

Sur les 5 400 m² concernés sur cette seule berge, seuls sont minéralisés le quai lui-même (360 m²) et l'aire d'accès à la rampe de mise à l'eau (390 m²), soit moins de 15 % de la surface concernée, et moins de 9 % si l'on considère la totalité de la zone Np (750/8000 m²).

Liaisons douces

En matière de liaison douce : une liaison douce Est- Ouest est identifiée le long de la rive du canal sur le plan de zonage du PLUi (Pointillés rouge) comme liaison douce structurante au titre de l'article L. 151-38 du CU :

Sa continuité se doit donc à ce titre d'être maintenue et améliorée. Nous demandons le maintien d'une continuité le long du canal compatible avec l'usage actuel constaté Piétons et cycles qui eux ne pourront pas emprunter la passerelle et faire le tour du port. En tant que nouvel équipement sur le domaine public celle-ci doit aussi légalement être accessible aux personnes handicapées (PMR)...

La continuité de la liaison douce Est Ouest en rive du canal est un objectif partagé par les maîtres d'ouvrages. Elle est d'ailleurs inscrite dans le SDIC (Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables) de Val d'Europe Agglomération.

Au droit du port, cet itinéraire contourne la darse, en empruntant les quais et les espaces piétonniers qui la bordent. La continuité de la liaison douce structurante est donc maintenue.

La passerelle franchissant la passe d'entrée est essentiellement dédiée au maintien de la continuité écologique, et non aux utilisateurs du domaine public (par utilisateurs, on entend les représentants de l'espèce humaine) ; elle n'est donc en aucune façon soumise au respect des normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Commentaires commissaire enquêteur

Il faut remarquer que la liaison douce en bordure du canal coïncide avec la servitude de marchepied qui en théorie n'est pas obligatoirement ouverte au public.

Point de vue environnemental

Ce projet ne va nullement dans le sens des préoccupations et orientations environnementales actuelles notamment en matière d'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et de préservation de la biodiversité qui révèle aussi de l'intérêt général.

Concernant l'objectif ZAN : L'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) n'est absolument pas remis en cause par le projet.

Il est d'abord utile de rappeler très exactement le contexte et le cadrage de cet objectif par rapport au projet :

La loi Climat et résilience du 22 août 2021 a assigné au SDRIF le rôle de fixer une trajectoire permettant d'aboutir, en 2050, à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de 10 années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation.

La région a fixé l'aboutissement de cet objectif de ZAN en 2040.

Les dispositions réglementaires du projet de SDRIF E définissent ainsi notamment des capacités d'extension calculées à l'horizon 2040 avec pour objectif de respecter la trajectoire régionale.

La trajectoire régionale de réduction de l'artificialisation prévoit 2 périodes :2021-2031 et 2031-2040 :

- **Pour la 1ère tranche de 10 ans 2021-2031 :** une réduction de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers de 20% par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée via le MOS au cours des 10 années précédentes (2011-2021).
→ Création ou extension d'espaces urbanisés sur des espaces initialement à vocation naturelle, agricole ou forestière (et non au regard des zonages définis par le PLUI).
- **A compter de 2031 :** une réduction de l'artificialisation nette de 20% pour les périodes 2032- 2041 et 2042-2050.
La réduction de l'artificialisation nette sera évaluée au regard du solde entre les surfaces nouvellement artificialisées et les surfaces désartificialisées sur le périmètre du PLUI
⇒ A compter de 2031 toute artificialisation excédentaire par rapport aux potentialités du SDRIF devra être compensée par une renaturation effective à l'horizon 2040.
- **A compter de 2050 :** une absence d'artificialisation nette.
A ce jour la compatibilité de la procédure en cours s'apprécie au regard du SDRIF en vigueur . En effet, le projet de SDRIF-E arrêté le 12/7/2023, ne produit à ce jour aucun effet juridique. Selon le planning prévisionnel de la région, le projet de SDRIF E devrait être adopté par le conseil régional début juillet 2024 et ensuite approuvé définitivement par décret en conseil d'Etat fin 2024/début 2025.

Lorsque le SDRIF-E sera approuvé, les surfaces du projet (4,7 ha) seront alors décomptées - au titre des espaces agricoles naturels et forestiers urbanisés - des capacités d'urbanisation autorisées, cartographiées ou non cartographiées.

Il s'installe sur 4.7 hectares d'espaces actuellement à usage agricole ou naturel dans un secteur qui apparaît comme l'un des plus écologiquement remarquable du territoire de Coupvray et de Val d'Europe Agglomération fortement impacté par les activités humaine. L'intérêt général serait plutôt de le considérer comme un espace de respiration à préserver d'une urbanisation importante située en-dehors de l'axe de développement préférentiel choisi sur la commune de Coupvray.

Affirmer que « le projet s'installe dans un secteur qui apparaît comme l'un des plus écologiquement remarquables du territoire de Coupvray et Val d'Europe Agglomération », constitue une erreur manifeste d'appréciation. A l'exception de la berge du canal, dont personne (voir supra) ne conteste l'intérêt écologique, et surtout pas les maitres d'ouvrages pétitionnaires, les espaces concernés sont pour l'essentiel des terres de monoculture intensive, consacrée le plus souvent à la culture du maïs, et donc d'une qualité environnementale particulièrement faible. Le projet est par ailleurs totalement extérieur aux ZNIEFF recensées aux environs, et ne leur porte donc strictement aucune atteinte, qu'elles soient proches ou lointaines.

« L'espace de respiration » évoqué par l'Association est maintenu et enrichi :

- Par la création, au cœur même du projet, d'un plan d'eau d'un hectare, d'un jardin aquatique, d'un jardin public, de mails et de quais plantés, d'itinéraires de promenade le long des berges et du port, d'un cordon boisé, etc... qui loin de nuire à la biodiversité, contribue au contraire à la renforcer.
- Par le maintien d'une large coupure verte entre Lesches et Coupvray : la distance entre les deux entrées de village n'est que faiblement réduite, à peine 3% de la distance actuelle ; cette réduction est encore amoindrie si l'on prend en compte le linéaire du parking grillagé faisant office d'entrée de ville au sud de la RD45.

On notera enfin :

- Que le projet reste très marginal par rapport à l'axe de développement préférentiel choisi sur la commune de Coupvray : il ne couvre en effet que 4,7 hectares, comparés aux plus de 120 hectares couverts, sur « l'axe préférentiel » par les ZAC de Coupvray et des Trois Ormes
- Qu'il est proportionné à son objet : envelopper à la fois le port et le pôle d'équipements existants, tout en laissant libre de construction les berges du canal
- Que les volumes bâtis du projet sont en harmonie avec ceux des constructions auxquelles il s'adosse : maisons individuelles au nord, halles de tennis au sud.

Commentaires commissaire enquêteur

Effectivement, la majorité de l'emprise du projet a ou a eu une vocation agricole, mais il faut remarquer qu'elle est classée en zone UE ou AU donc destinée ne pas conserver sa vocation initiale.

Le projet de port répond au schéma directeur du tourisme fluvial pour le développement du tourisme fluvestre sur la Marne. Même si ce document n'est pas opposable, il résulte d'un travail collectif après un diagnostic complet du territoire vise des objectifs commun

- de retombées économique et sociales pour l'ensemble du territoire,
- de respect de l'environnement et de la qualité de pour les habitants et les visiteurs,
- d'amélioration de l'accueil et de l'offre touristique,
- d'une meilleure connaissance du territoire et d'amélioration de la communication.

Il faut aussi noter que FNE 77 demande que soit donné un avis défavorable à la vue des demandes et remarques. Ce qui pose un problème de cohérence car l'association fait au contraire des propositions de modifications du PLUi pour que soit inscrit des protections.

1 – Urbanisation et intérêt public du projet

Les aménagements entraîneront la destruction d'une parcelle agricole et d'une ripisylve sur plus de 4 hectares. Il s'inscrit dans une zone riche en biodiversité, au carrefour de plusieurs espaces protégés : en face de la Réserve naturelle des Prés de Coupvray, ZNIEFF de type 1 « Prés humides de Coupvray », dans la ZNIEFF de type 2 « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne » et à proximité immédiate du site Natura 2000 des « Boucles de la Marne » qui est une Zone de protection spéciale.

La présentation ci-dessus est erronée et tend à faire croire que, sur 4 hectares, le projet impacterait autant la ripisylve que les terres agricoles, et se trouverait de surcroît « au carrefour » d'espaces protégés.

La vérité est toute autre :

- Le projet couvre 4,7 hectares de terres agricoles, consacrées à la monoculture, principalement de maïs. Seules les berges du canal et sa ripisylve sont impactées : ceci représente très exactement 0.54 hectare.
- Le projet ne se trouve pas « au carrefour », mais totalement à l'écart des ZNIEFF et du site Natura énumérés, à l'exception bien sûr des berges citées plus haut. Pour celles-ci, elles impactent 5 400 m² de la ZNIEFF de type II / « Vallée de la Marne... » - qui compte 3 600 hectares et couvre 17 communes - soit 0,0015% de la ZNIEFF considérée. Il est à souligner par ailleurs que l'impact environnemental, aussi minime soit-il par sa superficie, se trouve soit évité soit réduit, comme le démontre la démarche ERC de l'étude d'impact.

En ce sens, nous nous interrogeons sur l'intérêt public du projet, nécessaire pour emporter la mise en compatibilité du PLUi. Certes, il semble présenter un fort intérêt économique pour la commune, mais ce dernier ne saurait s'imposer face à l'intérêt de préservation de la biodiversité. Les documents rendus accessibles lors de l'étude d'impact ne justifient pas un besoin particulier de création d'un port de plaisance.

L'intérêt public du projet a été démontré : voir le dossier de déclaration d'intérêt général joint à l'enquête publique.

Le projet non seulement préserve la biodiversité mais il l'augmente : c'est ce que démontrent pour cette thématique l'Etude d'impact et le Mémoire en réponse à la MRAE.

La justification de la création du port est elle aussi largement développée dans l'Etude d'impact et le Mémoire en réponse à la MRAE.

Commentaires commissaire enquêteur

Il peut être rappelé que le projet de port répond au schéma directeur du tourisme fluvial pour le développement du tourisme fluvestre sur la Marne. Même si ce document n'est pas opposable, il résulte d'un travail collectif après un diagnostic complet du territoire vise des objectifs commun

- de retombées économique et sociales pour l'ensemble du territoire,

- de respect de l'environnement et de la qualité de pour les habitants et les visiteurs,
- d'amélioration de l'accueil et de l'offre touristique,
- d'une meilleure connaissance du territoire et d'amélioration de la communication.

Et d'autre part, les projets immobiliers répondent à la forte demande en logements.

Le gouvernement prévoit d'assouplir les règles de construction pour pouvoir construire encore plus.

En l'occurrence, les effets découlant de la modification de la zone et de l'exploitation d'une activité portuaire sont préjudiciables à l'environnement : le défrichement d'une ripisylve, d'une charmaie, les nombreuses nuisances induites par les travaux puis l'exploitation du port (pollution des eaux, nuisance sonore, nuisance lumineuse...).

Contrairement à l'affirmation de la LPO, l'Etude d'impact et le Mémoire en réponse à la MRAE analysent bien les impacts réels et précis sur l'environnement, et annoncent les mesures prises dans le cadre de la démarche ERC pour les limiter ou les réduire. Pour rappel, le port de plaisance sera exploité sous le label « Pavillon Bleu », symbole d'une qualité environnementale exemplaire. Il valorise chaque année les communes et les ports de plaisance qui mènent de façon permanente une politique de développement touristique durable.

Pour créer des liens entre une ville et ses berges, d'autres aménagements, plus respectueux de la nature, sont possibles.

Les maîtres d'ouvrage sont au contraire convaincus que le projet apporte à cette problématique une réponse pertinente, harmonieuse et proportionnée au site d'accueil. Ils précisent que le projet concerne 100 mètres linéaires de berge, et que pour les 2 500 mètres restants (linéaire du canal sur Coupvray) ils sont à l'écoute des propositions de la LPO.

Commentaires commissaire enquêteur

Pas de commentaire particulier à part constater que les maîtres d'ouvrage ne ferment pas la porte à des propositions.

2. Etat initial de l'environnement, évaluation des enjeux et des impacts résiduels

Premièrement, la LPO Île-de-France souhaite souligner les lacunes de l'état initial, qui omet de mentionner certaines espèces présentes dans le périmètre du projet. En effet, conformément aux données recueillies sur le site [Faune Île-de-France](#), l'Epervier d'Europe et le Pic noir, deux espèces patrimoniales avec des enjeux de conservation, ont été observées dans le périmètre d'étude.

La présence de ces espèces n'étaient pas connues lors de la réalisation de cette étude :

L'Epervier d'Europe (*Accipiter nisus*) est une espèce qui ne constitue pas un enjeu écologique particulier (non menacée, non déterminante de ZNIEFF, non inscrite à l'annexe I de la directive oiseaux...). Espèce spécialiste de la chasse aux petits passereaux, d'affinité plutôt forestière, on la rencontre dans toute sorte de boisements ou bocages, même très dégradés d'un point de vue écologique et se rencontre même dans les parcs urbains. La mise en œuvre des mesures

d'évitement et de réduction envisagées dans le cadre du projet permet la prise en compte de cette espèce et des impacts éventuels du projet sur celle-ci.

Le Pic noir (*Dryocopus martius*) est une espèce forestière nécessitant des territoires de plusieurs centaines d'hectares. L'espèce est inscrite à l'annexe I de la directive oiseaux, mais n'est cependant pas considérée comme particulièrement remarquable selon la méthodologie de cette étude. En effet, elle n'est pas menacée et est même en pleine expansion en France depuis une trentaine d'années. L'espèce est déterminante de ZNIEFF à partir de 10 couples (ce qui ne semble pas le cas ici). Elle est peu commune en région, mais cette faible abondance est à mettre en relation avec ses exigences écologiques en termes de surfaces boisées et non avec une quelconque menace. Les boisements matures sont indispensables à cette espèce pour la ressource alimentaire qu'ils offrent (notamment les larves d'insectes xylophages récoltés dans le bois mort) ainsi que les sites potentiels de nidification (grands arbres présentant un fût droit et sans branche). Aucune localisation n'est précisée quant à l'observation de cette espèce, ni de date ou de détail de l'observation (individu erratique ? couple ?). Il est possible que les boisements du site fassent partie du territoire d'un individu ou d'un couple en tant que territoire de chasse. Ils resteraient cependant extrêmement modestes par rapport aux surfaces boisées nécessaires à cette espèce (Plusieurs centaines d'hectares). Ainsi, cette espèce ne constituerait pas un sujet particulier dans les différentes analyses (enjeux, impacts) de cette étude.

Deuxièmement, nous rejoignons l'avis de l'autorité environnementale qui souligne que la valeur patrimoniale et l'intensité de l'enjeu écologique des habitats et espèces présentes ont été sous-évalués. Le manque de précision, notamment quant au trafic fluvial estimé et les impacts de ce trafic sur les habitats et les espèces aquatiques (dont beaucoup d'oiseaux dépendent pour se nourrir), ne permet pas de conclure à des impacts résiduels négligeables pour la biodiversité.

