

# 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

## Conclusions



<b>Généralités</b>	<b>3</b>
<b>Le Projet</b>	<b>6</b>
<b>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)</b>	<b>13</b>
<b>Autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau</b>	<b>19</b>
<b>Déclaration préalable des travaux pour une darse et le projet de port</b>	<b>23</b>
<b>Les permis de construire N°077 132 21/00031/32/33 au bénéfice de la société DEMATHIEU et BARD immobilier au sud de la route de Lesches</b>	<b>28</b>
<b>Permis de construire N°077 132 21/34 au nord de la route de Lesches</b>	<b>31</b>
<b>Le permis d'aménager N°077 132 22 00001 du parking des Chauds Soleils</b>	<b>34</b>

## Généralités

### Préambule

La présente enquête unique porte sur le projet d'aménagement urbain de la commune de Coupvray dans sa partie nord-ouest de part et d'autre de la route de Lesches décomposant en :

- un port de plaisance d'un peu moins de 100 anneaux connecté au canal de Chalifert ;
- la construction d'environ 263 logements ;
- un parking ouvert de 62 places de stationnement ;
- des voies de desserte, de nouveaux réseaux VRD et aménagements paysagers.

Le projet est porté à la fois par la commune de Coupvray et par la communauté d'agglomération Val d'Europe (CAVE). Le financement des équipements sera assuré dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial

La commune de Coupvray appartenant à la communauté d'agglomération du Val d'Europe, le projet immobilier s'inscrit dans son PLH mais nécessite une modification du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). C'est ainsi qu'a été engagée une procédure de déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLUi.

Dans un souci de cohérence, il a été décidé une enquête unique portant sur les demandes d'autorisation, qu'elles soient au titre du code de l'urbanisme ou du code de l'environnement, suivantes :

- 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 SCCV Coupvray ;
- La délivrance du permis d'aménager N°077 132 22 00001 au bénéfice de la commune de Coupvray (parking Chauds Soleils) ;
- 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.
- 

### Concertation

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

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.

## Enquete publique

L'enquête a été prescrite par l'arrêté préfectoral n° 2023/19/DCSE/BPE/E du 31 octobre 2023 qui en a fixé les modalités :

- Durée de l'enquête : du vendredi 15 décembre 2023 à 9h00 au lundi 15 janvier 2024 à 17h soit 32 jours consécutifs ;
- Mise à disposition des dossiers d'enquête :
  - o en version papier en mairies de Coupvray, Esbly et Lesches aux heures habituelles d'ouverture au public,
  - o en version numérique en mairie de Coupvray sur un poste informatique,
  - o 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](http://www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques)
- Observations du public
  - o 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,
  - o sur le registre dématérialisé accessible à la maire de Coupvray,
  - o 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](http://www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques),
  - o par courrier électronique à l'adresse suivante : [coupvray-port-de-plaisance@mail.registre-numerique.fr](mailto:coupvray-port-de-plaisance@mail.registre-numerique.fr),
  - o par courrier postal adressé à la commissaire enquêteur au siège de l'enquête en mairie de Coupvray qui les annexera au registre papier ;
- Permanences de la commissaire enquêteur
  - o En mairie de Coupvray : vendredi 15 décembre 2023 de 9h à 12h et lundi 15 janvier de 14h à 17h,
  - o En mairie d'Esbly : samedi 6 janvier 2024 de 9h à 12h,
  - o mairie de Lesches : vendredi 22 décembre 2023 de 9h à 12h.

J'ai été saisi dès l'ouverture de l'enquête d'une demande de réunion publique et j'ai donné une suite favorable.

Un nouvel arrêté préfectoral n° 2023/19/DCSE/BPE/E du 22 décembre 2023 a fixé les modalités complémentaires permettant l'organisation de la réunion publique et de sa prolongation de l'enquête :

- Prolongation de l'enquête de 5 jours soit jusqu'au 20 janvier 2024 à 12h
- Réunion publique d'information et d'échanges le mardi 16 janvier 2024 à 19h30 à la salle de la Ferme du Château de Coupvray ;
- Permanence du commissaire enquêteur samedi 20 janvier 2024 de 9h à 12h en mairie de Coupvray.

Les modalités de consultation du dossier et de dépôt des observations restent elles inchangées.

L'enquête s'est déroulée dans les conditions prescrites dans les 2 arrêtés préfectoraux et la réunion publique a été organisée le 16 janvier et a réuni une centaine de personnes.

La publicité réglementaire a été faite dans les conditions prévues dans les 2 arrêtés précités par publication dans 2 journaux, affichage de l'avis dans les communes de Coupvray, Esbly et Lesches et sur le site objet du projet. La commune de Coupvray a procédé à une publicité plus large en destination de tous les habitants.

#### Consultation du dossier et dépôt des observations.

Le dossier a été consulté majoritairement en ligne et peu dans les mairies. 647 visiteurs se sont connectés au site pour 1076 visites. Une difficulté de téléchargement a été signalée. 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 plutôt un problème ponctuel de connexion.

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

Au total 77 contributions sont parvenues par 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 contributions dont la délibération du conseil municipal.

Aucun courrier postal m'a été adressé au siège de l'enquête en mairie de Coupvray.

Je considère que l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions dans le respect des arrêtés préfectoraux la prescrivant. Le public a pu consulter le dossier et déposer ces contributions.

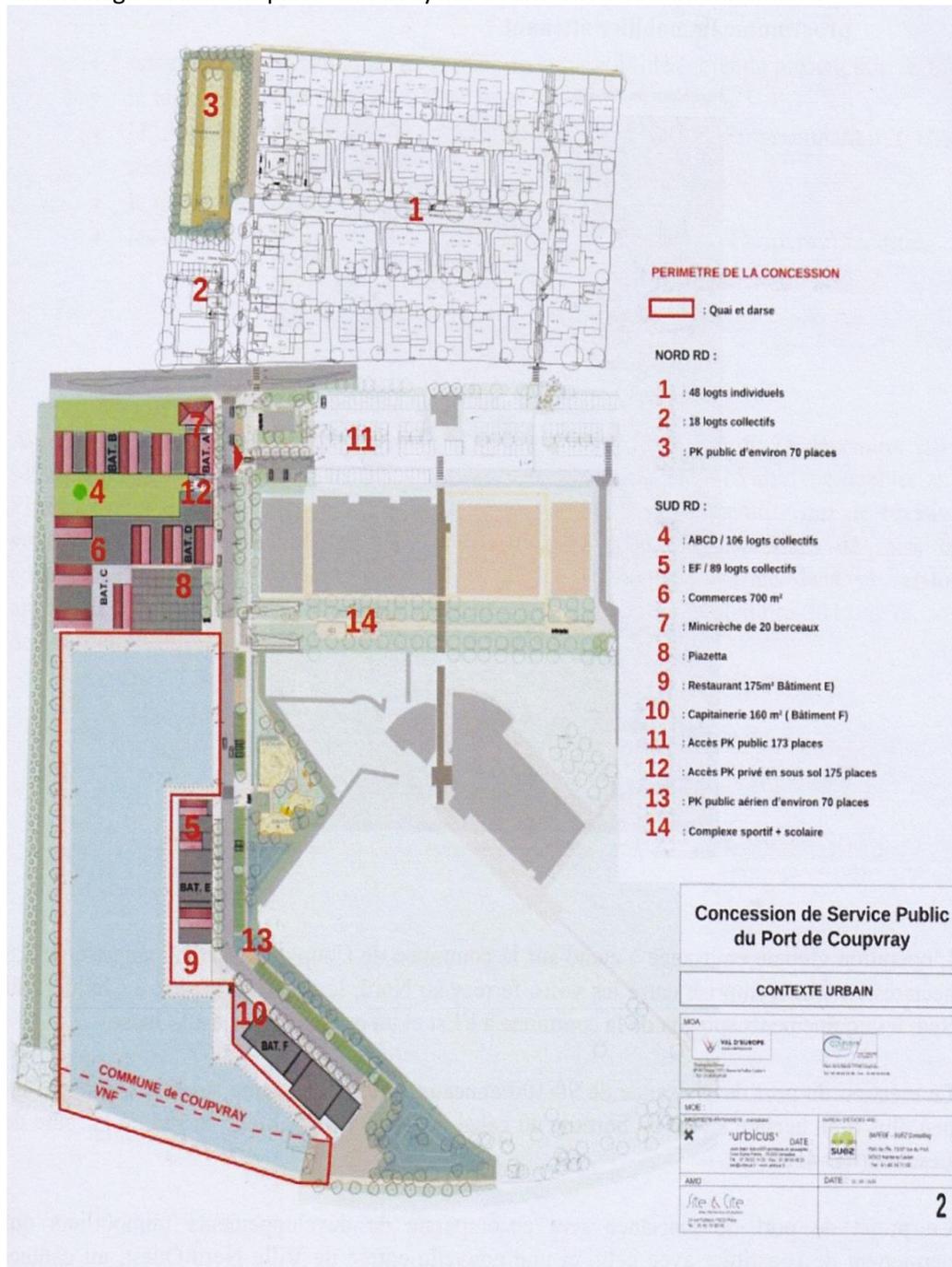
À l'issue de l'enquête, j'ai remis le procès-verbal de synthèse des observations aux maîtres d'ouvrage auquel ils ont répondu par un mémoire en réponse. Les réponses aux observations ont été intégralement insérées dans le rapport dans le chapitre Analyse des observations.