Cette minimisation des enjeux et des impacts est de nature à entraver la bonne information du public lors de l'enquête. Les incidences du projet sont importantes et auront un impact non négligeable sur les continuités écologiques et sur certaines espèces protégées.

La démarche ERC a été réalisée : Evaluation environnementale PARTIE III Incidences et mesures :

« L'analyse des incidences brutes et résiduelles a été menée conformément aux articles R122-5 5° et R.214 6 II 4° a) et décrit les incidences directes et indirectes en tenant compte des variations saisonnières et climatiques.

Ce chapitre analyse, pour chaque thématique de l'état initial, les effets du projet d'aménagement, les incidences brutes engendrées, les mesures ERC proposées par la suite et enfin les impacts résiduels. »

Les valeurs patrimoniales et l'intensité de l'enjeu écologique ont bien été pris en compte, comme il a été démontré dans le mémoire en réponse à la MRAE : « La méthodologie d'évaluation de la valeur patrimoniale et l'intensité de l'enjeu écologique est exposée dans la partie méthodologie. Cette méthode prend bien en compte les listes rouges régionales et nationales, le degré de rareté et les critères déterminant de ZNIEFF. Voir aussi les tableaux de relevé des espèces en annexes 2 à 5 de l'Évaluation Environnementale. »

Il n'y a aucune minimisation des enjeux et des impacts, minimisation que d'ailleurs la LPO IdF ne démontre pas.

Plus particulièrement, deux espèces seront fortement impactées par le projet : le Martin-pêcheur d'Europe et le Moineau domestique :

- Sur le Martin-pêcheur d'Europe, l'enjeu est qualifié de « Assez fort » mais devrait être considéré comme « Fort » au regard des impacts qu'auront le projet sur les berges où nichent l'espèce. Dans le mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale, ce dernier rappelle que la berge située en face du projet est favorable à la reproduction de cette espèce. Cette berge se situe à 30m de l'entrée du futur port. Il est donc certain que le chantier et l'exploitation du port auront des impacts significatifs sur cette espèce protégée et son habitat, et causeront de nombreux dérangements.
- Sur le Moineau domestique, les mesures présentées ne sont pas suffisamment précises pour conclure à l'absence d'impact sur les individus présents dans le périmètre. Dans le mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale, ce dernier précise qu'« il est possible qu'il niche dans les bâtiments du centre sportif voisin du projet ». Afin de s'assurer que les travaux n'auront aucun impact sur la colonie, il est nécessaire de déterminer où il niche de façon précise. A cette fin, la haie dans laquelle ils ont été observés ne devra pas être détruite, et des mesures de protection spécifiques devront être prises pendant le chantier.

Concernant la modification du trafic fluvial, il a été largement démontré que son augmentation ne ferait que compenser la forte diminution actuellement constatée. La mesure de ce trafic, et l'impact du projet sur celui-ci, ont déjà été décrits dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse à la MRAE ; ils sont à nouveau détaillés en rubrique 8, 13.1a et b des réponses faites aux observations de la commissaire enquêteur. Cette évolution, en tout état de cause minime, n'aura aucun effet sur les habitats et les espèces aquatiques.

Pour ce qui concerne le Martin Pêcheur : lorsque le mémoire en réponse évoque « la berge sud », il parle ici de l'ensemble écologique formé par la ZNIEFF de type I « les Prés humides de Coupvray » et qui couvre une dizaine d'hectares de l'autre côté du canal, et non la rive même du canal situé juste en face de la passe du port.

Pour le moineau domestique : la LPO omet de mentionner que « Le site ne présente pas de bâtiment qui pourrait accueillir des nichées. Au §B.6.1.4 de la Partie II (de l'évaluation environnementale) on peut en effet lire l'analyse suivante : « Pour le moineau domestique, individu observé en 2018 sur la haie en limite ouest du complexe sportif. Le site n'offre pas d'habitats de reproduction favorables. L'espèce recherche en effet des bâtiments pour y nicher. Il est probable que les bâtiments du complexe sportif soient utilisés comme site de nidification. Le site constitue un site d'alimentation. »

Le projet reconstituera un site encore plus favorable à l'alimentation du moineau domestique par l'accroissement des superficies et de la biodiversité des espaces naturels créés, en particulier sur sa lisière ouest.

3. Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

... aux documents de planification

Les
Elle
fau
rég

Dre

Le SRCE fixe un objectif de maintien et/ou de restauration des continuités écologiques. Le canal de Meaux à Chalifert et sa berge sont identifiés comme corridor fonctionnel de la sous-trame bleue par le SRCE. En l'espèce, les mesures d'évitement et de réduction proposées, comme le maintien d'une continuité Est-Ouest (mesure R15), ne permettent pas de considérer que les impacts liés à la destruction des continuités écologiques sont négligeables. Les ambitions doivent être revues à la hausse pour assurer une réelle réduction des impacts sur la biodiversité, et des mesures compensatoires doivent être prises pour garantir cette fonctionnalité.

La LPO n'apporte pas la preuve de ses affirmations. Et la MRAE n'a pas évoqué une « obligation de proposer des mesures compensatoires »

Sur ce dernier point, les maîtres d'ouvrage partagent l'objectif de préserver la continuité écologique fonctionnelle de la berge nord du canal. Ils considèrent que le dispositif envisagé est nécessaire et suffisant pour maintenir cette continuité, et donc compatible avec les objectifs du SRCE. En effet :

La surface concernée en rive nord du canal (5 400 m²) conserve une vocation essentiellement naturelle et non artificialisée représentée par :

- L'extension des surfaces en eau : élargissement du canal et plan d'eau de la darse
- Les aménagements paysagers accompagnant le chemin de halage reconstitué de part à l'ouest du quai et à l'est de la passe d'entrée
- La partie sud du bassin paysager de gestion des eaux pluviales

Sur les 5 400 m² concernés sur cette seule berge, seuls sont minéralisés le quai lui-même (360 m²) et l'aire d'accès à la rampe de mise à l'eau (390 m²), soit moins de 15 % de la surface concernée, et moins de 9 % si l'on considère la totalité de la zone Np (750/8000 m²)

La continuité fonctionnelle, et la réduction des impacts est assurée par le dispositif suivant :

- La reconstitution de la continuité des houppiers, à destination notamment de l'avifaune et des chiroptères, par la plantation d'un alignement d'arbres à raison d'1 sujet tous les 8 mètres : Il s'agira essentiellement d'Erable plane, d'Erable champêtre, de Merisier et de Charme.
- Le quai, côté canal, sera végétalisé par le biais d'une bande herbacée de 2,50m de large sur toute la longueur du quai. Cette bande herbacée sera composée d'essence floristique indigène de type « prairie mésophiles ». Cette bande permettra la circulation et servira de refuge pour les insectes, les micro-mammifères ainsi que les reptiles et les oiseaux.
- Pour la passerelle elle-même : Son tablier recevra un substrat texturé : mélange terre/pierre sur 15 cm d'épaisseur. Les rampes d'accès, de structure métallique, seront de part et d'autre recouvertes d'un gazon synthétique muni d'une couche de souplesse : la mise en place d'un substrat plus naturel apparaît comme complexe au regard de la pente.
- La préservation de la « trame noire » le long du canal :
 - Aucun éclairage ne sera positionné le long du canal mais des éclairages ponctuels baliseront les quais. Ces éclairages feront l'objet d'une baisse d'intensité à 23h de 50 % et seront éteints au plus tard à 1h du matin.
- La zone bâtie la plus proche du canal fera l'objet d'un abaissement programmé de l'éclairage pendant la nuit

Les maîtres d'ouvrages notent enfin l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023), et sont tout à fait prêts, pour satisfaire aux réserves émises dans cet avis, à engager une amélioration de la fonctionnalité écologique de la passerelle (le remplacement, par exemple, des pentes en gazon synthétique par des rampes de pleine terre sera étudié).

Ils proposent également que la préservation de la continuité écologique en berge du canal soit mentionnée et cartographiée dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Commentaire commissaire enquêteur

Les travaux sur la berge du canal auront bien des impacts sur la continuité au moins temporaires entraînant une perte de fonctionnalité de la continuité écologique.

- Le SDAGE Seine Normandie 2022 – 2027 pose un objectif de réduire, éviter et compenser l'imperméabilisation des sols, préserver le lit majeur des rivières et sensibiliser les usagers à la pollution des bateaux de plaisance. Des mesures compensatoires doivent donc être proposées afin de veiller au respect de cet objectif.

L'imperméabilisation des sols est très précisément prise en compte dans le « dossier Loi sur l'Eau » La préservation du lit majeur des rivières est sans objet pour le canal considéré.

La sensibilisation des usagers des bateaux de plaisance est un objectif partagé par les maîtres d'ouvrage. D'ailleurs cette thématique est un objectif assigné au futur gestionnaire du port.

Le cahier des charges de la consultation en cours pour la délégation de service public impose, entre autres obligations : « L'obtention et la conservation pour toute la durée de la convention du label « Pavillon bleu », ce qui inclut notamment le devoir d'information et de sensibilisation des plaisanciers aux enjeux environnementaux. Il est rappelé également que sur le seul aspect de l'assainissement, il est prévu un dispositif d'aspiration centralisé des eaux usées sur toute la périphérie de la darse.

Deuxièmement, nous insistons sur l'importance des mesures visant à préserver la trame noire. Plusieurs espèces de chiroptères sont présentes dans le périmètre du projet, pour lesquelles la ripisylve et le canal représente une zone de reproduction et de chasse. Par exemple, le Murin de Daubenton qui est présent sur le site (En Danger sur la liste rouge régional de l'UICN) utilise les surfaces d'eau pour chasser. Le risque d'atteinte aux chiroptères est d'autant plus élevé que le canal est un couloir jusqu'à la forêt des Vallières, un des sites majeurs d'hibernation des chauves-souris dans la région.

La préservation de la trame noire est un objectif partagé par les maîtres d'ouvrage. Le dispositif envisagé est précisément décrit dans l'étude d'impact.

La LPO n'a pas fait la démonstration de l'insuffisance des mesures ERC envisagées. La demande de dérogation évoquée n'a d'ailleurs pas été recommandée par la MRAE.

Par ailleurs, nous soulignons qu'en l'état actuel, les mesures ERC ne permettent pas de réduire considérablement les risques d'atteintes aux espèces protégées et à leurs habitats et que, si aucune mesure complémentaire n'est prise, le pétitionnaire devra déposer une demande de dérogation auprès de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports pour le dérangement, la destruction et l'altération d'espèces protégées et de leur site de reproduction.

R.E.N.A.R.D.

1. L'Opération d'Intérêt National (OIN)

Le projet de port de Coupvray est situé dans une commune soumise à une OIN, datant d'avant 2010. Dans la mesure où le projet de port est postérieur il n'est pas prévu dans l'OIN.

En conséquence le projet de port de Coupvray nécessite la modification du décret décidant la création de l'OIN du secteur IV de Marne-la-Vallée.

Il est donc actuellement impossible d'émettre des autorisations permettant la réalisation du projet de port.

Les cadres légaux et réglementaires déterminent, à leur échelle respective, les opérations souhaitées et/ou envisageables par le SDRIF, le PIG et le PLUI ; cadres dans lesquels s'inscrit exactement le projet soumis à enquête publique.

En effet, selon le code de l'urbanisme, une opération d'intérêt national (OIN) est une opération d'aménagement qui répond à des enjeux d'une importance telle qu'elle nécessite une mobilisation de la collectivité nationale et à laquelle l'État décide de consacrer des moyens particuliers. La qualification d'OIN est attribuée par décret en Conseil d'État inscrivant l'opération sur la liste des OIN. Elle a pour effet de délimiter un périmètre à l'intérieur duquel les autorisations de construire sont délivrées au nom de l'État, même lorsque la commune est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé. L'aménagement y est réalisé à l'aide des outils d'aménagement prévus par le code de l'urbanisme.

L'ensemble du territoire des communes historiques de Bailly Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le Hongre et Serris est situé en OIN.

Le Val d'Europe est né de la volonté de l'Etat d'accueillir le projet Euro Disneyland en France afin de conforter et d'accroître le développement économique de Marne la Vallée et de contribuer à un meilleur équilibre de la Région Ile de France à l'Est de Paris.

Son aménagement est défini par le projet d'intérêt général (PIG) pour l'aménagement du secteur IV de Marne la Vallée lié à la convention du 24 mars 1987 signée entre l'État français, l'EPAMARNE ,les collectivités territoriales, la RATP et The Walt Disney Company.

Initialement conclue pour une période de 30 ans, elle prévoit le développement combiné d'une destination touristique majeure en Europe, Disneyland Paris, et d'un pôle urbain et économique destiné à rééquilibrer l'Île-de-France vers l'Est.

Dans ce cadre juridique, le projet du port de Coupvray qui est situé dans le périmètre de l'OIN, fera l'objet d'autorisations qui seront délivrées par la commune de Coupvray au nom de l'Etat.

De plus il participe bien à l'objectif de l'OIN qui est le développement économique de l'Est parisien dont Marne la Vallée Val d'Europe en ce qu'il :

- **Prévoit la réalisation d'un programme innovant pour le Val d'Europe et qui répond aux objectifs de mixité sociale, de développement durable et de diversification en matière de développement économique lié au tourisme.**

- **Permet également de fonder une ambition touristique spécifique complémentaire des développements d'Eurodisney portée par la**

commune de Coupvray et Val d'Europe Agglomération (VEA) sur un territoire en développement.

Commentaire commissaire enquêteur

Il semble que l'association a tiré des conclusions un peu hâtive. Et il est à espérer que les services de l'Etat n'aurait pas mis à l'enquête un projet illégal.

2. La « concertation préalable »

Il ne s'est tenu, il y a déjà deux ans et durant la période de la Covid, qu'un débat public du 23 octobre 2020 au 23 novembre 2020, insatisfaisant. En effet la réunion publique s'est tenue en visio-conférence. De plus les recommandations de la garante de la CNDP n'ont été que très partiellement suivies par les responsables du projet.

La visio-conférence du 6 novembre 2020 n'a pas répondu à nos attentes : le meneur de la réunion ne nous a pas permis de poser correctement nos questions ; dont la plus grande partie est donc restée sans réponse.

Mais il y a plus grave : la garante a rappelé dans sa synthèse ses recommandations « *portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s, etc* ». Les porteurs du projet n'ont apporté aucune réponse à ces recommandations ?

Il doit être noté ici que dans le dossier PA 77 232 22 00001 il est bien indiqué qu'une concertation s'est déroulée, mais son résultat n'a pas été joint au dossier de l'enquête publique ?

La concertation préalable réalisée s'est donc révélée insuffisante.

La commune de Coupvray, en tant que maître d'ouvrage, et la communauté d'agglomération Val d'Europe Agglomération, en tant que maître d'ouvrage délégué, ont initié une démarche de concertation préalable au dépôt des demandes d'autorisation relatives au projet de port de plaisance envisagé à Coupvray. Cette démarche n'était pas réglementairement obligatoire ; elle répondait à une démarche volontaire de la commune.

Cette concertation s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 23 octobre au 23 novembre 2020, et a donné lieu à la rédaction d'un « bilan de la garante de la concertation préalable », publié le 23 décembre 2020.

1- Une concertation préalable volontaire

Conformément aux dispositions de l'article L126-1 du Code de l'Environnement, le conseil communautaire de Val d'Europe Agglomération a engagé une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUI afin de permettre la création d'un port de plaisance à Coupvray (délibération du 27 février 2020).

Les porteurs de projet tiennent à rappeler que légalement, le projet n'était pas soumis à la procédure de concertation préalable. Toutefois, compte tenu de sa nature et dans un souci de transparence et d'échanges avec la population, les porteurs de projet ont pris l'initiative d'organiser une concertation préalable sur le projet global à travers une saisine volontaire de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

2- L'impact de la COVID-19

La situation sanitaire inédite liée à la pandémie de COVID-19 a affecté le processus de concertation dans son ensemble. Elle a d'abord eu un impact sur les calendriers, avec des retards significatifs dans tous les secteurs d'activités du fait des confinements successifs. Qu'il s'agisse du travail des collectivités et cabinets d'études ou des procédures administratives, tous ont connu des reports et des ajustements.

Dans son bilan, la garante précise à plusieurs reprises que diverses initiatives et recommandations n'ont pu être suivies du fait de la crise sanitaire, notamment à la page 20 : « Pour rappel la démarche de concertation a été très contrainte par les restrictions de mouvements imposées par le gouvernement, notamment à compter du 30/10/2020 date du reconfinement de la population.

Aussi c'est quasi exclusivement à distance et via les moyens numériques que le droit à la participation a pu être mis en œuvre ».

Conformément aux recommandations de la garante, cette concertation s'est donc tenue du 23 octobre au 23 novembre 2020, selon les modalités décrites dans le bilan de la CNDP, et de manière largement dématérialisée.

Le choix de maintenir cette concertation malgré les circonstances a été dicté par la volonté de ne pas attendre une issue à la crise sanitaire pour avancer sur ce projet structurant pour le territoire et essentiel au vu des perspectives économiques. Les échanges se sont donc principalement tenus au cours d'une visio-conférence, ouverte à tous, organisée sur Facebook Live le 6 novembre 2020, et dans le cadre des questions-réponses formulées par écrit. Elle a généré 6 887 « personnes touchées », 3 144 « vues », 422 réactions, commentaires et partages et 54 questions-questions en direct.

3- Prise en compte des demandes de précisions de la garante

La garante a émis, dans son bilan, 15 demandes de précisions. Celles-ci étaient distinguées en deux catégories : des « *interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse* » et des « *recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants* ».

Les porteurs de projet tiennent à rappeler que toutes ces interrogations avaient fait l'objet d'une réponse circonstanciée, pour la plupart lors de la visio-conférence du 6 novembre, et pour leur totalité dans la synthèse transmise à la garante au début du mois de décembre, et publiée sur le site de la concertation.

Conformément à la demande de la garante nommée par la CNDP, les communes voisines de Lesches et Chalifert avaient été directement approchées par la commune de Coupvray, à travers notamment l'envoi de courriers d'information sur le projet et la concertation. Ces deux communes étaient allées jusqu'à relayer la concertation sur leurs propres sites internet, preuve de leur mobilisation. D'autre part, la réunion du 6 novembre 2020 était une visio-conférence à laquelle chacun était libre de participer. S'agissant des communes de Val d'Europe Agglomération, dont Esbly fait partie, elles étaient toutes parfaitement informées du projet, porté en maîtrise d'ouvrage déléguée par l'agglomération elle-même. Le projet a fait l'objet de nombreux échanges en conseil communautaire et d'une communication réalisée par Val d'Europe Agglomération.

Compte tenu des enseignements de la concertation préalable, les maîtres d'ouvrage ont apporté les modifications suivantes au projet :

Sur l'information aux habitants

1. Publication, sur le site de la concertation, de l'étude de trafic réalisée du 27 février au 4 mars 2020, c'est-à-dire avant la période de confinement, et élaboration d'une synthèse non technique

2. Rédaction d'une Foire aux questions (FAQ) : 12 questions essentielles pour mieux comprendre le projet
3. Publication d'un tableau de synthèse apportant des réponses à toutes les questions soulevées lors de la concertation, par écrit et dans le cadre de la visio-conférence. Il est consultable sur le site de la concertation.
4. Publication d'un numéro spécial du magazine municipal (2021) sur le projet et les résultats de cette concertation, boîté chez tous les habitants, et transmis aux nouveaux arrivants, librement accessible sur le site internet de la commune
5. Création d'une exposition en Mairie relative à l'architecture du projet, dès lors que les permis de construire auront été validés
6. Publication d'informations sur nos supports de communication à chaque étape du projet

Sur la consultation du public

7. Expérimentation, dès que les conditions sanitaires le permettront, d'une consultation des habitants sur l'aire de jeux située sur la zone du port
8. Mise à disposition d'une boîte mail dédiée pour permettre aux habitants de poser leurs questions sur le projet d'ici au lancement de l'enquête publique prévue autour de l'été 2021 : leportdecoupvray@coupvray.fr
9. Organisation d'un rendez-vous en Mairie avec les associations qui le demanderaient

Sur la circulation

10. Lancement d'un complément d'étude de trafic sur le double sens de circulation de la rue de Lesches, l'amélioration de la jonction avec la rue du Pont de Try, l'optimisation des temps de passage des feux tricolores sur le rond-point devant l'école, et la circulation sur la rue d'Esblay et la rue de la Fontaine Fleurie.
11. Modification de l'itinéraire de la ligne 6 de bus, qui n'emprunte désormais plus le lotissement de la Fontaine Fleurie, et passe par la rue Saint-Denis pour rejoindre le nouvel arrêt de bus « Fosse Saint-Etienne »
12. Poursuite de la mobilisation de la commune sur la question du trafic routier, notamment sur le projet de contournement de Chalifert, qui relève de la compétence du Conseil départemental, sur le projet de Transport en commun en site propre (TCSP), qui relève de la compétence de la Région, et sur l'aménagement de nouvelles voiries dans les ZAC, qui relève de la compétence de l'EPA
13. Inscription de la commune dans les itinéraires prioritaires du Plan Vélo du Conseil départemental (2021-2023) et du Schéma des Itinéraires Cyclables de Val d'Europe Agglomération pour l'aménagement de liaisons douces (parcours piétons, pistes cyclables)

Sur les nuisances sonores

14. Traitement du chantier selon le Règlement « chantier propre » de Val d'Europe Agglomération
15. Information des riverains sur l'organisation du chantier
16. Mise en place d'une clôture de chantier « écran » en limite de parcelle des habitations

3. L'intérêt général du projet

Il nous apparaît comme très difficile à défendre. Réside t-il dans la réalisation de logements ? **Certainement pas**, Coupvray devait réaliser 3.500 logements dans la ZAC de Coupvray. On ne voit pas où pourrait résider l'intérêt général de réaliser 250 logements, surtout dans une zone qu'il n'est pas prévu de bâtir, puisque depuis plus de six ans après son approbation dans le PLU elle doit être considérée zone naturelle depuis la loi Climat et résilience du 22 août 2021.

La création du port lui-même ne semble pas relever beaucoup plus d'intérêt général. En effet le mouvement des péniches ne serait que de deux par jour, avons-nous entendu lors de la réunion publique du 16 janvier. Il n'y a pas là de quoi générer un nombre de visiteurs important pour Coupvray.

Le dossier de « Déclaration de projet », partie intégrante des documents soumis à la présente enquête publique, dans son Volet I, décline les thématiques D'INTERET GENERAL auquel répond le projet :

- Du point de vue des Voies Navigables de France (VNF) qui d'ailleurs soutient le projet depuis le début et l'a inscrit dans le Schéma Directeur pour la structuration et le développement de la filière fluvestre en Seine et marne, pour la Marne et ses affluents.
- Du point de vue du projet d'aménagement et de développement durable porté par le Val d'Europe ; on a là en effet un projet cohérent, pertinent et innovant qui répond aux ambitions du PADD du PLUI , et à ses objectifs de mixité sociale, de développement durable et de diversification en matière de développement économique lié au tourisme et qui s'inscrit dans les 5 axes stratégiques énoncés par le PADD : l'innovation urbaine, l'innovation sociale, l'affirmation les potentialités de développement économique du territoire par l'innovation économique, l'innovation dans les mobilités, l'innovation environnementale
- Du point de vue du projet communal de Coupvray, en mettant en œuvre des objectifs là encore d'intérêt général : un autre tourisme (slow-tourisme), un développement démographique contrôlé, une diversité et une mixité exemplaires, un nouveau quartier vertueux et respectueux de l'environnement. Le développement d'un tourisme fluvestre englobant des activités récréatives sur l'eau et en bord d'eau (vélo, randonnée, roller, balade équestre, pêche) ouvrira sur la découverte de l'important patrimoine historique et naturel de la commune (parc du château de Coupvray, Musée Louis Braille, etc), tout en privilégiant un tourisme alternatif respectueux de l'environnement. C'est un tourisme confidentiel, à taille humaine, et tout à fait adapté à Coupvray.

D'un point de vue communal, le projet permettra également :

- Un rééquilibrage de la commune, alors que les développements au Sud déplaceront le centre urbain du bourg vers la RD934. Ce rééquilibrage assurera à la fois le maintien d'activités et de commerces dans le Nord (zone de l'Aulnoye, quartier du parc de sport,) et le maintien des classes dans le groupe scolaire Francis et Odette Teisseyre avec l'apport d'une nouvelle population bénéficiant des équipements existants (groupe scolaire, ALSH, Parc des Sports, Espace jeunesse, etc).
-

- De finaliser l'aménagement d'un secteur non encore achevé de Coupvray mais voué à l'urbanisation et qui aurait de toute façon accueilli des logements, même si le projet de port n'avait pas existé.
-
- D'offrir des services et des équipements de proximité pour les habitants du Nord de Coupvray (crèche, aire de jeux pour enfants, salle de vie locale, restaurants, etc) ainsi que 140 places de stationnement public aérien (en plus du stationnement privatif

Les affirmations de l'Association font feu de tout bois :

L'évocation de la Loi Climat qui devrait soi-disant conduire à considérer comme « naturelles » les terrains d'assiette du projet - terrains qui sont classés en zone Urbaine ou à Urbaniser - est totalement infondée. La loi Climat et résilience du 22 août 2021 a assigné au SDRIF le rôle de fixer une trajectoire permettant d'aboutir, en 2050, à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de 10 années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation.

La région a fixé l'aboutissement de cet objectif en 2040.

Les dispositions réglementaires du projet de SDRIF E définissent ainsi notamment des capacités d'extension calculées à l'horizon 2040 avec pour objectif de respecter la trajectoire régionale.

La trajectoire régionale de réduction de l'artificialisation prévoit 2 périodes : 2021-2031 et 2031-2040 :

Pour la 1ère tranche de 10 ans 2021-2031 : une réduction de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers de 20% par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée via le MOS au cours des 10 années précédentes (2011-2021).

→ Création ou extension d'espaces urbanisés sur des espaces initialement à vocation naturelle, agricole ou forestière (et non au regard des zonages définis par le PLUI).

À compter de 2031 : une réduction de l'artificialisation nette de 20% pour les périodes 2032- 2041 et 2042-2050.

La réduction de l'artificialisation nette sera évaluée au regard du solde entre les surfaces nouvellement artificialisées et les surfaces désartificialisées sur le périmètre du PLUI.

À compter de 2031 toute artificialisation excédentaire par rapport aux potentialités du SDRIF devra être compensée par une renaturation effective à l'horizon 2040.

À compter de 2050 : une absence d'artificialisation nette.

A ce jour la compatibilité de la procédure en cours s'apprécie au regard du SDRIF en vigueur. En effet, le projet de SDRIF-E arrêté le 12/7/2023, ne produit à ce jour aucun effet juridique. Selon le planning prévisionnel de la région, le projet de SDRIF E devrait être adopté par le conseil régional début

juillet 2024 et ensuite approuvé définitivement par décret en conseil d'Etat fin 2024/début 2025.

Lorsque le SDRIF-E sera approuvé, les surfaces du projet (4,7 ha) seront alors décomptées - au titre des espaces agricoles naturels et forestiers urbanisés - des capacités d'urbanisation autorisées, cartographiées ou non cartographiées.

Concernant le trafic de péniches, le chiffre annoncé par l'association concerne le trafic journalier des péniches destiné à l'évacuation des terres de terrassement, information dont il n'a apparemment retenu qu'une partie. Pour une appréciation plus globale et sérieuse du trafic fluvial, il convient de se reporter non seulement aux informations données par l'étude d'impact et le mémoire en réponse à la MRAE, mais également aux précisions apportées à sa demande aux observations formulées par madame le commissaire enquêteur.

On remarquera enfin que l'augmentation du trafic est évoquée par l'association tantôt pour dire qu'elle est trop importante, tantôt comme ici pour dire qu'il ne l'est pas assez.

Les chiffres précis sur la circulation fluviale ont été redétaillés par VNF dans la réponse 13 .1a du recueil n°1.

Commentaire commissaire enquêteur

Le nombre de péniches de 2 cité en réunion publique correspond aux péniches qui évacueraient les déblais et non au trafic lié au port en activité.

Par contre la protection des espèces animales et végétales, insuffisamment prise en compte dans le projet avec même des mesures d'évitement (page 374 ou 16 de PARTIE_VI_Resumé_non_technique) parfaitement incompatible avec les projets d'aménagement, relève sans conteste de l'intérêt général tout comme la protection des espaces agricoles et naturels.



Par exemple, encore, on se demande quelle est la réelle prise en compte des herbiers par le projet, compte-tenu des travaux à réaliser pour draguer et élargir le canal (page 143 de PARTIE_II_Etat_initial). Aucune mesure, aucune précaution n'est définie dans le dossier pour assurer la préservation des herbiers mentionnés ?

Concernant le thème global de la protection des espèces animales et végétales, l'association affirme une position sans la démontrer. On se reportera sur ce thème aux réponses faites plus loin aux observations 6 à 11.

Concernant plus spécifiquement les herbiers, l'étude d'impact relève notamment une station de petite naïade, identifiée est située à l'Ouest de l'entrée du port sur le canal de Meaux à Chalifert. Le substrat sur lequel elle est enracinée ne sera pas impacté par l'aménagement du port qui ne prévoit pas de curage du canal dans ce secteur.

Elle cohabite avec le trafic fluvial actuel et ne devrait pas être impactée par une augmentation modérée du trafic fluvial comme celui prévu dans le cadre du projet.