Je note que les maîtres d'ouvrage ont apporté des réponses à toutes les observations de manière approfondie pris des engagements pour tenir compte de remarques formulées pendant l'enquête.

## Le Projet

Le projet se décompose

- Au sud, un port de plaisance connecté au canal de Chalifert pouvant accueillir environ 90 bateaux de plaisance et un quai le long du canal pour l'amarrage de péniche-hôtels ntérieur de la darse et côté canal ;
- un projet immobilier : 263 logements (50 maisons individuelles et 213 logts collectifs), comptant 25% de logements locatifs sociaux, des commerces et des équipements de services (mini-crèche, local de vie commune, capitainerie), des aménagements paysagers et des dispositifs de collecte des eaux usées (noues, bassin de rétention) ;
- un maillage de liaisons piétonnes et cycles et une offre de stationnement.



Le projet est donc constitué de plusieurs opérations imbriquées qui nécessite la réalisation d'équipements publics et de nouveaux réseaux dont le financement sera assuré dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial (PUP). Ce dernier a fait l'objet d'une délibération du conseil communautaire du 20 décembre 2018.

- La maîtrise d'ouvrage publique

La commune de Coupvray, 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 qui seront financés dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial :

- 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

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

- 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.

### Incidences sur l'environnement

J'ai repris le tableau des incidences sur l'environnement du résumé non technique de l'étude d'impact comparant du territoire avec ou sans projet en ajoutant une colonne avec mes commentaires

Composantes	Évolution probable		Impacts du projet avec ERC	Observations commissaire enquêteur
	Absence de projet	Projet + mesures ERC		
Climat	Réchauffement climatique	Mesures pour améliorer utilisation énergie bâtiments et baisser utilisation eau	Positif (effets durables et permanents)	Le projet peut-il vraiment positif? Le fait que les bâtiments soient conçus basse consommation ne suffit pas à considérer que le projet aura un impact positif. Par exemple il n'est pas tenu compte de la circulation induite

Pédologie	Aucune évolution	Suppression d'une partie de la couche pédologique par le creusement de la darse	Localement négatif mais globalement neutre	Il n'y a pas que l'emplacement de la darse car des terrassements seront effectués aussi bien au nord qu'au sud de la route de Lesches et que les bâtiments collectifs ont des parkings en sous-sol et qu'une grande partie des terrains initialement agricoles seront imperméabilisés
Eaux souterraines hydrogéologie	En l'absence de projet d'aménagement sur le site il n'y aurait aucune perturbation possibles des eaux souterraines. Excepté en cas d'aménagement à proximité immédiate de l'implantation d'une structure polluante ou de la réalisation de nouveaux captages	Aucune évolution	Localement négatif mais globalement neutre	Le fond de la darse et les sous-sols des bâtiments E et F se trouvent au niveau de la nappe, modifie localement son écoulement
Eaux de surface	Aucune évolution	Aucune évolution	Localement négatif mais globalement neutre	Avec la gestion des eaux pluviales le projet serait plutôt positif
Risques naturels	Des inondations ponctuelles par remontées de nappe peuvent survenir	Possibilité de remontée de nappes  Pas d'influence sur retrait et gonflement argiles	nul	L'impact d'une remontée de nappe est-il vraiment nul étant donné la présence du fond de la darse et des sous-sols des bâtiments E et F ?
Habitats naturels	Pas d'évolution	Destruction milieux arborés et herbacés où s'alimentent oiseaux, chauves-souris, mammifères plus cortège d'insectes  Création d'une lisière arborée à l'ouest du site, végétalisation au sein du projet, trame noire bord du canal participe à la préservation d'une cohérence écologique	Neutre à positif par la création de nouveaux habitats semi-naturels	Quand la rive écologique ouest sera devenue fonctionnelle l'impact pourra être positif mais les aménagements paysagers internes au projet ne seront pas vraiment des milieux semi-naturels et la trame noire sera que partielle et qu'en cas d'amarrage de péniches hôtels il n'est pas certain qu'il n'y ait pas d'interférence ?
Flore	Pas d'évolution	Maintien des herbiers aquatiques  Destruction orchidées non patrimoniales non protégées et stations à proximité du site ne remettent pas en cause leur pérennité	Neutre à positif	À rapprocher avec les habitats naturels

		Suppression espèces exotiques envahissantes		
Faune	Si poursuite de la gestion actuelle, les espèces observées continueront d'utiliser le site de la même manière. Des aménagements autour du site ou en amont du cours d'eau pourraient indirectement occasionner des perturbations des milieu	Évitement d'une partie du boisement sud.  Cependant le projet a une incidence sur la libre circulation de la grande faune par la création de la darse. Le contournement du projet peut s'avérer compliquer voir dangereux par la route départementale	Neutre	Puisqu'il est dit qu'il y a une incidence liée la modification de la circulation de la grande faune l'effet peut-il être neutre ?
Continuité	En cas d'absence d'aménagement sur le site et ses abords immédiats, les continuités écologiques ne sont pas vouées à être modifiées	Reprise d'une continuité nord-sud par la création de la lisière arborée à l'ouest du projet  Reprise d'une continuité est-ouest par la création d'une passerelle pour faune au-dessus de l'ouverture de la darse	Neutre	Positif pour la continuité nord-sud  Mais aucune certitude de l'efficacité de la passerelle comme passage pour la faune  L'efficacité de l'aménagement du quai est-ouest de rétablissement de la continuité est sujette à interrogation, exemple la bande enherbée pourrait être piétinée par les passagers des péniches hôtels
Paysage	En l'absence de réalisation d'un projet d'aménagement sur le site, le paysage n'est pas voué à être modifié	La perception paysagère en entrée de ville sera la moins modifiée possible par la création d'une lisière arborée qui sera la continuation de ce qui est déjà présent sur le site, à savoir une parcelle agricole puis une lisière arborée/arbustive en fin des bâtiments	Neutre à positif	Il y aura un impact visuel important des 2 bâtiments de la « Poterne », rupture brutale avec la zone agricole. Est-ce positif ? C'est une question subjective.
Déplacements et transport	Aucune évolution pour les cheminements doux  Projet de renforcement des transports en commun qui permettre de baisser la circulation	Le projet va entraîner une modification du cheminement piéton le long du canal au niveau du chemin de halage	Neutre à positif	Il n'est pas fait mention des liaisons douces prévues dans le parcours tour de ville qui conforteraient l'impact positif
Trafic routier et	Réalisation de la déviation de Chalifert qui permette	Le projet va entraîner une légère	Neutre à positif	Il aurait été plus judicieux de distinguer les 2 types de

fluvial	de baisser la circulation	augmentation de trafic avec remontée au niveau de la rue Pont du Try. Ce phénomène pourra être diminué en supprimant quelques places de parking sur les côtés		<p>trafic car visiblement il n'est envisagé que le trafic routier.</p> <p>Le trafic routier sera forcément en augmentation avec l'arrivée de plusieurs centaines de nouveaux habitants donc difficilement neutre et encore moins positif</p> <p>L'augmentation de trafic ne sera pas seulement vers Coupvray mais aussi vers Lesches.</p> <p>Ce qui est pris en compte avec la suppression de places de parking c'est la fluidité et non le trafic.</p> <p>Il est difficile de dire que l'impact sera neutre et encore moins positif</p>
Qualité de l'air	Peu quantifiable <ul style="list-style-type: none"> <li>- Baisse de la qualité quand épisode pollution en IdF</li> <li>- Augmentation de la qualité de l'air pas l'utilisation de transports en commun, par l'augmentation du télétravail</li> </ul>	Le projet n'est pas de nature à faire évoluer de façon significative la qualité de l'air sur le site  L'évolution avec projet sera donc la même que celle sans projet	Neutre	Il y aura plus de la circulation donc forcément un impact sur la qualité de l'air à rapprocher de l'impact sur le climat
Ambiance sonore	Aucune évolution	Le projet va induire une certaine ambiance sonore  Des mesures de réduction seront prise pour limiter cette nuisance pour les habitants (protection des façades, isolation acoustiques des bâtiments)	Neutre	L'ambiance sonore ne peut être dite neutre s'il est affirmé qu'il y aura une nuisance et ce n'est pas parce qu'à l'intérieur des bâtiments le bruit sera limité qu'il n'y aura pas du bruit extérieur.
Démographie logements équipements publics	Aucune évolution	Nouveaux logements, commerce et services	Positif	De nouveaux habitants et des services
Emplois	Aucune évolution	Création emplois (port, commerce, crèche, etc.)	positif	De nouveaux emplois