L'association a par ailleurs (observation relevée par la commissaire enquêteur) « considéré que des espèces protégées, comme la Laiche étoilée ou le Martin pêcheur, auraient dû être prises en compte et une demande dérogation au titre des espèces protégées effectuée ». Il est ici répondu :

- La dérogation n'est nécessaire que si des impacts significatifs sont effectivement envisagés sur des espèces protégées. La plupart des espèces protégées identifiées sur le site sont peu exigeantes d'un point de vue écologique et les mesures d'évitement et de réduction envisagées permettent d'assurer la prise en compte de ces espèces dans le cadre de ce projet, respectant ainsi scrupuleusement la doctrine Eviter Réduire Compenser. En l'absence d'impacts résiduels, une dérogation ne se justifie donc pas.
- Concernant le cas plus spécifique de la Laiche étoilée, cette espèce ne bénéficie pas d'une protection réglementaire. Cependant, bien que non protégée, cette espèce a fait l'objet d'une analyse spécifique (comme toutes les espèces identifiées sur le site) pour déterminer l'enjeu écologique qu'elle constitue sur le site. Il est ainsi précisé, (paragraphe B.4.4. de l'état initial) que cette espèce n'ayant pas été trouvée en 2019, elle a été recherchée en 2020 à la bonne saison et n'a pas été trouvée non plus.

« Cette espèce n'a pas été revue par Confluences lors de son inventaire de juillet 2019. Une vérification a été réalisée au printemps 2020 et n'avait pas permis de la retrouver non plus

Par ailleurs, ses habitats de prédilection sont des layons des chênaies oligotrophiques, des moliniaies, des prairies acidiphiles hydromorphes et des landes humides, donc aussi bien des milieux ouverts que semi-fermés mais toujours humides. Ici, l'habitat identifié « les ripisylves » n'est pas humide et ne correspond donc pas aux exigences de cette espèce. »

Il a donc été considéré que l'espèce avait probablement été mal identifiée et qu'elle n'était pas présente.

Pour le cas du martin pêcheur d'Europe, l'étude précise bien que les habitats les plus favorables à sa reproduction sont principalement présents sur la berge opposée. La perte d'une partie des berges du site, favorables très localement seulement pour la reproduction de cette espèce et sur un linéaire négligeable comparativement au linéaire du canal, n'est pas de nature à compromettre sa reproduction sur le secteur et sa présence sur le site. Les territoires de chasse sont par ailleurs intégralement conservés et même augmentés (augmentation des surfaces en eau). Une dérogation n'apparaît donc pas nécessaire ici.

4. Les alignements d'arbres le long du canal

L'article L350-3 du code de l'environnement dispose que : « *Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, sont l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques. Le fait d'abattre ou de porter atteinte à un arbre ou de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit.* »

On ne peut sérieusement prétendre que la strate arbustive incriminée, précisément décrite dans l'évaluation environnementale, réponde à la définition qu'en donne l'article L.350-3 du code d'environnement : « allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique ». Cette revendication est irrecevable.

Le projet nécessite en effet la suppression d'environ 100 m de ces plantations d'alignement, pour créer l'entrée sur la darse et l'élargissement du canal pour créer une zone de stationnement de bateaux ?

Le projet d'entrée sur la darse et l'élargissement du canal pour le stationnement des péniches est de plus incompatible avec la préservation des boisements et des arbres remarquables – pourtant mentionnés préservés aux dires de l'étude d'impact ?

La qualification de ces boisements est précisément faite dans l'évaluation environnementale. Par ailleurs, la suppression de ces boisements est parfaitement intégrée à l'étude d'impact. Lui faire dire qu'elle « préserve » ces boisements est erroné. L'Etude d'impact énumère au contraire les moyens mis en œuvre pour en réduire l'impact, et démontre que les surfaces équivalentes reconstituées seront supérieures à celles supprimées.

En effet, le projet de port de plaisance, avec sa passe d'entrée et ses quais d'appontement, est d'intérêt général (voir ci-dessus §3), et sa mise en œuvre porte une atteinte mesurée et réduite à l'état initial de l'environnement. Encore faut-il se donner la peine de lire l'ensemble des documents soumis à l'enquête publique.

5. Le schéma proposé par VNF



Le Schéma Directeur pour la structuration et le développement de la filière fluvestre en Seine et Marne, pour la Marne et ses affluents proposé par VNF page 19 de Réunion PPA -Port de plaisance Coupvray _ 26 septembre 2023 19 VEA – Commune de Coupvray ne figure pas parmi les pièces du dossier. On ne sait pas si ce document est réglementaire ou pas ?

Il s'agit d'un important travail initié et financé par VNF en 2019, qui a rassemblé 3 régions, 4 départements, 17 EPCI, 195 communes ainsi que les acteurs du tourisme de Neuilly-sur-Marne à Mareuil-sur-Aÿ pour construire d'une vision d'ensemble la plus cohérente possible des différentes initiatives autour du tourisme fluvestre sur la vallée de la Marne. Plus d'informations à l'adresse : <https://shorturl.at/fghi6>

Ce « Schéma directeur pour la structuration et le développement de la filière fluvestre en Seine et Marne pour la Marne et ses affluents » est un document d'orientations élaboré par VNF en concertation avec l'ensemble des collectivités mouillées (2021-2023).

L'enjeu ciblé est de « dynamiser la destination et qualifier l'offre fluvestre (terrestre et bords à voie d'eau) en Seine-et-Marne »

En concertation avec les communes mouillées, il s'agit de définir un schéma de valorisation fluvestre de la Marne et de ses affluents en Seine-et-Marne, avec un double objectif :

- **Actualiser et préciser le diagnostic fluvestre pour déterminer collectivement des orientations stratégiques prioritaires**

- **Définir et hiérarchiser un plan d'action départemental de moyen et long terme à l'échelle des quatre voies d'eau du territoire d'étude : Marne et Chalifert, Ourcq, Petit et Grand Morin**

Il s'agit de déterminer des intentions collectives et de coordonner des projets touristiques et de loisirs contributifs de la valorisation des voies d'eau et de leurs abords à l'échelle du territoire « Marne et affluents, dans une triple logique :

- . En prenant en compte les enjeux de proximité pour les habitants aussi bien qu'une dimension et un rayonnement touristique plus large, notamment en termes de publics et de clientèles ;
- . En portant une approche transversale, de complémentarité, réciproquement enrichissante en termes de pratiques de loisirs et de multi activités à l'échelle des linéaires fluviaux ;
- . En intégrant les questions environnementales au cœur de ces perspectives comme un élément central de préservation, mais également comme levier de l'image du territoire et de son identité.

Ce plan d'action devra permettre à chaque partenaire et collectivité de mettre en œuvre concrètement sur son territoire une politique de développement d'un réseau d'escales, d'un maillage d'équipements de plaisance et de produits touristiques fluvestres, tout en garantissant une cohérence et une continuité à l'échelle de l'axe fluvial de la Marne et de son articulation avec les territoires voisins de la Seine-et-Marne.

Pour mémoire, comme précisé et rappelé dans le cadre de la concertation préalable, et dans le mémoire en réponse aux observations de la MRAE, le port de plaisance de Coupvray est inscrit à part entière dans le schéma de développement fluvestre précité, où il figure notamment comme « Pôle escale » entre les « Portes / Points d'entrée » de Meaux et Lagny-Champs.

Commentaire commissaire enquêteur

Le schéma directeur est un document public téléchargeable

6. Les erreurs ou oublis de l'étude d'impact

Les documents semblent inachevés. On trouve en effet dans l'étude d'impact des informations incomplètes : « ...le grillon d'Italie bien que protégé n'est pas considéré comme remarquable. L'espèce n'est en effet pas menacée... » (page 135 de l'Etat Initial).

Ou encore, page 137 de l'état initial : il n'est pas noté que l'écureuil et le hérisson sont des espèces protégées ?

C'est commode pour éviter d'avoir à prévoir des mesures compensatoires !

Toutes ces espèces sont protégées par la loi depuis 2007 ; il est donc permis de se demander si l'étude d'impact a été réalisée par des personnes compétentes ?

La qualité, la complétude et le périmètre de l'étude d'impact sont largement justifiées par l'étude d'impact elle-même et le mémoire en réponse à la MRAE. On rappellera néanmoins les points suivants

La faune et la flore ont fait l'objet d'un diagnostic précis sur le site, dont les méthodologies sont précisées dans l'étude (partie IV-Auteurs et méthodes). La bibliographie disponible lors de la

réalisation de cet état initial, comme les bases de données publiques ou les études antérieures réalisées sur le site ont été intégrées dans la rédaction de cet état initial.

Afin de hiérarchiser les enjeux écologiques, une méthode, précisément détaillée dans la même partie IV Auteurs et méthodes de d'étude, a été utilisée pour les différents taxons étudiés. Cette méthode reprend notamment différents outils disponibles comme les différentes listes rouges (Listes rouges UICN), les indices de raretés, la liste des espèces déterminantes de ZNIEFF, les listes des espèces d'intérêt communautaires (Natura 2000) ... Voir aussi les tableaux de relevé des espèces en annexes 2 à 5 de l'Évaluation Environnementale.

Parallèlement à cette évaluation des enjeux écologiques, l'ensemble des espèces protégées a été identifiés pour chaque taxon.

Il est important de rappeler qu'une espèce protégée ne constitue pas nécessairement des enjeux écologiques. C'est notamment le cas pour la faune où beaucoup d'espèces communes et très peu exigeantes d'un point de vue écologique sont protégées (Rougegorge familier, Mésange bleu, troglodyte mignon, Grillon d'Italie...) alors que d'autres espèce sont menacées, mais ne sont pas protégées et peuvent même être chassables.

Notons que les mesures envisagées ici (partie D4 MESURE D'EVITEMENT ET DE REDUCTION POUR LES MILIEUX NATURELS de la partie III de l'EI) tiennent compte des espèces protégées, mais plus généralement des espèces à enjeux dont celles ne bénéficiant pas de protection réglementaire. Ces mesures vont donc au-delà ce que la réglementation impose. Elles restent proportionnées et adaptées aux enjeux identifiés et au impacts détaillées dans la partie (D.3 ANALYSE DES IMPACTS SUR LA FAUNE, LA FLORE ET LES HABITATS AVANT MISE EN ŒUVRE DES MESURES de la partie III de l'EI).

Il est bien noté le caractère protégé du grillon d'Italie et des deux espèces de mammifères potentiellement présentes que sont le hérisson et l'écureuil.

7. Des aménagements étonnants

La passerelle qui est envisagée pour le passage de l'entrée du port a fait l'objet de très nombreuses critiques de par l'interruption de la continuité le long du canal.

On est surpris de lire, page 42 de la Déclaration de projet 13/10/2023 43 Quartier du Port de plaisance / Coupvray / VEA : « ...Afin d'intégrer à cette conception les enjeux de circulation de la faune, et notamment des mammifères, cet aménagement a été réétudié. Il est donc proposé que les pentes de la passerelle soit (sic) équipée d'un gazon synthétique muni d'une couche de souplesse. La mise en place d'un substrat plus naturel apparaît comme complexe au regard de la pente. La partie plane sera quand a-t-elle (sic) constitué (sic) d'un substrat plus texturé : mélange terre/pierre sur 15 cm d'épaisseur »

Il n'échappera à personne que les aménagements ainsi proposés sont parfaitement inadaptés à la mise en place d'un passage pour mammifères.

Qui pourrait imaginer que cette rédaction émane d'un écologue compétent ?

Les caractéristiques de la passerelle se basent sur une démarche Éviter Réduire Compenser partagée avec la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre afin de trouver la meilleure solution pour préserver la continuité écologique et assurer le fonctionnement du port.

Il a été choisi de limiter les terrassements qu'impliquerait la création de rampes qui auraient un impact significatif sur la végétation boisée en particulier à l'ouest de l'entrée du port.

Les impacts sur les continuités concernant plusieurs types de faune ont été examinées afin de proposer l'aménagement le moins impactant :

D'après le diagnostic de l'état initial au B.6.5. Les circulations grande faune se font essentiellement au droit des haies et des lisières forestières, c'est pourquoi il est indiqué que la végétalisation du projet et la création d'une haie en limite ouest du site est favorable aux déplacements des espèces qui pourront ainsi contourner la zone aménagée. Cette possibilité de contournement vient en complément du dispositif de franchissement proposé.

Il faut aussi préciser que les déplacements nord/sud existent déjà avec des franchissements de la RD45 au droit du projet mais aussi de part et d'autre. En effet, cette portion du canal bordé d'une lisière boisée se situe entre :

. L'écluse de Lesches qui constitue une rupture de continuité est-ouest et oblige les espèces à remonter vers le nord pour la contourner (en franchissant de nombreuses infrastructures – notamment le tunnel de Chalifert).

. Et à l'Est, les urbanisations de Coupvray qui interrompent ou réduisent très largement les capacités de circulation de la grande faune le long du canal.

Concernant plus spécifiquement le gazon synthétique, proposé uniquement sur les deux rampes d'accès, alors que le tablier de la passerelle est lui traité en revêtement « terre-pierre » :

Il pose la question du « toucher animal », très peu étudiée dans la bibliographie :

« Le toucher est également un critère sensoriel à prendre en compte cependant très peu documenté pour tout ce qui a trait au franchissement des infrastructures par la faune. Le sens du toucher est associé aux autres sens comme l'odorat ou le goût dans le cas de la recherche de nourriture (Krueger, Laycock, Price 1974). L'animal pourra évaluer au toucher si des éléments de la végétation ou du substrat sont susceptibles de porter atteinte à son intégrité physique. Ce sera par exemple l'évitement de buissons trop épineux pour certaines espèces à la peau fragile ou l'évitement d'un support trop absorbant ou trop sec pour les amphibiens par exemple. Ce critère devrait être davantage pris en considération lorsqu'il s'agit d'évaluer l'adéquation entre un ouvrage de franchissement et une espèce cible donnée. » *Source SEREMA Critères éco-éthologiques à prendre en compte pour la restauration des continuités écologiques au droit des ouvrages de franchissement d'infrastructures de transport*

La matière ne semble donc pas être un élément déterminant dans l'attractivité du dispositif.

De plus, les matériaux synthétiques sont utilisés très largement et avec beaucoup de réussite dans les aménagements en faveur de la faune :

- Les « paillassons » pour le franchissement de cours d'eau par les anguilles
- Le béton polymère pour les dispositifs de déflexion et de continuité pour les amphibiens



- Les banquettes en matériaux



synthétiques dans les ouvrages maçonnés pour faciliter le déplacement de la faune hors d'eau

La commune, suivant en cela les réserves à l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023), est néanmoins disposée à envisager une optimisation du dispositif (rampes de même pente, en pleine terre notamment).

8. La consommation d'espaces naturels et agricole

La zone 2AUd est en zone urbanisable au PLU depuis au moins 2012, c'est-à-dire depuis plus de six ans.

Article L153-31 du code de l'urbanisme : « *Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :...d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier* ».

Nous relevons page 203 de l'état initial la rédaction suivante, parfaitement incorrecte : « *...Les parcelles agricoles, sur lesquelles le projet est installé, ne sont pas caractérisées par un zonage « zone agricole », le projet [de port] ne change donc pas l'affectation initiale des parcelles* »

Le texte de la page 203 est parfaitement inexact et la procédure de mise en compatibilité du PLU ne peut être poursuivie puisque le code de l'urbanisme fait obligation de réviser le PLU.

L'association semble particulièrement friande des expressions « parfaitement incorrecte », parfaitement inexacte » ... Elle pourrait l'appliquer à ses propres déclarations. En l'espèce la mise en compatibilité du PLUI emporte l'ensemble des dispositions du projet, y compris l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AUd ; et l'observation de l'association est parfaitement inexacte ?

Il doit aussi être pris en compte la loi Climat et résilience du 22 août 2021 a posé un **objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050**. Elle a également établi un premier objectif intermédiaire de réduction par deux de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020.

L'objectif de "ZAN des sols" tend donc à interdire toute artificialisation nette des sols sur une période donnée. Cela n'implique pas nécessairement l'arrêt total de l'artificialisation de nouveaux espaces. Celle-ci sera conditionnée à une renaturation à proportion égale d'espaces artificialisés. Tout ce qui sera "pris" sur la nature devra être "rendu".

Il a déjà été répondu supra (§ 3) à cette observation, particulièrement infondée.

Commentaires commissaire enquêteur

Concernant la zone 2AUd, il faut aussi noter que dans le délai des 6 ans en 2020 a été signée une promesse de vente au bénéfice de la société AXONE et permet de considérer qu'indépendant de la déclaration de projet qui permet d'ouvrir à l'urbanisation le secteur en 2AUd au nord de la RD45A respecterait l'article L 153-31 car il rentrerait dans el cadre d'une acquisition par l'intermédiaire d'un opérateur foncier qu'est la société AXONE.

9. Les zones humides

Ces zones sont protégées strictement de tout aménagement. On ne comprend pas très bien pourquoi Pages 132 à 195 le document s'intitule : ETUDE D'IMPACT – AMENAGEMENT D'UNE ZONE HUMIDE – Coupvray

Alors qu'il est surabondamment dit dans le document qu'il n'y a pas de zone humide ?

En fait il y a certainement des zones humides avérées autour des mares repérées dans l'étude et le long du canal ; la localisation des sondages pédologique n'a pas été opportune.

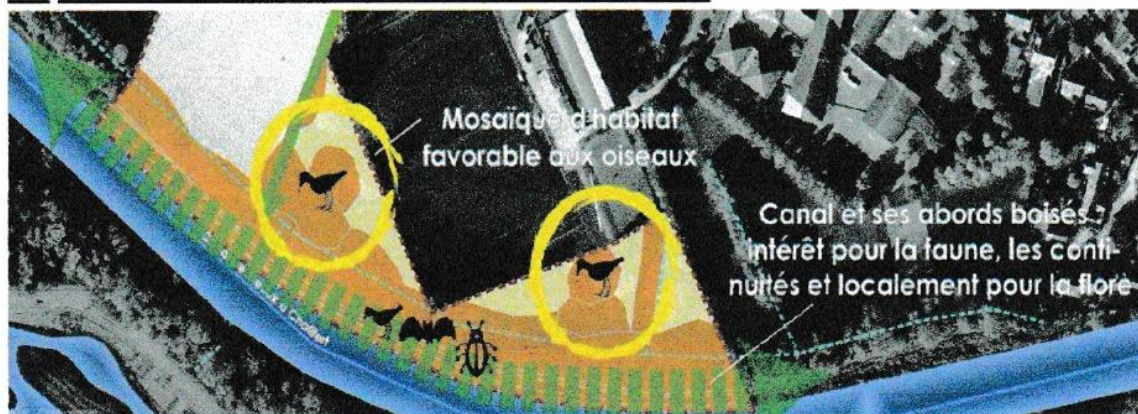
L'association relaie ici sans la nommer une observation de la MRAE, à laquelle avait déjà répondu le Mémoire en réponse joint à la présente enquête publique ; réponse qu'une fois encore, l'association ignore, ou feint d'ignorer. De fait l'absence de zones humides dans le périmètre incriminé a bel été bien été confirmé : « Comme indiqué dans la note en réponse à la demande de complément de la DDT en date du 22 juin 2022 (Annexe 2), des compléments d'inventaires pour préciser certains résultats de sondages ont été réalisés en février 2022. Ils confirment les expertises initiales (voir Annexe 2.2). »

Commentaires commissaire enquêteur

Il est cité les pages 132 à 195 qui s'intituleraient « Aménagement d'une zone humide, or sans reprendre le sommaire la totalité du sommaire p 132 il y a la carte des reptiles observés et jusqu'à la page 143 est détaillé l'inventaire faunistique, puis sont identifiées les continuités écologiques et à partir de la page 154 à 195 est traité le cadre de vie.

La MRAe quant à elle fait mention d'une part d'une carte des zones humides où l'emprise du projet se trouve en limite d'une « zone potentiellement humide restant à diagnostiquer » et d'autre part de diagnostics effectués en 2017, sans tenir compte des compléments demandés par la DDT en 2022 et qui ont montré qu'il n'y avait pas de zones humides.

10. Le Résumé Non Technique nous apprend que :



Mais le projet prévoit en fait de détruire ces milieux naturels.,

En guise de réponse aux remarques de la personne qui, au cours de la réunion publique du 16 janvier 2024 a mentionné que les espèces concernées étaient en fait situées dans la zone du Bassin d'Eaux Pluviales situé de l'autre côté du canal, nous faisons remarquer que les espèces animales ont besoin de lieux divers pour se nourrir, se reproduire ou se reposer et que la disparition des espaces naturels à cet endroit ne sont compensés par aucune mesure.

Le résumé non technique ne fait que reprendre les éléments détaillés dans le dossier. L'extrait de carte produit correspond à la synthèse des enjeux qui conclut la partie état initial.

Quant au cycle de vie et à l'usage du site par les espèces, il est décrit longuement dans l'analyse des incidences du projet. Il est erroné de dire que les espèces ne fréquentent que le bassin 27 car c'est contraire à ce que l'étude décrit. Il a simplement été mentionné que l'habitat de reproduction de certaines espèces était situé sur les emprises du BEP27 même si l'espèce a pu être observée sur le site.

11. L'étude d'impact

Au cours de la réunion du 16 janvier 2024, lorsque nous avons fait remarquer que l'étude d'impact était insuffisante, il nous a été répondu qu'elle avait été faite selon les règles en vigueur à Val d'Europe.

Ce n'est pas exact, une étude d'impact doit répondre aux dispositions du code de l'environnement (article R122-5 du code de l'environnement : « I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.... »).

Nous avons fait remarquer que l'étude d'impact du projet ne comportait pas l'examen de toutes les conséquences directes et indirectes du projet sur l'environnement.

Voir la réponse à la question 6 sur la méthode d'analyse des impacts naturalistes

L'étude d'impact a bien été rédigée selon les dispositions du R122-5. D'ailleurs l'association ne démontre pas sur quel point elle ne lui semble pas conforme.

12. La servitude Axone

Les documents mis à disposition du public sont incomplets. Il est impossible de localiser la servitude provisoire envisagée en absence du repérage de la parcelle A758.

Il a été précisé lors de la réunion publique que cette servitude correspondait à celle que constituera Axone Promotion sur la voie d'accès qu'il réalise à partir du nouveau carrefour sur la RD 45a, permettant l'accès public au parking des Chauds Soleils, sans préjuger de l'incorporation à terme de cette voie au domaine public.

De plus le bilan de la concertation L300-2 du code de l'urbanisme est absent du dossier bien qu'annoncé :

Il s'agit vraisemblablement d'une coquille qui sera vérifiée.

Commentaires commissaire enquêteur

Dans le dossier mis à la disposition du public était bien joint à l'engagement écrit de constitution de servitude avec un plan issu du cadastre où était figurée la servitude en teinte jaune comme mentionné dans le document écrit.

La servitude Axone figure dans le dossier de création d'un parking au nord de la RD 45A, qui ne mentionne aucunement de concertation.

13. Demande de maintien du dossier et des contributions

Nous demandons que les documents du projet et les contributions du public, reçues avant la clôture de l'enquête, restent disponibles à la disposition du public sur le site <https://www.registre-numerique.fr/coupvray-port-de-plaisance/voir-les-avis>.

Il s'agit d'ailleurs de documents administratifs communicables, cette disposition, déjà prise par la préfecture dans un autre dossier, facilitera donc le travail des fonctionnaires qui n'auront pas besoin d'envoyer des documents aux demandeurs.

Cette demande sera examinée par les autorités en charge de l'enquête publique.

Fait à Villenoy, le 29 février 2024

Commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'MF Sévrain', written on a light-colored background.

Marie-Françoise Sévrain

ANNEXES

Compte-rendu réunion publique du 16 janvier 2024

Procès-verbal de synthèse des observations

Le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage

Les réponses ont toutes été intégrées dans le chapitre « Analyse des observations » sont seulement joint les 2 compléments au mémoire en réponse

- Engagements des maîtres d'ouvrage suite à l'enquête et la note
- Annexe Note RD45

Compte-rendu Réunion publique du 16 janvier 2024

organisée dans le cadre de l'enquête publique, de 19h30 à 21 h 30 sous la présidence de la commissaire enquêteur Mme Marie-Françoise Sévrain

Public : environ 100 personnes

Ouverture de la réunion par le traditionnel mot d'accueil de M. le maire au cours duquel il a rappelé que le projet a fait l'objet d'une concertation en 2020 et que des informations ont été régulièrement communiquées par l'intermédiaire du bulletin municipal.

Ensuite, la commissaire enquêteur rappelle le contexte de la tenue de la réunion publique s'insérant dans la procédure de l'enquête et passe la parole aux porteurs de projet :

- Pour une présentation des personnes présentes (Commune Coupvray, VEA, VNF, des consultants et bureaux d'études) dont la liste est en fin de compte-rendu
- Présentation du projet de port et des aménagements prévus à l'aide d'
- un diaporama, en raison du manque de lisibilité dans la salle des diapositives, la commissaire enquêteur a demandé d'adapter la présentation.

À la suite se sont engagées les échanges avec la salle

(Les interventions du public sont résumées en italique)

- **Gestion de l'eau**

La question du positionnement du bassin de rétention des eaux pluviales est posée et le représentant de l'association RENARD affirmant même que le bassin de rétention des eaux pluviales est prévu dans un espace boisé classé

Réponse : Pour la gestion des eaux pluviales, le positionnement du bassin de rétention a été retenu afin de permettre l'écoulement gravitaire des eaux ainsi que la proximité du milieu récepteur qui est le canal. Il s'agit à la fois d'être pragmatique et d'assurer de gérer les eaux pluviales.

Le périmètre d'étude est limité au projet et il n'a pas étudié les impacts des eaux plus à l'est jusqu'au triangle sous la rue de Lesches avant le pont du canal.

Réponse : toutes les simulations ont été faites qui tiennent bien compte de l'ensemble des bassins versants, et concluent qu'il n'y aura aucune habitation hors du périmètre du projet qui pourrait être impactée. Tout sera étanche. Concernant l'écoulement des fossés qui sont en pied de talus qui posent actuellement problème, il est prévu un drainage de l'eau des fossés vers la darse. La police de l'eau a été très vigilante et exigeante et 3 compléments au dossier loi sur l'eau ont été faits auprès de la police de l'eau concernant la gestion des eaux pluviales.

Quel impact du creusement de la darse sur le niveau de la nappe car actuellement les caves aux alentours du projet sont inondées ?

Réponse : Pendant la phase de creusement de la darse il est prévu un rabattement de nappe pour pouvoir travailler hors eau et ensuite la darse sera imperméabilisée et il n'y aura pas d'impact sur la nappe et pas de risque d'inondation des caves bien au contraire.

La darse sera ouverte à la fin de son creusement et sera mise en eau à partir du canal car isolée de la nappe.

Aujourd'hui, le réseau d'eaux usées est déjà saturé que va-t-il se passer avec le projet.

Il y a un schéma directeur d'assainissement en discussion avec VEA pour venir réparer les dysfonctionnements actuels et le projet est pris en compte dans ce schéma directeur d'assainissement. C'est la Communauté d'Agglomération qui a la compétence de la gestion des eaux et les problèmes actuels sont à discuter avec elle.

Les eaux usées seront envoyées dans le réseau existant vers la station d'épuration de Saint-Thibault des Vignes. Toutes les eaux usées s'écouleront gravitairement jusqu'à un poste de refoulement afin d'envoyer les effluents dans le réseau existant. Le débit sera relativement faible à l'échelle de la commune.

Des riverains du canal s'interrogent premièrement sur d'éventuelles interactions avec la canalisation qui passant en siphon est bouchée et deuxièmement, sur le fait que l'écoulement du futur bassin de dans le canal pourrait entraîner de nouvelles inondations notamment de la rue des Prés.

Réponse du représentant de VNF est qu'effectivement la canalisation a été endommagée et que des travaux sont programmés très rapidement.

Circulation

- Trafic routier

Des habitants de Lesches considèrent qu'il n'a pas été tenu compte de l'impact négatif de l'augmentation de la circulation sur la commune de Lesches et demandent quelles infrastructures routières sont prévues pour désengorger le sud de Lesches qui sera impacté par la circulation induite par le projet ? Y aura-t-il un dédoublement de la départementale ?

Le pont du chemin de fer est aussi un problème car le passage est réduit à une voie ? Comment va s'écouler le flux de voitures ?

Réponse : Dans le cadre des études des comptages sur une semaine ont été effectués en février 2020 (avant la Covid et hors vacances scolaires). À partir des données recueillies, des prévisions de trafic ont été réalisées intégrant le projet à moyen terme et à long terme. Les simulations prévoient une augmentation de 2 à 7 % du trafic. Pour le long terme ont été pris en compte un basculement vers les transports en commun notamment le TCSP EVE ainsi que le projet déviation de Chalifert/Jablins.

Il y a bien une problématique aux heures de pointe au niveau de l'école à Coupvray, il est proposé de modifier le stationnement de la rue de Lesches de façon à fluidifier la circulation. Les entrées nord et sud feront l'objet d'un aménagement de la départementale afin de ne pas créer de ralentissement. Pour la déviation de Chalifert, le département doit engager les études.

Pendant les travaux, est-ce que les camions traverseront Lesches ?

Il est prévu un plan de circulation pour les camions et les entreprises auront un cahier des charges à respecter avec des contraintes de protection de l'environnement très strictes et un suivi. Les camions ne traverseront pas Lesches. Les déblais seront évacués par voie fluviale.

- Circulations douces

À terme, les vélos circuleront-ils sur le bord du canal ?