Je constate que pour certaines composantes (climat, qualité de l'air, pédologie, interférence avec la nappe souterraine, ambiance sonore, habitats naturels, sur la circulation de la grande faune) les

impacts semblent minimisés et tandis que ceux du trafic routier et de la continuité est-ouest m'apparaissent surévaluées et nécessiteraient d'être revus, notamment pour la ripisylve

Dans la réponse des maitres d'ouvrage à la MRAe il est dit que

« Continuité de la trame boisée au niveau de la ripisylve : cette continuité est maintenue

- Pour les espèces volantes, oiseaux, chauves-souris par les plantations prévues sur el quai. L'ouverture de la darse, limitée à 20 m ne pénalisera pas les circulations pour ces espèces.
- Pour les espèces terrestres, le franchissement de la passerelle reste possible. Sinon, un contournement du quartier par le biais de la haie boisée planté en limite ouest du projet reste possible, par exemple pour les grands mammifères. »

Or cette ripisylve sera supprimée sur toute la longueur du quai. Pendant la phase des travaux, les impacts temporaires devraient être explicités, car il y aura bien perte d'habitats naturels et de fonctions écologiques.

D'ailleurs, les associations (FNE77, LPO, RENARD, AB2CV) ont considéré que l'étude d'impact était insuffisante concernant les impacts sur les habitants et la faune.

## **Le trafic routier**

Le volet circulation de l'étude d'impact s'appuie sur des comptages effectués en février 2020. Suivant le ressenti des participants à l'enquête, la circulation automobile aurait sensiblement augmentée en 4 ans et les conditions de circulation se seraient dégradées. C'est pourquoi les simulations présentées ont été largement contestées notamment par les habitants de Lesches. Ces derniers dénoncent déjà une saturation des infrastructures routières et craignent l'augmentation du trafic induit par le nouveau quartier.

Etant donné que la route de Lesches est une départementale (la RD45A), souhaitant approfondir la problématique circulation, j'avais sollicité un rendez-vous auprès de l'Agence routière du Nord Seine-et-Marne qui malheureusement n'a pu avoir lieu avant la fin de ma mission de remise de mon rapport et conclusions.

J'estime que l'expertise du département manque dans le dossier tant sur les données de trafic et son évolution que sur la configuration du carrefour à créer en entrée du nouveau quartier.

Le trafic routier a été numériquement le premier de préoccupation sinon de contestation.

## **Liaisons douces**

Un cheminement piéton à destination des équipements sportifs et des écoles tous proches sera connecté à l'itinéraire « tour de vile » reliant les diverses parties de la commune notamment aux éléments patrimoniaux remarquables.

Actuellement un chemin de grande randonnée suit canal côté nord. Pendant la phase travaux il sera obligatoirement coupé et ensuite rétabli en contournant la darse. Le dossier ne précise pas quel pourrait être le parcours de substitution pendant la phase travaux.

Le schéma directeur des itinéraires cyclables du Val d'Europe prévoit la création d'itinéraires et même une liaison cyclable entre Coupvray et Lesches. Cette dernière est très attendue.

Le maillage des liaisons douces concerne bien évidemment les cupressiens mais pas seulement eux, c'est pourquoi j'estime qu'il serait utile que les différents acteurs (commune, VEA, VNF, département, etc.) travaillent ensemble sur les circulations douces.

### **Coût et financement**

Le coût et le financement, curieusement, ont été à peine évoqué par le public. Ce n'est pas apparu comme un sujet d'inquiétude.

Le projet doit être financé par la vente des terrains aux promoteurs, leur participation aux coûts de réalisation des voiries et réseaux dans le cadre du PUP. Le coût à la charge de la commune apparaît minime. Le PUP n'a fait l'objet d'aucune remarque.

À noter que le trafic supplémentaire sur le canal impliquera des recettes pour VNF.

### **Informations du public**

Le site de la concertation est resté ouvert. Il pourrait être réactivé pour informer le public sur l'évolution du projet de nouveau quartier entrée nord-ouest de Coupvray.

Même si les cupressiens sont régulièrement informés par leur mairie, comme le site de la concertation est dédié au seul projet, en y mettant régulièrement des informations il assurerait une continuité de l'information.

## **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)**

Le projet ne peut être réalisé sans modification du PLUi.

La CAVE et la commune de Coupvray considérant que le projet présente un caractère d'intérêt général ont choisi la procédure de déclaration d'intérêt général emportant la mise en compatibilité du PLUi. Le conseil communautaire a pris une délibération en ce sens le 27 février 2020. Cette procédure a fait l'objet d'une concertation volontaire fin 2020 avec garante CNDP.

Les pièces du PLUi à actualiser sont le rapport de présentation, l'OAP entrée nord-ouest de Coupvray, le règlement écrit et graphique.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU comporte :

- Une notice de présentation
- Le rapport de présentation du PLUi modifié tomes 2 et 3
- Le document des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Le règlement écrit modifié
- Le règlement graphique (plan de zonage) modifié.

La mise en compatibilité du PLUi vise à modifier le zonage du PLUi :

- La zone 2 AUd – secteur des Chauds Soleils– devenant AUbCo
- Une partie de la zone UE bordant la route de Lesches devenant UACo
- Création d'un secteur Np au sein de la zone N.

Pour le règlement, les modifications à apporter concernent principalement 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, ...

Une déclaration de projet d'intérêt général implique d'en apprécier l'intérêt général.

L'intérêt général s'entend

- Au niveau communal, d'une part, par la création d'un nouveau quartier avec la construction de logements présentant diversité et mixité, des bâtiments conçus pour être passifs afin de limiter la consommation d'énergie et d'autre part, par un intérêt touristique avec la création du port de plaisance ;
- Au niveau de la CAVE, par le respect du PADD et du PLH ;
- Au niveau de Voies Navigables de France par la création du port inscrit dans le Schéma Directeur pour la structuration et le développement de la filière fluviale en Seine-et-Marne pour la Marne et ses affluents.

Le projet répond aux axes stratégiques de son PADD :

- *Axe stratégique 1 : l'innovation urbaine : structurer le développement urbain autour de ses polarités en visant la mixité des fonctions*
- *Axe stratégique 2 : l'innovation sociale : accroître l'attractivité du territoire pour les habitants actuels et futurs et viser une plus grande cohésion sociale*
- *Axe stratégique 3 : affirmer les potentialités de développement économique du territoire par l'innovation économique*

- *Axe stratégique 4 : innover les mobilités, pour corrélérer le développement de l'offre modale de déplacements au développement urbain et dissuader les déplacements motorisés inutiles*
- *Axe stratégique 5 : un territoire d'innovation environnementale, à basse consommation respectueux de ses milieux et avec une consommation d'espace limitée.*

- Aspect urbanisation et démographie

Même si des centaines de logements sont en cours de réalisation dans les ZAC, la demande en logements étant si importante au niveau régional et bien que 260 logements puissent paraître peu à l'échelle de VAE, ils participeront à la réponse à une demande qui est bien réelle.

Le projet est présenté comme un exemple de mixité et de diversité. Concernant la mixité, il répond strictement aux normes imposés par le PLUi, de logements sociaux de 25% imposés qui se trouvent situés en bordure de la route de Lesches.

Il y a bien une diversité de typologie de logements avec une offre 70% de petits logements

Types de logements	Nombre de logements
T1	14
T2	51
T3	117
T4	62
T5	19
<b>total</b>	263

La proximité des équipements publics (école et d'installations sportives) plus une mini-crèche devant représentent des atouts indéniables.

Des surfaces commerciales sont intégrées au projet, mais la nature des commerces n'est pas connue. Leur choix sera primordial pour que soit apporté un service de proximité aux futurs habitants.

Les maîtres d'ouvrage annoncent le projet comme ambitieux mais aussi comme vertueux. Ambitieux il l'est, mais il aurait pu être plus vertueux. Du point de vue développement durable, il est bien envisagé des constructions économes en énergie, mais manque l'ambition l'emploi de matériaux respectueux de l'environnement (ex biosourcés). Je regrette que les porteurs de projet ne soient pas allés jusqu'au bout de la démarche avec la création d'un écoquartier.

- Aspect touristique

Il est indéniable qu'un port de plaisance présente un attrait touristique. Le tourisme attendu est qualifié de « slow tourisme » qui est un tourisme alternatif respectueux de l'environnement et qui prend son temps, basé sur la découverte des paysages, du patrimoine local et qui préconise les déplacements où l'on prend son temps comme la marche, le vélo, le transport fluvial. Le projet peut bénéficier de la liaison douce dite « tour de ville ».