VAE étudie un schéma de circulation douce et le projet est conçu pour intégrer à terme les futures liaisons. Des liaisons piétonnes sont prévues dans le projet pour rejoindre les installations sportives et l'école au sud de la route de Lesches une liaison piétonne le long du mail nord/sud et au nord de la RD45A un passage protégé sera créé dans l'aménagement du carrefour ainsi qu'un second passage piéton. Il n'est pas prévu que les bords de la départementale soit utilisée par les piétons. Une piste

cyclable le long de la RD 45A est aussi inscrite au schéma directeur du Val d'Europe en tant que projet.

L'étude d'impact

Le représentant de l'association RENARD estime que l'étude d'impact est incomplète, les impacts directs et indirects seraient insuffisamment étudiés. Le stationnement de bateaux est prévu sur une centaine de mètres alors qu'il y a une servitude de marchepied et les plantations rivulaires ne sont pas suffisamment protégées. L'étude d'impact n'envisagerait pas correctement les mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser) obligatoires des atteintes à la ripisylve incomplètes.

Réponse : L'étude d'impact traite bien des espèces protégées et l'étude d'impact répond aux règles de l'exercice de la prise en compte de l'ensemble des sujets environnementaux.

Gestion du port

Comment sera géré le port, y aura-t-il des abonnements à l'année des anneaux du port ?

Réponse : La gestion du port sera confiée par délégation de service à un gestionnaire qui devra en rendre compte annuellement à la mairie.

Concernant les bateaux accueillis dans le port, il y en aura des bateaux en résidence à l'année et aussi du stationnement occasionnel. C'est le gestionnaire du port qui aura la charge de la répartition.

Questions diverses :

Quel est le calendrier de réalisation ?

- Fin des procédures administratives à la fin de l'été
- Possibilité de démarrer les travaux fin 2024, mais plus sûrement en 2025 par les fouilles archéologiques et les premiers travaux en 2025 et fin des travaux 2027

Est-ce que tous les terrains ont été racheté ?

Pour la partie sud, la majorité des terrains appartiennent à la commune, une parcelle est en cours d'acquisition et pour la partie nord il s'agit de promesses de vente.

Coût du projet pour les habitants

Le but est d'équilibrer avec la vente aux promoteurs, la commune est très prudente pour que l'opération n'engage pas financièrement la commune.

En conclusion, monsieur le maire précise que les enjeux du projet c'est de développer le sud de la commune dans un souci d'équilibre général du territoire en se servant des atouts du touristiques existants auxquels s'ajouterait le tourisme fluvial.

La commissaire enquêteur rappelle que l'enquête se termine le 20 janvier et que les observations peuvent être transmises jusqu'à la clôture.

Liste des intervenants

M. VASSORD Frédéric, Consultant

M. DELAVENNE Nicolas, CDVIA

Mme ACQUAVIVA Marie-France, SAFEGE

Mme LE QUERE Gwennaëlle, CONFLUENCES

M. AGUILERA Vincent, VNF

M. LARADH Nabil, SEAPORT

M. Gilles BAUER – Mme Solène PIOT – Mme GEORGET-ROQUES Catherine, VEA

M. Daniel CHEVALIER, Vice-Président VEA

M. Thierry CERRI, Maire de Coupvray

M. Fernand VERDELLET, 1^{er} Adjoint en charge de l'urbanisme

PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Enquête publique unique en vue de la création d'un port de plaisance sur le Canal de Chalifert et de son quartier périphérique a été prescrite par l'arrêté préfectoral n°2023/19/DCSE/BPE/E du 31 octobre 2023.

- Pièces jointes :**
- Grilles d'analyse des observations déposées par le public :
 - Observations sur le registre dématérialisé.
 - Observations sur les registres papier
 - Copies des registres papier

L'enquête

Il s'agit de l'enquête est préalable à :

- Déclaration de projet d'intérêt général emportant mise en compatibilité du PLUI de la Communauté d'Agglomération Val d'Europe
- La délivrance de l'autorisation unique au bénéfice de la commune et des sociétés SCCV Coupvray et AXONE PROMOTION
- La délivrance des permis de construire N°077 132 21/00031/32/33 au bénéfice de la société DEMATHIEU et BARD immobilier
- La délivrance des permis de construire N°077 132 21 00034 au bénéfice de la société SCCV Coupvray
- La délivrance des permis d'aménager N°077 132 22 00001 au bénéfice de la commune de Coupvray
- La déclaration préalable de travaux n°077 132 22 00013 pour la création d'une darse portuaire d'une centaine de places au bénéfice de la commune de Coupvray.

Cette enquête initialement prévue du 15 décembre 2023 au 15 janvier 2024 a été prolongée jusqu'au 20 janvier 2024 par l'arrêté n°2023/23/DCSE/BPE/E du 22 décembre 2023 et s'est déroulée selon les prescriptions des 2 arrêtés précités.

Dans un premier temps, le présent document fait une synthèse des observations déposées par le public (Partie A).

Dans un second temps, la commissaire enquêteur d'enquête souhaite avoir des précisions (Partie B).

A – Observations du public

Les observations du public ont été déposées principalement sur le registre dématérialisé, et en nombre plus limité sur les registres papier déposés en mairie de Coupvray, Esbly et Lesches.

77 contributions adressées par voie dématérialisée ont été mises en ligne sur le registre dématérialisé. 2 contributions sont des doublons et 1 ne concerne pas l'enquête. Quant aux registres papier, pour la commune de Coupvray 9 contributions, pour la commune d'Esblly 2 contributions et pour la commune de Lesches 16 dont une délibération du conseil municipal.

Aucun courrier postal n'a été adressé au siège de l'enquête publique.

Comme le prévoit l'article R 123-18 du Code de l'environnement, les porteurs du projet soumis à enquête disposent d'un délai de quinze jours pour produire ses observations » après la remise du présent procès-verbal.

Une personne qui a déposé une contribution peut avoir plusieurs occurrences. Le dépouillement de toutes les contributions a permis de les regrouper par thèmes, synthétiser sous forme de grilles jointes au présent procès-verbal.

Pour chaque thème il est fait référence à des contributions. À cet effet, il a été établi la numérotation suivante :

- Les contributions du registre dématérialisé sont repérées par les lettres Rdm et un nombre qui correspond au numéro de l'observation dans le registre.

La première contribution est Rdm1 et la dernière Rdm 77

- Les contributions des registres papier sont repérées pour le registre de Coupvray par RpC, pour Esblly par RpE et Lesches RpL, suivi d'un nombre correspondant à l'ordre d'inscription dans le registre.

1- Concertation, information préalable à l'enquête

Quelques intervenants ont souhaité revenir sur la concertation préalable critiquant sa tenue en période de confinement peu propice aux échanges avec le public (Rdm 7, 62 ; RpC 10) et certains considèrent que les recommandations émises par la garante insuffisamment prises en compte après la concertation (Rdm 62 ; RpC 10) avec parfois le regret que les communes voisines n'aient pas été intégrées à la concertation étant donné les impacts prévisibles (Rdm 47, RpL16).

2- Dossier

Le dossier est dénoncé comme complexe et volumineux le rendant difficilement consultable (Rdm 6, 47, RpC 10).

La qualité de l'étude d'impact est interrogée, notamment la complétude de l'état initial en particulier par la Ligue de Protection des Oiseaux et l'association RENARD (Rdm 55, 62) ou encore son périmètre d'étude par l'association AB2CVE (RpC 10).

3 - Projet d'intérêt général

La notion d'intérêt général a été peu traitée en tant que tel. Il a été parfois considéré que l'intérêt général n'était pas démontré, notamment car le projet ne serait pas en cohérence avec le PADD dont l'axe 5 est de « Protéger de toute urbanisation les espaces naturels remarquables tels les ZNIEFF, ENS ou les autres milieux à forte valeur écologique ou forte potentialité. » (Rdm 57, 62, RpL 5), ni avec la présence d'une ZNIEFF ainsi que le corridor écologique identifié au SRCE (Rdm 41, 55, 62)

Certains pensent que le projet est disproportionné (Rdm 27, 31, RpL16, RpE 2)

4 - Urbanisme

- **PLUi**

La mise en compatibilité du PLUi serait incompatible avec le projet de SDRIF-E (Rdm 3, RpL 5, 17) et aussi ne respecterait pas le Code de l'urbanisme en permettant l'ouverture de la zone 2AUd (Rdm 62).

France Nature Environnement 77 demande que le règlement graphique repère la bande tampon à fonction de corridor écologique en zone Np comme secteur relevant de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme ainsi que la continuité écologique Est-Ouest afin de respecter le SRCE qui s'impose au PLUi et de repérer sur le document graphique les arbres à cavités (Rdm 42)

La LPO considère que la mise en compatibilité du PLUi ne peut se faire sans l'établissement de mesures compensatoires (Rdm 55)

L'association RENARD considère que le projet n'étant pas prévu dans l'OIN du secteur UV de Marne la Vallée il ne peut être autorisé et s'interroge sur le statut du schéma directeur pour le développement du tourisme fluvestre sur la Marne. (Rdm 62).

- ZAN, zéro artificialisation nette

Des intervenants considèrent le projet incompatible avec le principe ZAN, Zéro artificialisation nette, en application de la loi Climat et résilience du 22 août 2021 car il ouvrirait à l'urbanisation des espaces naturels qui devraient être compensés par la renaturation d'espaces artificialisés. (Rdm 3, 5, 30, 31, 57, 62, 66)

5 - Desserte et circulation

La question de la desserte et circulation est celle qui a le plus mobilisé et inquiété le public.

Il est fait le constat actuellement d'une circulation parfois difficile rue de Lesches ainsi que dans la traversée de la commune de Lesches. La crédibilité de l'étude de circulation figurant dans le dossier est questionnée au regard de la situation actuelle ainsi que les impacts prévisibles sur le réseau (Rdm 6, 11, 27, 32, 43, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 56 57, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 72, 75 ; RpC 1, 2, 4, 8, 10 ; RpL 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 17).

La prise en compte de la déviation de Chalifert et du TSCP EVE est contestée car personne ne sait à quelle échéance ces 2 projets pourraient être réalisés. (Rdm 6, 44, 47, 61, RpC 10, RpL 17)

Il est attendue la création d'une piste cyclable le long de la RD45A entre Coupvray et Lesches. (Rdm 47 ; RpC 8 ; RpL 10, 14, 17)

Il est craint un afflux de véhicules lors d'événements exceptionnels ou encore la circulation de bus touristiques (Rdm 4)

Les difficultés de circulation ont parfois été associées aux nuisances de pollution de l'air ou de bruit (Rdm 6,11)

La circulation en phase travaux est également un sujet d'inquiétude en raison des contraintes existantes en direction de Lesches ou dans la traversée de Coupvray. Il est souhaité un plan de circulation le moins pénalisant pour les riverains et d'être au minimum informé sinon concerté. (Rdm 4, 13, 45, 49, RpC 9), il a été proposé la création d'une structure d'information et de contact (Rdm 54).

6 - Biodiversité et mesures ERC

Il est dénoncé une insuffisance de la prise en compte de la flore et la faune (Rdm 47, 54, 65, 62, 66, 68, RpC 8, 9 ; RpE 2 ; RpL 17). Il est demandé la préservation des continuités écologiques (Rdm 14, 15,17, 18, 20, 26, 28, 32,39, 62) et de prévoir des mesures ERC plus complètes et à la hauteur des impacts (Rdm30, 55, 62).

Pour la LPO, l'état initial est incomplet en omettant la présence de l'Épervier et du Pic noir (Rdm 55)

L'association RENARD considère :

- que des espèces protégées, comme la Laiche étoilée ou le Martin pêcheur, auraient dû être prises en compte et une demande dérogation au titre des espèces protégées effectuée ;
- que l'impact du trafic fluvial sur la flore aquatique est absent
- que la continuité écologique Est-Ouest est menacée par l'aménagement de la passerelle et d'un quai qui n'apparaît pas en mesure d'assurer une réelle fonction de continuité. Il est demandé de revoir la conception de la passerelle et du quai la prolongeant vers l'est afin d'assurer une continuité boisée classée au titre de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme
- que les arbres en bordure du canal constituent un alignement d'arbres qui bénéficient d'une protection au titre du Code de l'environnement

L'association France Nature Environnement 77 demande d'élargir la bande tampon à l'ouest du projet pour assurer une réelle fonction écologique

7- Impacts sur les eaux

L'absence de zones humides est contestée (Rdm 62, RpC 10) et les impacts sur la nappe (Rdm 12 ; RpC 10) insuffisamment pris en compte.

Des intervenants s'interrogent sur la capacité du réseau d'eaux usées à absorber l'augmentation de volume au regard des dysfonctionnements actuels (Rdm 34, 43, 61 ; RpC 10)

8 - Projets alternatifs

Il existerait des quais disponibles avec des capacités d'accostage et stationnement de bateaux de plaisance suffisant en réutilisant des installations existants (port industriel plus à l'est) (Rdm 3, 18, 24)

9 - Paysage entrée de ville

Les 2 immeubles R+4 en bordure de la RD 45A pour certains semblent trop en rupture avec un paysage agricole arboré ou architectural local (Rdm 6, 9, 47, 56, 57, 59, RpL 5, 6, 17 ; RpC 10).

Le projet est qualifié de très beau par une seule personne (Rdm 29)

10 - Coût et financement

Très peu d'observations relatives au coût du projet et de son financement. Il est demandé si le coût n'est pas sous-estimé et quelle serait la rentabilité du port (Rdm 43, 68, 72, 75 ; RpC 6).

11 - Les berges du canal

Des riverains du canal font le constat que les berges du canal sont en mauvais état et s'affaissent, ils s'interrogent sur l'impact d'une augmentation de trafic sur des berges non stabilisées, notamment dès la phase travaux avec l'évacuation des déblais par voie fluviale. (Rdm 27, 57, 58, 61 ; RpC 1, 4, 9, 10 RpE 2).

Il est fait état d'une certaine confusion entre pour le statut des cheminements nord et sud du canal entre chemin de halage et chemin soumis à une servitude de marchepied. (Rdm 53, RpC 10)

12 - Avis

Les avis favorables au projet ont été peu nombreux et surtout n'ont pas été motivés (Rdm 29, RpC 5, 6, 7).

Quelles réponses peuvent être faites aux observations du public ?

B - Questions complémentaires de la commissaire enquêteur

- Les réponses à l'avis de la MRAe

○ Dans la réponse à la recommandation d'évaluation le trafic fluvial, il n'y est pas répondu mais seulement supposé que les entrées et sorties du port « permettront au plus de retrouver le niveau de trafic des années antérieures » sans savoir ce qu'il était.

Même si le canal a connu un trafic beaucoup plus important, il n'a jamais connu un port de plaisance avec une centaine d'anneaux. La circulation des bateaux de plaisance fluctuant dans l'année (week-end, météo, période de vacances, etc.), il est fort probable que nombre de bateaux en résidence dans le port sortent en même temps ou presque et entraînent des « bouchons ». N'est-il pas possible de faire une simulation du trafic induit par les bateaux résidant dans le port ? Une régulation serait-elle envisageable ? Seul impact sur les stations de Petite Naïade si bateaux sortent ou entrent de façon rapprochée ?

En réponse à la question du dimensionnement du port, il est fait référence à une étude de faisabilité de 2017. Cette étude de faisabilité a été réalisée par qui ? Pourquoi n'a-t-elle pas été jointe au dossier qui contient pourtant de nombreuses annexes ?

○ Concernant la Laîche étoilée, qui aurait été identifiée en 2018 et pas l'année suivante, il est regrettable que le doute n'ait pas été levé en faisant une vérification en 2020 ou 2021 pendant la période de floraison de mai, juin et juillet.

○ En réponse à la recommandation de la MRAe de « Reprendre l'évaluation des incidences résiduelles en démontrant, pour chaque composante de biodiversité, l'effet des mesures d'évitement et de réduction proposées », il n'y a pas été répondu. Il est seulement envisagé un suivi et qu'au besoin des corrections pourraient être apportées. Le suivi ne répond à la demande qui est celle d'une évaluation antérieure à la réalisation du projet et non d'un constat post.

○ Continuité écologique

Concernant la recommandation visant à démontrer que la continuité est-ouest est préservée, il est écrit que « pour les espèces terrestres, le franchissement de la passerelle reste possible. Sinon, un contournement du quartier par le biais de la haie boisée en limite ouest du projet reste possible, par exemple pour les grands mammifères ».

Ce qui revient à répondre que la continuité est-ouest est remplacée par une continuité sud-nord, en omettant de préciser qu'au nord cette continuité butte sur la RD45A. Il est considéré que la continuité peut être assurée par la passerelle disposant de rampes de pente 3/1 recouverte d'un gazon synthétique. Y a-t-il des exemples comparables de passage pour la faune qui serait opérationnel avec des pentes aussi prononcées et un revêtement en gazon synthétique ? Y a-t-il un retour d'expériences fait par des écologues ?

Il existe des ports de plaisance équipés de passerelles mobiles ouvrantes sur le port ou coulissantes. Cette hypothèse a-t-elle été étudiée ? Si non pourrait-elle l'être afin d'envisager l'accessibilité aux PMR et aux grands mammifères ?

- Les déblais de la darse

Dans le cahier d'acteurs de l'ADENCA déposé lors de la concertation en 2020, il est affirmé que les déchets inertes ne sont plus acceptés à compter du 31 décembre 2019 dans la décharge Veolia de

Claye-Souilly. Or le dossier dans le dossier d'enquête il est précisé que les déblais de creusement de la darse évacués par voie fluviale devaient être réceptionnés sur ce site qui est peu éloigné. Les porteurs de projet ont-ils l'assurance que les déblais résultant du creusement de la darse pourront être accueillis sur le site de Veolia ?

- **Péniche hôtel stationné à l'intérieur de la darse**

Il est envisagé qu'une péniche hôtel puisse stationner à l'intérieur de la darse, comment une péniche de 45 m pourra-t-elle manœuvrer pour entrer et sortir de la darse étant donné que la largeur limitée à 20m de l'entrée du port et le canal 25 m ?

- **Le report modal**

Pour le report modal des déplacements domicile-travail est pris en compte la création de pistes cyclables mais aussi le TSCP EVE. Comment envisager le report modal vers un transport collectif en projet dont personne actuellement n'est en mesure de savoir quand il sera opérationnel même s'il est inscrit au SDRIF en vigueur ainsi qu'au projet de SDRIF-E ?

- **La prise en compte des GES (gaz à effets de serre)**

La lutte contre le changement climatique est devenue une priorité et se traduit par une volonté politique de réduction des GES. La loi impose que pour tout nouveau projet, l'étude d'impact quantifie les émissions de GES et applique une démarche ERC.

L'étude d'impact ne comporte pas l'analyse des émissions des GES. La MRAE le signale et recommande que soit faite une analyse du cycle de vie global du projet en tenant compte notamment de la qualité des matériaux de construction visant à favoriser des solutions constructives limitant autant que possible les GES.

Dans le mémoire en réponse à la MRAE, il est précisé qu'une « Analyse du Cycle de Vie a d'ores et déjà été réalisée par le Bureau d'Études Environnementales pour les bâtiments E et F sans en connaître le moindre résultat.

En réponse à « l'Analyse comparative des différentes solutions constructives » du principe constructif et de l'isolation de l'enveloppe des bâtiments un tableau succinct liste des matériaux isolants. Ce tableau est certainement erroné car les menuiseries seraient passées du triple vitrage en 2019 au double vitrage.

Les constructions s'inscrivent dans une optique basse consommation d'énergie. L'éventualité de dispositifs photovoltaïques évoqués dans le dossier n'est pas reprise dans les ambitions en matière d'énergie renouvelable. Dans l'étude d'impact et les demandes de permis de construire il est fait mention de matériaux de construction classiques, n'est-il pas envisageable d'avoir une plus grande ambition en matière de développement durable avec l'utilisation de matériaux biosourcés qui aurait un impact positif sur le bilan des GES ?

- **Impacts de la darse et des bâtiments E et F sur les eaux souterraines**

L'étude d'impact dit :

- P 230 la darse formera un obstacle à l'écoulement des eaux souterraines. Cette incidence sera peu perceptible en raison de la faible perméabilité des terrains et en raison du faible pendage de la nappe.

- P 234, le fond de la darse et les sous-sols des bâtiments E et F (calés à 42,80 m NGF sont susceptibles de constituer une barrière à l'écoulement de la nappe notamment en période hivernale.
- P 236, le fond du bassin est à la cote 41,80 m NGF, et pour éviter le drainage de la nappe vers le bassin une couche d'argile imperméabilisera le bassin qui interfère avec l'écoulement de la nappe.

Le dossier ne présente pas le sens d'écoulement de la nappe et son fonctionnement, et s'il y a un impact pouvant se répercuter hors périmètre du projet notamment vers l'est où il a été fait état pendant l'enquête de remontées de nappe.

- **Parking Chauds Soleils**

Le parking est présenté dans le dossier comme étant équipé d'un portique d'entrée et d'une chaîne. Le portique d'entrée vise à limiter le gabarit des véhicules, mais le fait qu'il y est une chaîne veut-il dire que le parking ne sera ouvert que pour des événements exceptionnels ?

- **Liste d'attente**

Le dossier fait état d'une liste d'attente pour les anneaux du port. Qu'en est-il de cette liste (nombre de personnes, types de bateau, etc.) ? Permet-elle de traduire une demande motivant une centaine d'anneaux ?

Fait en deux exemplaires

A Coupvray, le 26 janvier 2024

Annexes mémoire en réponse

SYNTHESE

Des prises en compte par les maitres d'ouvrage des remarques formulées lors de l'enquête publique

Les maîtres d'ouvrage indiquent, dans leurs réponses aux questions issues de l'enquête publique, qu'ils tiendront compte des remarques formulées par les associations et les habitants en mettant en place les mesures suivantes :

Sur l'environnement et la biodiversité

17. **Repérage, dans le règlement graphique, de la bande tampon à fonction de corridor écologique en zone NP** ainsi que la continuité écologique Est-Ouest
18. **Renforcement de la zone Np en lisière ouest par une protection d'espace boisé classé (L.113-1)**, suivant en cela l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023)
19. **Mention de la préservation de la continuité écologique en berge du canal** et cartographie dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation.
20. **Extension du zonage du secteur Np au sud-est du terrain de rugby**
21. **Institution sur les arbres à cavité recensés dans l'évaluation environnementale** soit de la protection d'espace boisé classé (L.113-1), soit, et de préférence, d'une protection spécifique au titre des éléments de paysage identifiés (L.151-23), suivant en cela l'avis favorable de la CDPENAF au regard de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (prononcé le 6 octobre 2023)
22. **Amélioration de la fonctionnalité écologique de la passerelle** avec l'étude du remplacement, par exemple, des pentes en gazon synthétique par des rampes de pleine terre suivant en cela l'avis de la CDPENAF.
23. **Réalisation d'un complément d'inventaires pour préciser certains résultats de sondages** en février 2022, qui ont confirmé les expertises initiales

Sur la gestion du port de plaisance

24. **Proposition au futur gestionnaire du port d'une interdiction pour les plaisanciers** de sortir de nuit sur le canal (entre les deux écluses) à travers le règlement intérieur du port par exemple.
25. **Mise en place, avec le gestionnaire du port, de conditions dissuasives à l'affectation des bateaux en résidence principale** à travers le règlement intérieur du port par exemple.

Ces engagements s'ajoutent à ceux déjà pris à l'issue de la concertation préalable de 2020 :

Sur l'information aux habitants

26. **Publication, sur le site de la concertation, de l'étude de trafic** réalisée du 27 février au 4 mars 2020, c'est-à-dire avant la période de confinement, et élaboration d'une synthèse non technique
27. **Rédaction d'une Foire aux questions (FAQ)** : 12 questions essentielles pour mieux comprendre le projet
28. **Publication, à la mi-décembre, d'un tableau de synthèse apportant des réponses** à toutes les questions soulevées lors de la concertation, par écrit et dans le cadre de la visio-conférence. Il est consultable sur le site de la concertation.
29. **Publication d'un numéro spécial du magazine municipal** sur le projet et les résultats de cette concertation, boîté chez tous les habitants
30. **Création d'une exposition en Mairie** relative à l'architecture du projet, dès lors que les permis de construire auront été validés
31. **Publication d'informations sur nos supports de communication à chaque étape du projet**

Sur la consultation du public

32. **Expérimentation, dès que les conditions sanitaires le permettront, d'une consultation des habitants** sur l'aire de jeux située sur la zone du port
33. **Mise à disposition d'une boîte mail dédiée** pour permettre aux habitants de poser leurs questions sur le projet d'ici au lancement de l'enquête publique prévue autour de l'été 2021 : leportdecoupvray@coupvray.fr
34. **Organisation d'un rendez-vous en Mairie avec les associations qui le demanderaient, selon les modalités imposées par le contexte sanitaire**

Sur la circulation

35. **Lancement d'un complément d'étude de trafic** sur le double sens de circulation de la rue de Lesches, l'amélioration de la jonction avec la rue du Pont de Try, l'optimisation des temps de passage des feux tricolores sur le rond-point devant l'école, et la circulation sur la rue d'Esbly et la rue de la Fontaine Fleurie.
36. **Modification de l'itinéraire de la ligne 6 de bus**, qui n'emprunte désormais plus le lotissement de la Fontaine Fleurie, et passe par la rue Saint-Denis pour rejoindre le nouvel arrêt de bus « Fosse Saint-Etienne »
37. **Poursuite de la mobilisation de la commune sur la question du trafic routier**, notamment sur le projet de contournement de Chalifert, qui relève de la compétence du Conseil départemental, sur le projet de Transport en commun en site propre (TCSP), qui relève de la compétence de la Région, et sur l'aménagement de nouvelles voiries dans les ZAC, qui relève de la compétence de l'EPA
38. **Inscription de la commune dans les itinéraires prioritaires** du Plan Vélo du Conseil départemental (2021-2023) et du Schéma des Itinéraires Cyclables de Val d'Europe Agglomération pour l'aménagement de liaisons douces (parcours piétons, pistes cyclables)

Sur les nuisances sonores

39. **Traitement du chantier selon le Règlement « chantier propre »** de Val d'Europe Agglomération
40. **Information des riverains sur l'organisation du chantier**
41. **Mise en place d'une clôture de chantier « écran »** en limite de parcelle des habitations

Quartier du port de plaisance de Coupvray SIMULATION DE TRAFIC sur la RD45a, en entrée et sortie sud de Lesches

La réalisation du quartier du port de plaisance aura une incidence très limitée sur le trafic entrant et sortant au sud du village de Lesches :

- A terme, aux heures de pointe, les flux supplémentaires générés par le projet sont estimés de 10 véhicules (heure de pointe du matin) à 30 véhicules (heure de pointe du soir)
- A « l'horizon 2025 », ces flux sont encore moindres

A noter : « l'horizon 2025 » envisagé dans l'étude doit aujourd'hui être considéré au plus tôt en 2027, au regard des décalages de planning constatés tant sur le projet lui-même que sur les ZAC de Coupvray et des Trois Ormes

Le détail des simulations concernant le segment Lesches-Coupvray de la RD 45a est repris ci-après :

- Etat actuel (2020)
- Simulations HORS PROJET : 2025 et à terme
- Simulations AVEC le PROJET

La totalité de l'étude de trafic est consultable en ANNEXE :

Etude d'impact de la création d'un port de plaisance et de logements le long de la RD45a à COUPVRA

Phase 2 : Résultats des analyses prospectives avec et sans projet

CEDEVIA 22 mai 2020

Trafic RD45a – Sud LESCHES
F. Vassord – Consultant AMO



.2 Simulations HORS PROJET

2025

L'Horizon 2025 prend en compte, sur le secteur de Val d'Europe Agglomération, les hypothèses de développement telles qu'inscrites dans la phase 4 de la convention Disney. Sur Coupvray, il est pris en compte les premiers développements prévus sur la ZAC de Coupvray ainsi que ceux sur la ZAC des 3 Ormes. Il est également retenu à cet horizon le début de la ZAC de la Coulommières et de la ZAC des Epinettes sur Montry et ainsi que la ZAC de St Éloi sur Chessy.

En terme d'aménagement routier, outre la prise en compte des voies d'accès sur la ZAC de Coupvray, des 3 Ormes et de la ZAC St Éloi, les modélisations à l'Horizon 2025 prennent en compte le doublement de la Rd5d entre la Rd934 et la Bd Circulaire ainsi que sur l'av. Schuman et Hergé, le 1/2 Barreau Rd96/A4, le doublement de la pénétrante Ouest, le nouveau diffuseur du Sycamore ainsi que les réseaux de desserte des ZAC des Studios et Congrès, du Pré de Claye et du Prieuré.