L'obtention de la labellisation « Pavillon bleu » souhaitée serait un signal fort d'un engagement dans une politique de développement touristique durable et de limitation des impacts sur l'environnement.

- Cadre de vie

Les bâtiments s'étagent de R+2 à R+4 sauf pour les 2 bâtiments phares en bordure de la route de Lesches constituant une rupture brutale avec la zone agricole en entrée de ville et de la rive écologique réalisée entre l'espace agricole et urbain.

Les augmentations de trafic ont été estimées à l'horizon 2025 sur la base de données février 2020.

- Scénario au fil de l'eau sur la section nord RD 45A
  - Horizon 2025 + 12 % de flux journaliers tous sens confondus.
  - À terme -12% par rapport à 2025 car prise en compte de la réalisation de la déviation de Chalifert
- Réalisation du projet apport circulation supplémentaire sur la section nord RD 45A
  - Accroissement journaliers entre 2 et 7 %

Sur la qualité de l'air, l'impact résiduel est considéré comme faible en raison des prévisions de trafic et devrait se confirmer avec l'évolution du parc automobile vers plus de véhicules électriques.

Sur l'environnement sonore, l'impact résiduel à l'intérieur des bâtiments est également considéré comme faible en raison de l'isolation acoustique des bâtiments.

- Incidences socio-économiques

Logements : création pour répondre à la demande régionale

Activités économiques : création d'emplois sur le site pour les services et activités touristiques (crèches, commerces, etc.)

Équipements publics : services (crèches, commerces, etc.)

Zéro artificialisation nette

La question de l'application de loi Climat et résilience du 22 août 2021 a été posée. Cette loi vise à atteindre un objectif de zéro artificialisation en 2040. Plusieurs intervenants ont considéré que cette loi s'appliquait car il serait consommé des espaces naturels agricoles et forestiers remettant en cause le projet.

La loi Climat et résilience prévoit une application progressive de la réduction des espaces et pour la période 2021-2031 une réduction de 20% par rapport aux 10 années précédentes.

Les terrains sur lesquels le projet doit se réaliser ne sont pas considérés comme des espaces naturels agricoles et forestiers et sont inscrits dans le PLUi comme des espaces d'urbanisation autorisés.

## Orientations d'Aménagement et de Programmation : ENTRÉE DE VILLE NORD-OUEST

L'OAP initiale est mise à jour selon le schéma suivant :



La légende pour le secteur au nord de la RD45A n'est pas tout à fait exacte car il est noté 70 logements individuels alors que c'est seulement 50.

Au sud de la RD45A, il pourrait être figuré le principe du cœur d'îlot prévu au milieu des bâtiments de l'îlot nord.

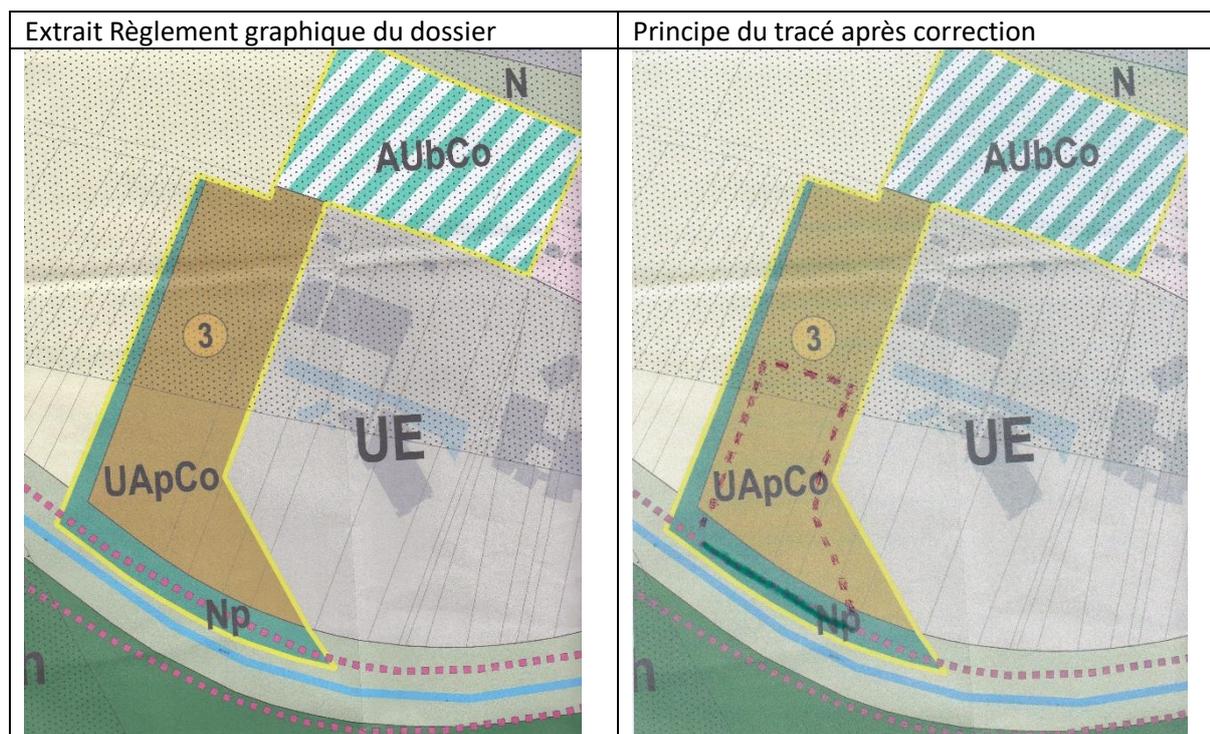
### Règlement

Concernant la rive écologique ouest au sud de la RD 45A, plusieurs propositions ont été émises par des associations afin de renforcer sa protection pour qu'elle soit non seulement classée en zone Np mais couverte par une trame d'espace boisé classé. Il faut noter que les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse se sont dit favorables.

Comme pour la rive écologique, une autre proposition a été faite de prévoir une protection des arbres à cavités à laquelle les maîtres d'ouvrage ont déclaré y être favorable en indiquant préférer que ces arbres soient identifiés au titre d'éléments remarquables du paysage (article L 151-23 du code de l'urbanisme).

En accord avec les propositions d'inscrire une trame d'espace classé et de protection des arbres à cavités, celles doivent être prises en compte dans le règlement graphique.

Le projet prévoit la modification du tracé de la liaison douce inscrite en zone Np le long du canal comme liaison douce structurante identifiée au titre de l'article L 151-38 du code de l'urbanisme. Dans le cadre du projet, il est prévu que cette liaison douce contourne la darse il est donc nécessaire de corriger le tracé sur le règlement graphique.



## AVIS

Je considère que l'intérêt général du projet tient à la réalisation de logements, à l'aspect économique et touristique qu'il présente notamment dans le cadre du développement du tourisme fluvial.

Le Port de Coupvray est bien inclus dans le Schéma Directeur pour la structuration et le développement de la filière fluvestre en Seine-et-Marne pour la Marne et ses affluents. Le port de plaisance devrait constituer un maillon de la chaîne de tourisme fluvial entre la région parisienne et la Champagne. Outre l'aspect escale des bateaux de croisière, le port devrait aussi participer à combler la carence régionale en anneaux sur la Marne.

Cependant, les incidences sur le trafic automobile peuvent poser question et il serait utile de vérifier que les données de base sont toujours valides et les projections aussi.

L'association Renard a contesté premièrement le principe même de l'ensemble de l'opération du fait que la commune faisant partie d'une OIN et comme le projet n'avait pas été initialement prévu cela rendrait toute la procédure illégale. Je ne peux pas penser que les services instructeurs auraient permis laisser l'enquête sur une base illégale. Deuxièmement, l'association a aussi contesté l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AUd devenant AUbCo et comme précédemment il faut espérer que si la procédure était illégale elle n'aurait pas été soumise à enquête.

Outre les mises à jour du rapport de présentation, de l'OAP et du règlement, je suis favorable aux demandes de protection complémentaire de la rive écologique et des arbres à cavités et je demande que soient prise en compte la correction mineure du schéma de l'OAP précédemment explicité et que soit corrigé sur le règlement graphique le tracé du chemin en bordure du canal qui est classé comme chemin de grande randonnée.

Considérant que le site de la concertation n'a pas été fermé, il pourrait être réactivé comme vecteur d'informations sur l'évolution du projet.

## Compte tenu

- Du dossier d'enquête et de son étude
- Du bon déroulement de l'enquête
- De l'analyse des contributions du public
- Des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse au procès-verbal de fin d'enquête
- De ses engagements pris à l'issue de l'enquête
- De ce qui précède
- Que le financement de la viabilisation du nouveau quartier sera réalisé dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial
- Que si le projet supprime des espaces agricoles ceux-ci sont déjà classés en zone à urbaniser
- Qu'il sera créé des logements de qualité pour répondre à une forte demande régionale
- Que le projet s'insère dans le dispositif touristique du Val d'Europe
- Qu'il s'agit d'une forme de tourisme complémentaire de celle existante
- Que la crainte d'un tourisme de masse lié au Parc Disneyland me semble infondée, et ne correspondrait pas un « slow tourisme » souhaité
- Que la création d'un port fluvial serait de nature à compléter le manque d'équipements en matière de plaisance fluviale
- Que le nouveau quartier sera irrigué par un maillage de liaisons piétons, cycles
- Que la zone est déjà desservie par 2 lignes de bus, cependant l'accessibilité du futur TCSP EVE (transport en commun en site propre Esbly Val d'Europe) est plus aléatoire en raison de l'incertitude de sa date de réalisation et de son éloignement à 1.3 km
- Qu'il y a des incertitudes sur le trafic automobile. Sans remettre en doute l'étude de 2020, 4 ans se sont écoulés et il serait judicieux de vérifier que les données de 2020 sont toujours valides sinon de réactualiser les simulations en procédant à un nouveau comptage des véhicules en relation avec la direction des routes du département.
- Que le projet de mise en compatibilité respecte les orientations du PLUi
- Qu'il a été proposé d'instaurer une protection complémentaire d'une part au classement en zone Np de la rive écologique ouest par son classement en espace boisé classé et d'autre part de repérer les arbres à cavités comme éléments remarquable
- Qu'outre les mises à jour prévues du rapport de présentation, de l'OAP et du règlement, j'ai relevé des corrections mineures de la légende du schéma de l'OAP précédemment explicité et pour le règlement graphique du tracé du chemin en bordure du canal

**Pour toutes les raisons énumérées précédemment, j'émet un AVIS FAVORABLE à 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 assortie de 2 réserves et 1 recommandation.**

### Réserves

Réserve 1 :

Actualiser l'étude de trafic automobile sur la base de données correspondant à la situation de 2024

Réserve 2 :

Inscrire dans le PLUi la protection de la rive écologique ouest en espace boisé classé et la protection des arbres à cavités

### Recommandation

De réactiver le site de la concertation comme vecteur d'informations sur le projet.

## Autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

Les pétitionnaires de la demande d'autorisation au titre de la loi pour l'aménagement du port de plaisance et du nouveau quartier au nord et au sud de la route de Lesches sont la commune de Coupvray et Axone Promotion.

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.

- 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 de surveillance 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 relève du régime de la déclaration.

Il s'agit de permettre le rabattement de la nappe en phase chantier pour la réalisation de la darse, du bassin de rétention et fondations des bâtiments E et F. 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 conduites vers la darse.

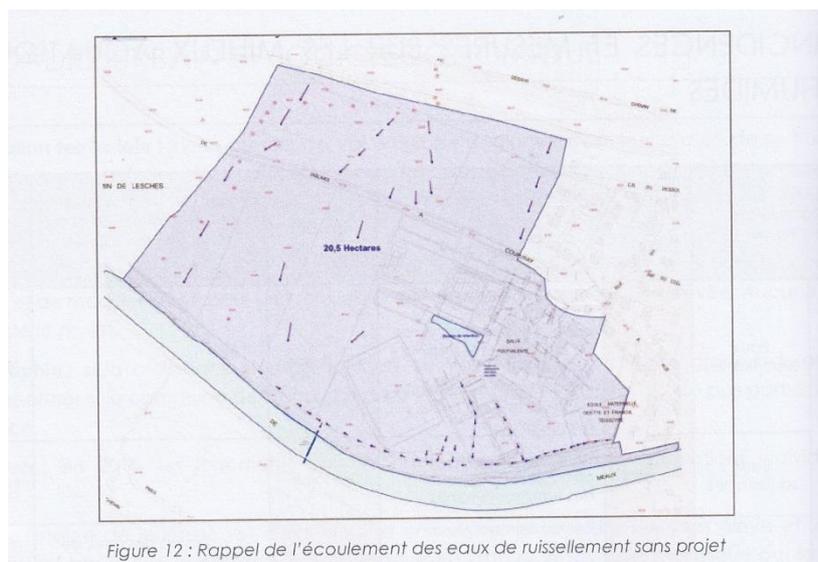
- Pour la rubrique 3.1.2.0 relative à la création de la darse, le projet relève du régime de l'autorisation.

### Les eaux pluviales

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales :

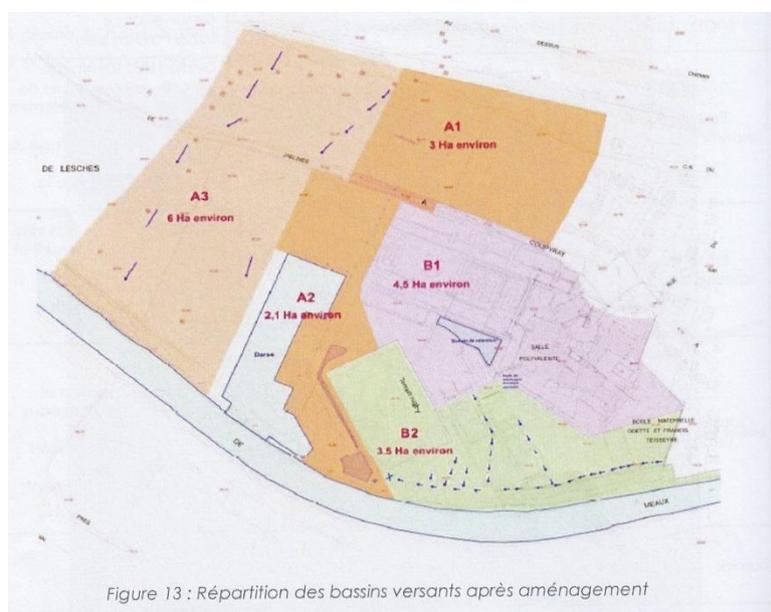
- Au nord de la route de Lesches : infiltration des premiers mm de pluie puis les eaux sont récupérées par des avaloirs et canalisées vers la noue paysagère exutoire final qui rejoint le sud du projet. A noter que les places de stationnement du parking au nord de la route de Lesches seront traitées pour être perméables aux premiers mm de pluie
- Au sud de la route de Lesches : une noue paysagère, un jardin éco-paysager et un bassin de rétention. Le bassin de rétention d'une capacité de 1 300 m<sup>3</sup> est dimensionné pour les pluies trentennales.

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



Un ouvrage sous-fluvial existe qui présente un dysfonctionnement, VNF est dans la phase diagnostic afin de pouvoir envisager des travaux qui tiendront compte de la présence du nouveau quartier et du port.

Or la gestion des eaux pluviales ne sera pas tributaire de cet ouvrage et elle est basée sur le principe de la gestion à la parcelle des petites pluies (hauteur maximum de 10 mm) puis de stockage aux 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 bassin versant A1 correspond au périmètre du projet sans la darse, le bassin A2 à la darse connectée au canal. Le bassin B1 dispose déjà d'un réseau d'eaux pluviales et il est pris en compte pour les cas le réseau serait saturé pour éviter des débordements vers les habitations. Les eaux des bassins versants A1 et B2 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 au canal.

Pour éviter des interactions avec la nappe, le bassin de rétention sera étanche.

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

Le site correspond à 2 sous-bassins versants A1 et A2. Les eaux des bassins versants A1 seront dirigées vers le bassin de rétention créé au sud-est du projet qui collectera les eaux du bassin B2 situé à l'est du projet. Le bassin A2 correspond à la darse en eau connectée au canal.

Actuellement, les eaux pluviales quand elles sont trop importantes stagnent dans la partie basse du site car l'ouvrage devant drainer les eaux sous le canal est bouché. Les ouvrages prévues de gestion des eaux pluviales à l'échelle du site et du bassin versant est devraient améliorer la situation actuelle.

Je constate que la gestion des eaux pluviales est prévue faire face aux pluies trentennales et que le pour les pluies plus importantes, les eaux auront comme exutoire la darse puis le canal. La hauteur d'eau sera limitée et ne devrait pas entraîner de risques d'inondation.

## AVIS

Le volet loi sur l'eau a fait l'objet de demandes de complément de la DDT et dans la réponse à l'avis de la MRAE figure en annexe les réponses apportées à la DDT concernant le rabattement de la nappe, les rejets aux milieux naturels, l'absence de zones humides, la compatibilité avec le SDAGE et que le fond de la darse et les sous-sols des bâtiments E et F au sud-est parfois au niveau du toit de la nappe en hiver le bon écoulement des eaux vers le sud ne devrait pas être empêcher.