Heure de Pointe du Matin : 08H00 – 09h00

Vers Lesches 220

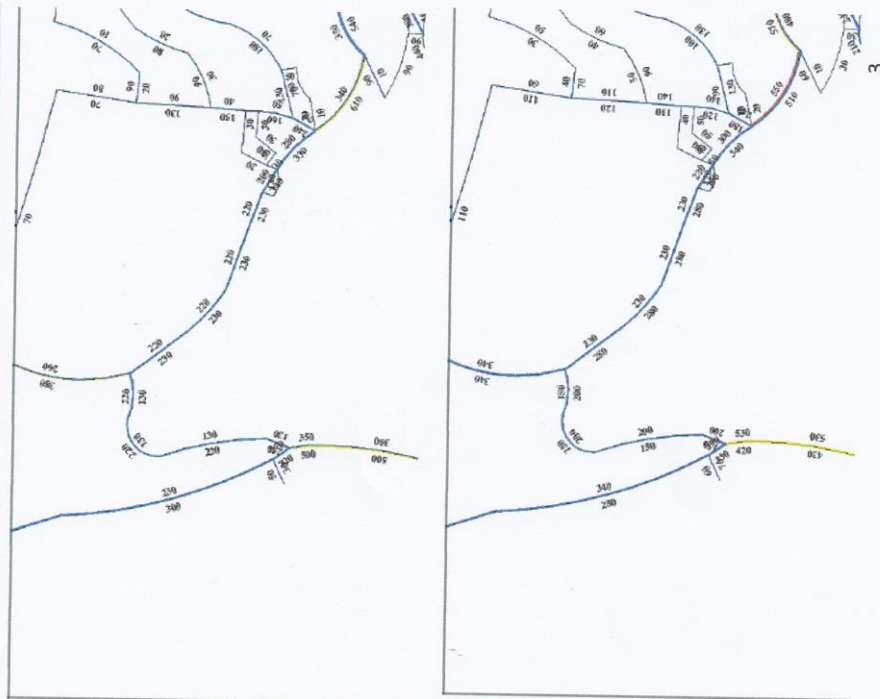
En provenance de Lesches 230

Heure de Pointe du Soir : 17H30 – 18h30

Vers Lesches 230

En provenance de Lesches 280

Trafic RD45a – Sud LESCHES
F. Vassord – Consultant AMO



.2 Simulations HORS PROJET

2025

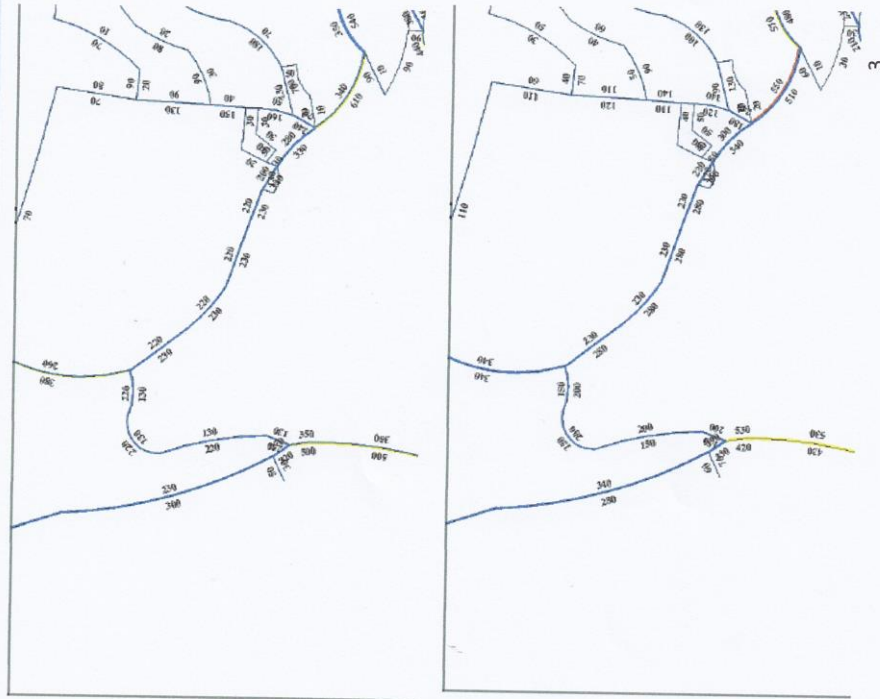
L'Horizon 2025 prend en compte, sur le secteur de Val d'Europe Agglomération, les hypothèses de développement telles qu'inscrites dans la phase 4 de la convention Disney. Sur Coupvray, il est pris en compte les premiers développements prévus sur la ZAC de Coupvray ainsi que ceux sur la ZAC des 3 Ormes. Il est également retenu à cet horizon le début de la ZAC de la Coulommiers et de la ZAC des Epinettes sur Montry et ainsi que la ZAC de St Eloi sur Chessy.

En terme d'aménagement routier, outre la prise en compte des voies d'accès sur la ZAC de Coupvray, des 3 Ormes et de la ZAC St Eloi, les modélisations à l'Horizon 2025 prennent en compte le doublement de la Rd5d entre la Rd934 et la Bd Circulaire ainsi que sur l'Av. Schuman et Hergé, le 'X Barreau Rd96/A4, le doublement de la pénétrante Ouest, le nouveau diffuseur du Sycamore ainsi que les réseaux de desserte des ZAC des Studios et Congrès, du Pré de Claye et du Prieuré.

Heure de Pointe du Matin : 08H00 – 09h00
Vers Lesches 220
En provenance de Lesches 230

Heure de Pointe du Soir : 17H30 – 18h30
Vers Lesches 230
En provenance de Lesches 280

Trafic RD45a – Sud LESCHES
F. Vassord – Consultant AMO



.3 Simulations AVEC le PROJET

Le projet étudié prévoit :

- . Au nord de la Rd45a : 66 Logements (18 collectifs + 18 individuels)
- . Au sud de la Rd45a : 195 Logements (106 collectifs + 89 individuels) avec 700m² de commerces, une minicrèche, un restaurant.
- . Le port fluvial comprendra quant à lui des emplacements permettant jusqu'à 80 bateaux en stationnement « longue durée », 10 emplacements pour des bateaux logements (dont 5 en locatifs) et une dizaine de places pour des escales journalières + appointement exceptionnel de péniche hôtel.

Les flux générés en totalité par le projet sont estimés aux heures de pointe:

- . Le matin : 118 UVP/h en émission pour 63 UVP/h en réception
- . Le Soir : 80 UVP/h en émission pour 110 UVP/h en réception

2025

Heure de Pointe du Matin : 08H00 – 09h00
Vers Lesches 230
En provenance de Lesches 210

Heure de Pointe du Soir : 17H30 – 18h30
Vers Lesches 220
En provenance de Lesches 280



Trafic RD45a – Sud LESCHES
F. Vassord – Consultant AMO

.3 Simulations AVEC le PROJET

Le projet étudié prévoit :

- Au nord de la Rd45a : 66 Logements (18 collectifs + 18 individuels)
- Au sud de la Rd45a : 195 Logements (106 collectifs + 89 individuels) avec 700m² de commerces, une minicrèche, un restaurant.
- Le port fluvial comprendra quant à lui des emplacements permettant jusqu'à 80 bateaux en stationnement « longue durée », 10 emplacements pour des bateaux logements (dont 5 en locatifs) et une dizaine de places pour des escales journalières + appointement exceptionnel de péniche hôtel.

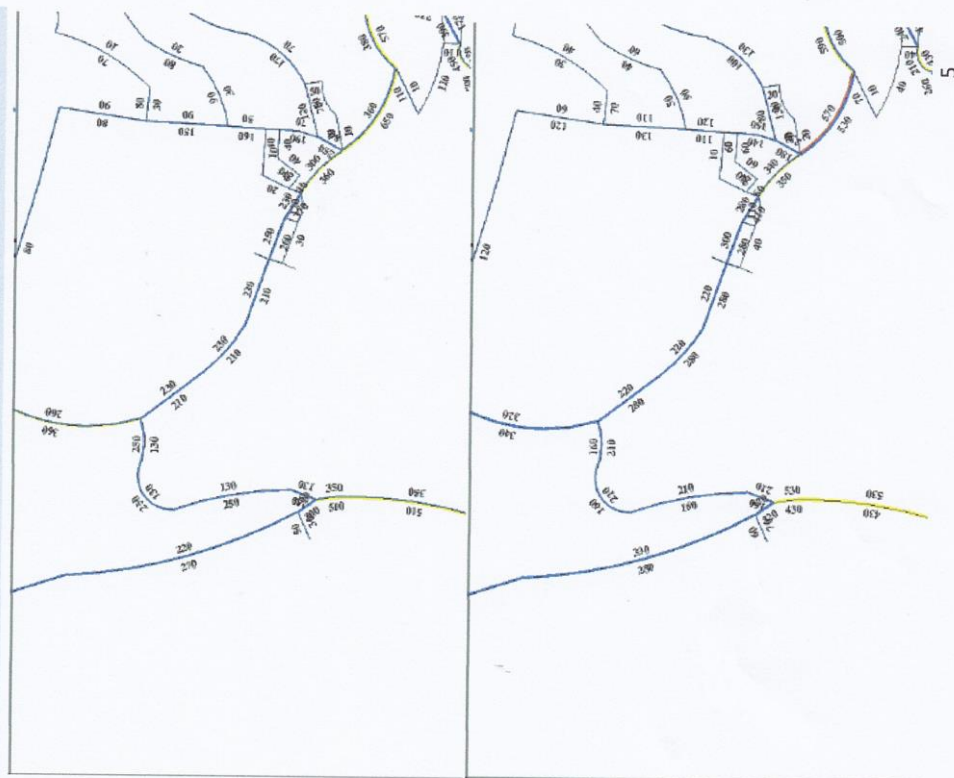
Les flux générés en totalité par le projet sont estimés aux heures de pointe:

- Le matin : 118 UVP/h en émission pour 63 UVP/h en réception
- Le Soir : 80 UVP/h en émission pour 110 UVP/h en réception

2025

Heure de Pointe du Matin : 08H00 – 09h00
 Vers Lesches 230
 En provenance de Lesches 210

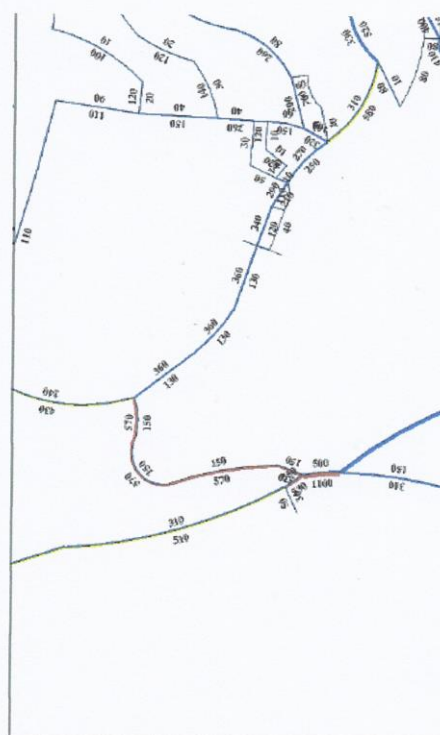
Heure de Pointe du Soir : 17H30 – 18h30
 Vers Lesches 220
 En provenance de Lesches 280



Trafic RD45a – Sud LESCHES
 F. Vassord – Consultant AMO

A terme

Heure de Pointe du Matin : 08H00 – 09h00
 Vers Lesches 360
 En provenance de Lesches 130



Heure de Pointe du Soir : 17H30 – 18h30
 Vers Lesches 100
 En provenance de Lesches 310



Trafic RD45a – Sud LESCHES
 F. Vassord – Consultant AMO

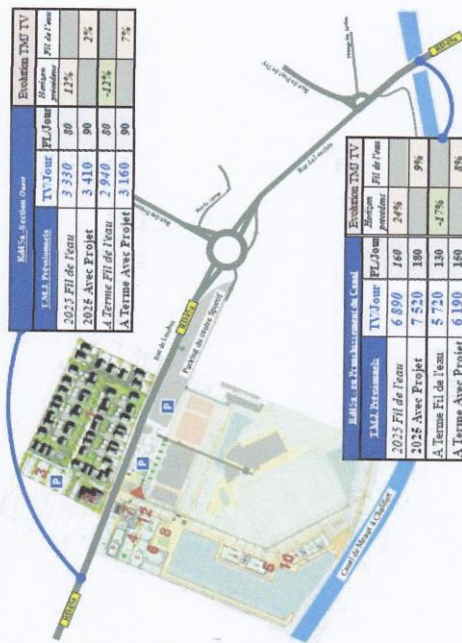
6

4 Synthèse

Compte tenu du développement général du secteur du Val d'Europe, les augmentations de trafic sur la Rd45a, estimées à moyen terme (Horizon 2025 en scénario « Fil de l'eau ») sont soutenues sur la Rd45a en entrée Nord de Coupvray (+12% de flux journaliers avec 3 330 TV/Jour deux sens confondus en moyenne tous jours confondus). Sur la section de la Rd45a en franchissement du canal, ces augmentations de trafics seront encore plus fortes (+24% avec un TMI de 6 890 TV/jour). Cette augmentation plus importante sur cet ouvrage s'explique en partie par la saturation déjà perceptible sur l'autre franchissement du canal via la Rd5 à Esbly.

A Terme, toujours pour ce scénario fil de l'eau, la prise en compte du projet de déviation de Chalifert permettra inversement de réduire la charge de trafic sur tout le linéaire de la Rd45a en traversée de ce quartier de Coupvray (baisse de trafic journalier, par rapport au flux 2025, estimée -12% sur la section Nord et de -1.7% sur la section en franchissement du canal).

La réalisation du projet de port fluvial et surtout des nouveaux logements (260 en cumulés en tout) amènera à une circulation supplémentaire sur ce secteur de Coupvray (estimation de plus de 700 TV/jour, deux sens confondus, en moyenne générés par ce projet) qui se traduira par un accroissement des flux journaliers compris entre +2% à +7% (suivant les horizons), sur la section Nord de la Rd45a et entre +8% et +9% sur la section en franchissement du canal.



Aux heures de pointe, les simulations d'UVP sont récapitulées dans le tableau page suivante :

Trafic RD45a – Sud LESCCHES
F. Vassord – Consultant AMO

EXTRAIT de : Etude d'impact de la création d'un port de plaisance et de logements le long de la RD45a à COUPVRAY

Phase 2 : Résultats des analyses prospectives avec et sans projet
CEDEVIA 22 mai 2020

SIMULATION DE TRAFIC sur la RD45a, en entrée et sortie sud de Lesches

Comptabilisé en "uvp" : unité de véhicule particulier

	Etat actuel	Simulations HORS PROJET		Simulations AVEC PROJET				
		2025	A Terme	2025	A Terme			
					±	±		
Heure de Pointe du Matin : 08H00 – 09h00								
Vers Lesches	210	220		350	10	230	10	360
En provenance de Lesches	180	230		110	-20	210	20	130
Heure de Pointe du Soir : 17H30 – 18h30								
Vers Lesches	180	230		70	-10	220	30	100
En provenance de Lesches	260	280		280	0	280	30	310

CEDEVIA a précisé (21 12 2023) :

La baisse de trafic de véhicules, relevée sur les simulations de l'Heure de pointe du soir à horizon 2025 (sur la sortie Ouest de Coupvray Vers Lesches) entre le scénario projet et le scénario de référence, provient en partie des arrondis dans les valeurs affichées mais aussi du fait que le soir, les flux supplémentaires générés par le projet viendront principalement depuis l'Est (depuis D5 Esbly) en empruntant la D45a qui est déjà fortement chargée. L'ajout de ces flux locaux sur des sections chargées pourrait entraîner quelques reports de flux de grandes liaisons (entre Esbly vers Lesches et Jablines) qui traversaient Coupvray via la D45a (reports diffus vers d'autres itinéraires plus éloignés) ce qui explique la petite baisse de trafic en sortie Ouest de Coupvray.

Ce phénomène est moins marqué sur l'Horizon 2035 du fait de la prise en compte de la déviation de Chalifert (déviation qui permettra de reprendre les flux grandes liaisons passant par la D45a).

Trafic RD45a – Sud LESCHES
F. Vassord – Consultant AMO