### Compte tenu

- Du dossier d'enquête et de son étude
- Du bon déroulement de l'enquête
- De l'analyse des contributions du public
- Des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse au procès-verbal de fin d'enquête
- Que le volet loi sur l'eau a fait l'objet de demandes de compléments de la DDT
- Que les réponses ont été apportées
- De ce qui précède
- Que les eaux pluviales du nouveau quartier seront gérées d'abord à la parcelle pour le petites pluies et ensuite seront collectées et dirigées vers le milieu récepteur par l'intermédiaire d'un bassin de rétention
- Que le niveau de la nappe sera surveillé grâce aux piézomètres mis en place
- Que les travaux de creusement de la darse se feront dans une période limitant le volume d'eau de rabattement de nappe.
- Qu'actuellement, les eaux pluviales quand elles sont trop importantes stagnent dans la partie basse du site car l'ouvrage sous le canal ne draine pas les eaux. Les ouvrages prévues de gestion des eaux pluviales à l'échelle du site et du bassin versant est ne pourront qu'améliorer la situation actuelle.
- Que le fond de la darse et les sous-sols des bâtiments E et F au sud-est parfois au niveau du toit de la nappe en hiver ne devraient pas empêcher le bon écoulement des eaux vers le sud

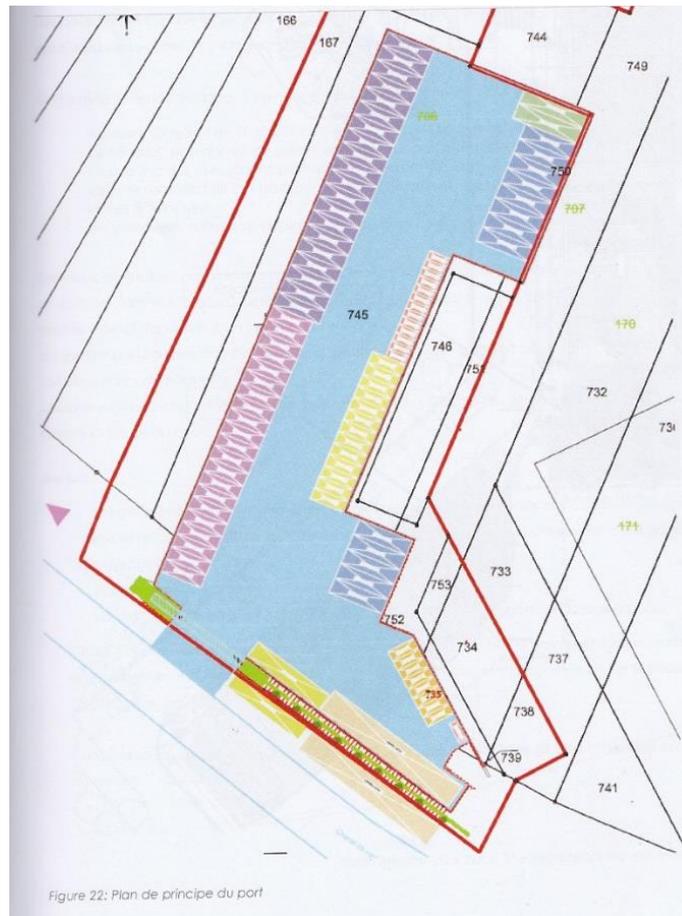
- Que la gestion des eaux pluviales est prévue faire face aux pluies trentennales et que le pour les pluies plus importantes, les eaux auront comme exutoire la darse puis le canal. La hauteur d'eau sera limitée et ne devrait pas entraîner de risques d'inondation.

**J'émet un AVIS FAVORABLE à l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau au bénéfice de la commune de Coupvray et des sociétés SCCV Coupvray et AXONE PROMOTION.**

## Déclaration préalable des travaux pour une darse et le projet de port

Afin de pouvoir créer un port de plaisance, il a été déposé une déclaration préalable de travaux qui porte sur le creusement de la darse et ses abords.

Il s'agit de créer un port ouvert sur le canal de Chalifert avec une capitainerie, une rampe de mise à l'eau pour accueillir des bateaux de plaisance de différentes tailles pouvant aller jusqu'à des gabarits Freyssinet.



plan du port extrait du dossier d'études d'impact

La darse d'une superficie de 1,2 ha sera connectée au sud-ouest au canal par une passe d'entrée de 20 m de large surmontée d'une passerelle ayant un tirant d'air de 5 m et dans son prolongement vers l'est d'un quai de 5 m de large prévu pour l'apponnement de bateaux type péniche de chaque côté (intérieur de la darse ou côté canal).

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.

La darse sera ceinturée par un quai planté et accessible aux PMR. A l'ouest, le quai sera aménagé avec du mobilier urbain et un espace végétalisé assurant la transition avec la rive écologique.

À l'est la voie d'accès au port se terminera à proximité de la rampe de mise à l'eau par un espace de retournement.

### Répartition envisagée des bateaux en fonction de leur taille

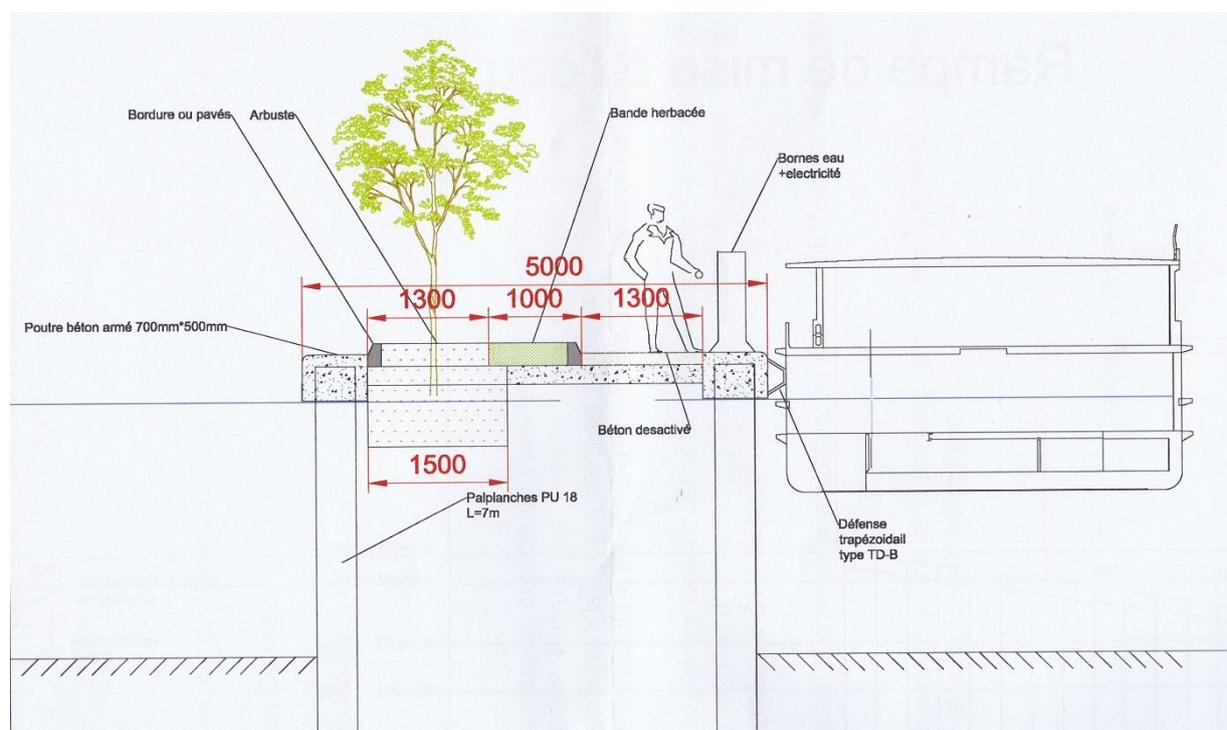
Longueur bateau	Nombre de places
Jusqu'à 6 m	13
6.01 m à 8 m	8
8.01 m à 10 m	13
10.01 m à 12 m	21
12.01 m à 14 m	20
14.01 m à 16 m	13
16.01 m à 20 m	2
20.01 m à 25 m	2
25.01 m à 45 m	2
<b>Total bateaux</b>	<b>94</b>

### Le quai sud

Le quai sud en bordure du canal sera réalisé en lieu et place de la ripisylve qui participe à la continuité est-ouest.

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

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



Pendant la phase travaux, il est annoncé la mise en défend des zones naturelles notamment de la ripisylve sud. Or une partie de la ripisylve ne pourra pas être épargnée avec la création de l'apponnement comme schématisé ci-après.

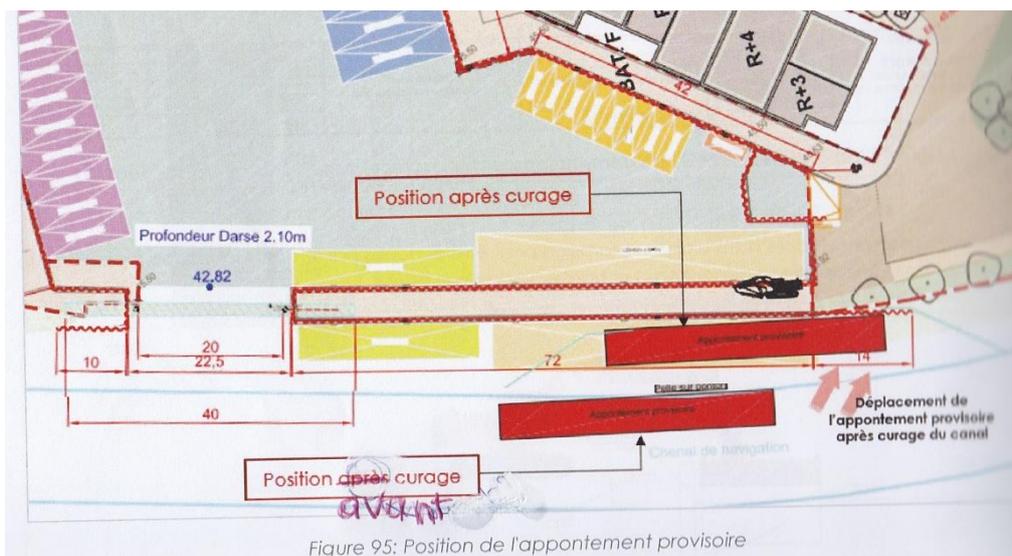


Figure 95: Position de l'appontement provisoire

Il est impossible de mettre en défend toute la ripisylve avec un grillage de protection et en même temps réaliser un appontement pour le chargement des péniches évacuant les déblais. Il est nécessaire d'expliciter les impacts cette rupture de continuité écologique est-ouest pendant les travaux (réalisation des quais en bordure du canal et évacuation des déblais par péniches) insuffisamment décrits.

Il est notamment exposé que la continuité nord-sud devrait en partie compenser la perte de la continuité est-ouest. À cet effet il faudrait que la rive écologique nord-sud puisse être en partie fonctionnelle avant la coupure de continuité est-ouest afin de « garantir la prise en compte optimale de la sensibilité des milieux naturels présentes dans le cadre du chantier ainsi qu'au stade de la remise en état des lieux et des suivis à conduire en phase d'exploitation. » comme il est écrit p 40 présentation du projet de l'étude d'impact.

### La passerelle

Au niveau du quai sud sera ouvert la passe d'entrée du port depuis le canal surmontée d'une passerelle considérée comme une passerelle de service non accessible aux PMR. Elle est aussi envisagée comme pouvant être un passage pour la faune et ses rampes d'accès devant être recouvertes de gazon synthétique et la partie plane d'un substrat pierre-terre.

### La rampe de mise à l'eau

La 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%, sera située au sud-est.

### Le fonctionnement du port

La commune a aussi initié une procédure de délégation de services public pour concéder la gestion du port. Le concessionnaire n'est pas encore connu et il lui sera imposé un cahier des charges, notamment devant aboutir à la labellisation « Pavillon bleu » et de la conserver. Cette labellisation qui est attribuée selon des critères regroupés dans les catégories suivantes :

- Eau et assainissement,
- Biodiversité et gestion des milieux naturels
- Sécurité
- Gestion des déchets
- Éducation et formation au développement durable
- Équipements et services
- Sobriété
- Information des usagers
- Gouvernance responsable

## AVIS

### Compte tenu

- Du dossier d'enquête et de son étude
- Du bon déroulement de l'enquête
- De l'analyse des contributions du public
- Des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse au procès-verbal de fin d'enquête
- De ses engagements pris à l'issue de l'enquête
- De ce qui précède
- Que la fonctionnalité du canal n'est pas mise en cause avec la création d'un port
- Que le port a été dimensionné en fonction d'une étude de faisabilité
- Que le port doit répondre à une carence régionale en anneaux pour les bateaux de plaisance
- Qu'il existe déjà une liste de plaisanciers intéressés par les anneaux
- Qu'outre les exigences requises pour avoir la labellisation « Pavillon bleu », il sera établi un règlement de fonctionnement du port qui vise à préserver la quiétude des riverains
- Que le fond de la darse sera étanchéifié pour éviter les interférences avec la nappe
- Que le niveau de la nappe sera surveillé grâce aux piézomètres mis en place
- Qu'il est posé la question du maintien de la fonctionnalité de la continuité écologique est-ouest
- Qu'il a été estimé notamment par les associations de protection de l'environnement que les pertes d'habitats entraînant une perte de fonctionnalité écologique n'étaient pas suffisamment prises en compte
- Que la fonctionnalité de la passerelle avec des rampes d'accès à forte pente et recouverte de gazon synthétique au-dessus de la darse faisait aussi question
- Que les maîtres d'ouvrage pour améliorer la fonctionnalité de la passerelle se sont engagés à poursuivre l'étude du revêtement de la passerelle.

En réponse aux doutes exprimés sur la raison d'être du port, je note qu'il est bien 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 comme ayant sa place dans la chaîne touristique de la Marne pour répondre au développement du tourisme fluvial avec le soutien de VNF.

**J'émet un AVIS FAVORABLE à 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 assortie d'une réserve et deux recommandations**

## **Réserve**

Réserve 1 :

Compléter l'étude relative à la continuité est-ouest, en identifiant les impacts de la suppression de la ripisylve et de l'aménagement du quai en bordure du canal, en différenciant la phase travaux et la phase exploitation et proposer les mesures limitant la perte de fonctionnalités écologiques.

## **Recommandations**

Recommandation 1

Entreprendre la réalisation de la rive écologique ouest précocement afin qu'elle devienne fonctionnelle rapidement et puisse compenser au moins partiellement la perte de fonctionnalité de la continuité est-ouest

Recommandation 2

Établir un planning détaillé du déroulement des travaux montrant l'articulation des différentes phases de travaux de l'ensemble du projet du nouveau quartier.

## Les permis de construire N°077 132 21/00031/32/33 au bénéfice de la société DEMATHIEU et BARD immobilier au sud de la route de Lesches

Au sud de la route de Lesches

Au sud de la route de Lesches, Demathieu et Bard a déposé 3 demandes de permis de construire PC 077 132 21 00031/32/33(bâtiments A, B, C et D correspondant à l'îlot nord et bâtiments E, F correspondant à l'îlot sud) pour la réalisation d'un total de 195 logements collectifs, 5 locaux commerciaux et 2 locaux d'intérêt collectif selon la typologie suivante

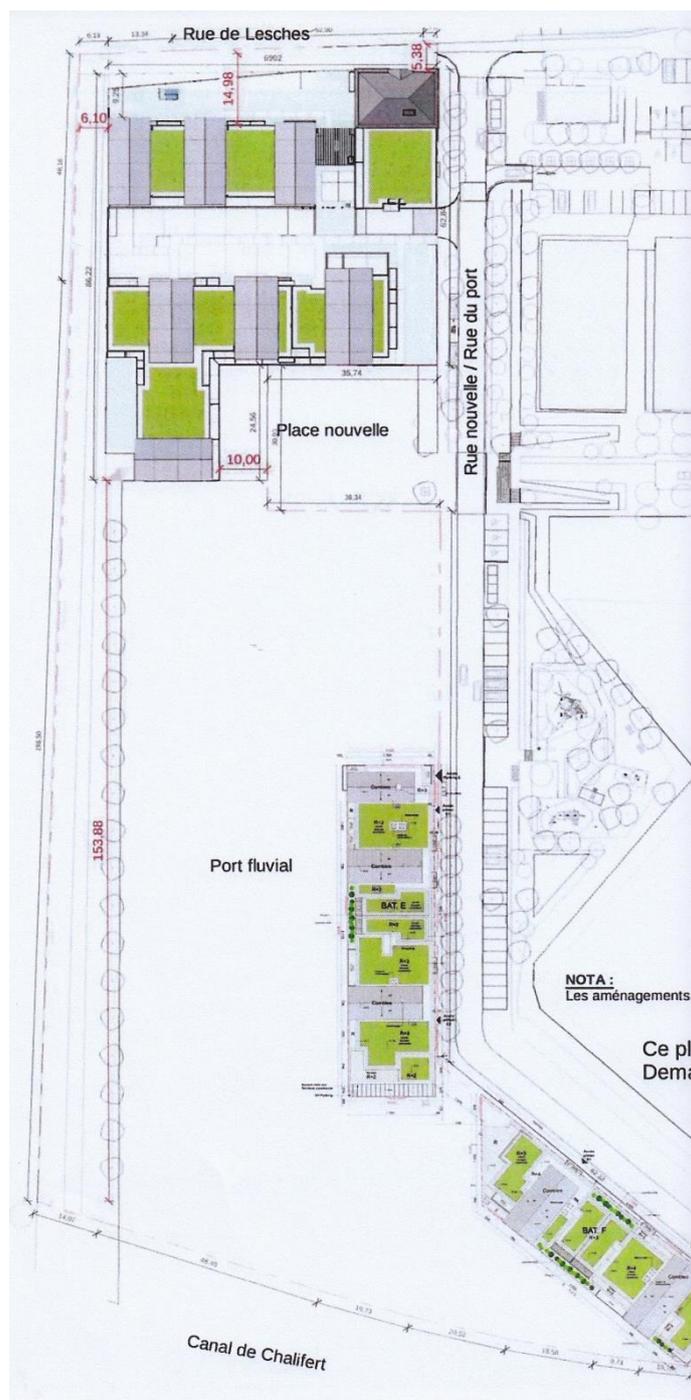


Schéma d'implantation des bâtiments

## Typologie 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
<b>Totaux</b>	<b>104</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>195</b>
Logements sociaux	49			
En accession à la propriété	55	47	44	
Evolutive		22	16	
Commerces (surfaces en m <sup>2</sup> )	698	179 (restaurant)	160 (capitainerie)	
Locaux d'intérêt collectif (surfaces en m <sup>2</sup> )	310			

Les logements Evolutive ce sont des logements conçus pour évoluer au cours du temps : un appartement pouvant être scindé en 2 ou au contraire 2 appartements réunis en un seul répondant à l'évolution des familles ou aux aléas de la vie

Les permis de construire n'ont fait l'objet d'aucune remarque du public.

En fonction de l'évolution du parc automobile, avec la fin de la commercialisation des véhicules à moteurs thermiques, vers l'électrique prévoir systématiquement la possibilité de disposer d'une borne de recharge.

### Avis

Les constructions sont conçues pour être passives et limiter la consommation d'énergie en conformité avec l'article 15 du règlement du PLUi. Ils sont conformes à la réglementation pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Ils prévoient les stationnements automobiles dans le respect des normes du PLUi ainsi que des locaux pour les cycles.

Les façades et toitures sont traitées pour s'intégrer dans l'environnement et éviter une monotonie. Des toitures végétalisées limiteront le ruissellement des eaux pluviales.

Je regrette qu'il ne soit pas précisé les matériaux utilisés et que les objectifs environnementaux se résument aux seules exigences liées à l'énergie.

Pendant l'enquête aucune observation n'a été émise relativement aux permis de construire

Compte tenu

- Des dossiers de demande de permis de construire
- Du bon déroulement de l'enquête
- Des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse au procès-verbal de fin d'enquête
- De ce qui précède
- Que le projet les constructions respectera les prescriptions du PLUi modifié à la suite de la mise en compatibilité
- Que 25 % des logements seront des logements sociaux
- Que le financement et travaux de viabilisation seront réalisés dans d'un Projet Urbain Partenarial
- Qu'il s'agit de réaliser des constructions passives labellisées Passivhaus
- Que les logements seront accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Que les bâtiments sont conçus pour s'adapter au dénivelé afin de limiter le volume de déblais
- Qu'il y a une recherche architecturale, les façades et les toitures sont traitées pour éviter la monotonie
- Qu'il sera créé des logements de qualité pour répondre à une forte demande régionale
- Qu'il est prévu la possibilité de borne de charges électriques dans les parkings, mais dans une proportion de 20% qui me paraît trop faible en prévision de l'évolution du parc automobile
- Que les chantiers de construction se dérouleront dans le respect d'un cahier des charges très strict de « *Chantier vert* »
- Que des études post obtention permis de construire préciseront les matériaux employés et que sera faite l'analyse du cycle de vie
- Que les bâtiments E et F comporteront des logements évolutifs (Evolutive)

**J'émet un AVIS FAVORABLE aux demandes de permis de construire déposés par la société Demathieu et Bard afin de construire 195 logements collectifs autour du futur port de plaisance de Coupvray. Cet avis est émis avec 4 recommandations**

**Recommandation 1**

Je recommande l'utilisation de matériaux de construction prenant en compte le développement durable par exemple de matériaux biosourcés

**Recommandation 2**

En prévision de l'augmentation du nombre de voitures électriques, je recommande d'augmenter le pourcentage de bornes de recharge électrique à disposition des résidents dans les parkings

**Recommandation 2**

De réactiver le site de la concertation comme vecteur d'informations sur l'avancement des travaux

**Recommandation 4**

Établir un calendrier détaillé du déroulement des travaux

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

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. Le nombre total de places de stationnement est de 124. L'immeuble collectif disposera d'un local à vélo, d'un local poubelle sera desservi par les différents réseaux.



Schéma des constructions au nord de la route de Lesches

L'immeuble collectif sera implanté en entrée ouest. Les maisons seront implantées en continuité du secteur pavillonnaire existant avec 5 modèles différents pour éviter la monotonie et donner une dynamique. Elles seront constituées de 2 niveaux isolés des combles perdus 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. Afin de limiter 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.

### Typologie logements

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	

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

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

## Avis

Les constructions sont conçues pour être passives et limiter la consommation d'énergie en conformité avec l'article 15 du règlement du PLUi. Ils sont conformes à la réglementation de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Ils prévoient les stationnements automobiles dans le respect des normes du PLUi et pour les logement collectifs des locaux pour les cycles.

Je regrette qu'il ne soit pas précisé les matériaux utilisés et que les objectifs environnementaux se résument aux seules exigences liées à l'énergie.

Pendant l'enquête aucune observation n'a été émise relativement aux permis de construire

Compte tenu

- Des dossiers de demande de permis de construire
- Du bon déroulement de l'enquête
- Des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse au procès-verbal de fin d'enquête
- De ce qui précède
- Que le projet de construction respecte les prescriptions du PLUi une fois qu'il sera modifié suite la déclaration de projet emportant mise en compatibilité
- Que 25 % des logements seront des logements sociaux
- Que le financement et travaux de viabilisation seront réalisés dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial
- Qu'il s'agit de réaliser des constructions passives labellisées Passivhaus
- Que les logements seront accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Que les bâtiments sont conçus pour s'adapter au dénivelé afin de limiter le volume de déblais
- Qu'il y a une recherche architecturale, les façades et les toitures sont traitées pour éviter la monotonie
- Qu'il sera créé des logements de qualité pour répondre à une forte demande régionale
- Que les chantiers de construction se dérouleront dans le respect d'un cahier des charges très strict de « *Chantier vert* »
- Que des études post obtention du permis de construire préciseront les matériaux employés et que sera faite l'analyse du cycle de vie

**J'émet un AVIS FAVORABLE aux demandes de permis de construire déposés par la société AXONE (SCCV) afin de construire 68 logements 18 collectifs et 50 maisons individuelles au nord de la route de Lesches en entrée nord-ouest de Coupvray. Cet avis est émis avec 4 recommandations**

### Recommandation 1

Je recommande l'utilisation de matériaux de construction prenant en compte le développement durable par exemple des matériaux biosourcés

**Recommandation 2**

En prévision de l'évolution du parc automobile vers plus de voitures électriques, je recommande d'augmenter le pourcentage de bornes de recharge électrique à disposition pour l'immeuble collectif

**Recommandation 2**

De réactiver le site de la concertation comme vecteur d'informations sur l'avancement des travaux

**Recommandation 4**

Établir un calendrier détaillé du déroulement des travaux

## **Le permis d'aménager N°077 132 22 00001 du parking des Chauds Soleils**

Le projet de parking Chaud Soleil fait l'objet d'une demande de 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.

Il s'agit d'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.

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.

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

Le parking n'a fait l'objet d'aucune remarque du public.

Je constate simplement qu'il s'agit de remplacer le parking actuellement au sud de la route de Lesches qui sera supprimée.

Le projet consiste en la réalisation d'un parking sur un terrain ayant eu une vocation agricole et qui classé au PLUi en vigueur en zone 2 AUd et qui fait partie des terrains concernés par la mise en compatibilité du PLUi dans le cadre de la déclaration de projet visant l'aménagement de l'entrée nord-ouest de Coupvray prévoit de classer le secteur concerné par la darse en zone AUbCo.

### **Avis**

Compte tenu

- Du dossier de déclaration d'aménager et de son étude
- Du bon déroulement de l'enquête
- Des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse au procès-verbal de fin d'enquête
- De ce qui précède
- Que les espaces de stationnement stabilisés seront traités en prairie renforcée et délimités avec des voliges en bois, disposés en épis.
- Que le parking disposera de 3 places PMR.
- Que c'est un parking public
- Que c'est un parking qui se substituera à celui qui sera supprimé au sud de la route de Lesches
- Que les travaux seront réalisés dans une démarche de « chantier vert »
- Que pour les eaux pluviales du parking il est privilégié l'infiltration en limitant l'imperméabilisation des sols et que l'excédent sera dirigé vers une noue reliée au réseau des eaux pluviales

**J'émet un AVIS FAVORABLE au permis d'aménager N°077 132 22 00001 afin de de créer le parking des Chauds Soleils**

**Fait à Villenoy, le 29 février 2024**

Commissaire enquêteur



Marie-Françoise Sévrain