



**France Nature Environnement Seine-et-Marne**  
**Hôtel de Ville**  
**2 rue Pasteur**  
**77240 VERT-SAINT-DENIS**

**Vert-Saint-Denis, le 18 novembre 2020**

**Cette contribution comme cahier d'acteur est formulée par l'association France Nature Environnement Seine-et-Marne, dans le cadre de la concertation publique préalable concernant le projet qui vise à réaliser sur la commune de Coupvray :**

- **Un port de plaisance d'une centaine d'emplacements** sur le canal de Chalifert pour des unités de 6 à 30 mètres.
- **Un nouveau quartier de 261 logements et 850 m<sup>2</sup> de commerces**, soit environ 19000m<sup>2</sup> de surface de plancher sur 4,7 hectares.
- **Deux parkings** d'un total de 140 emplacements
- **Les nouvelles infrastructures routières nécessaires.**

**Il sera accompagné d'une nécessaire révision du PLUi de Val d'Europe Agglomération qui actuellement est incompatible. Il est prévu à cet effet:**

- La modification du programme « Les chauds soleils » qui passe de 30 logements à 66.
- De déclasser une partie de la zone UE, zone destinée à recevoir des équipements collectifs de loisirs, en zone à urbaniser de 195 logements.
- De déclasser la berge du canal actuellement classée en zone naturelle stricte N.

**Nous connaissons bien la commune et alentours. Nous avons visité plusieurs fois le site du projet et étudié le dossier de manière attentive avant de réaliser cette rédaction.**

## NOTRE AVIS

Ce projet est situé dans un environnement écologiquement remarquable :

- La berge et le canal concernés par le projet à cet endroit font partie de la ZNIEFF de type 2 « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne »
- La berge située en regard du projet est concernée par la ZNIEFF de type 1 « Prés humides de Coupvray »
- Le canal de Meaux à Chalifert et sa berge à cet endroit sont identifiés comme corridor fonctionnel de la sous-trame bleue par le SRCE. Il identifie aussi les parcelles agricoles comme jouant un rôle dans les continuités des milieux ouverts.
- La berge et le canal où se situe le projet sont concernés par un réservoir de biodiversité identifié au SRCE d'Ile-de-France. Il se superpose à la ZNIEFF de type 2
- L'Espace Naturel Sensible de la cote St Jacques est situé à 200 mètres en regard du projet sur la berge sud.
- l'arrêté de protection de biotope du Marais de Lesches et le site Natura 2000 directive oiseaux « Boucles de la Marne » sont situés à environ 800m au Nord-ouest.

L'évaluation environnementale présente dans le dossier confirme l'intérêt de ce secteur et identifie :

- la présence d'un nombre significatif d'espèces protégées dont 42 font l'objet d'une protection réglementaire.
- des habitats propices à ces espèces notamment la ripisylve, la bande boisée formant lisière agricole qui seront détruits.
- des continuités écologiques à échelle locale à enjeu assez fort notamment pour la trame verte et bleue qui seront impactées par la rupture de berge et les installations portuaires.

**Ce secteur apparaît comme l'un des plus écologiquement remarquable du territoire de Coupvray et de Val d'Europe Agglomération déjà plus que fortement impacté par l'urbanisation. Nous pensons qu'à ce titre, il doit être considéré comme un espace de respiration à préserver d'une urbanisation d'importance située en dehors de l'axe de développement préférentiel choisi sur la commune de Coupvray. La berge du canal concernée par une ZNIEFF, des couloirs écologiques, un réservoir de biodiversité doit notamment être préservée de la « bétonisation ».**

**Il est à noter que 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 ». Un tel projet n'est pas la meilleure façon d'y parvenir.**

# NOS REMARQUES, DEMANDES et QUESTIONS

## 1-Le flyer informatif dit plaquette d'information.

Ce document, même s'il n'est pas contractuel, met volontairement en scène, un port occupé pour majorité par des voiliers alors que la navigation sur le canal n'est praticable qu'au moteur. Ce port ne sera occupé que par des navires utilisant des moteurs thermiques comme mode de propulsion principal fonctionnant à l'essence ou au gasoil pour l'essentiel nécessairement polluants et bruyants.

Si ce type de pratique dite de « green washing » est courante dans le marketing, elle n'a pas sa place dans une concertation publique préalable ou elle génère une confusion dans l'esprit de la population qui pour la majorité ne regardera que le flyer qui leur a été distribué ou mis en ligne.

## 2- L'urbanisation :

Au sud du canal sont prévus et en cours de réalisation : La ZAC de Coupvray de 800 à 1200 logements et 200 résidences ; La ZAC des 3 Ormes de 800 à 1200 logements et 400 résidences ; 20 000m<sup>2</sup> de commerces et 1500 chambres d'hôtel sur ces ZAC ; La fosse Saint Etienne de 110 logements (données PLUi, objectif 2026).

Au nord du canal, actuellement, sont prévus sur le site, uniquement 30 logements (r+c) pour le futur dont l'enjeu selon le PLUi est d'aménager une entrée de ville tout en maîtrisant le front urbain :

- La création d'un nouveau quartier de 261 logements soit environ 900 habitants. (1/3 de la population de Coupvray, INSEE 2017) est-il le meilleur moyen de parvenir à cet objectif ?
- Est-il judicieux qu'il soit situé en dehors de l'axe d'urbanisation préférentiel choisi par le PLUi dont il est séparé par un pont et assez éloigné des principaux axes structurant que sont la D5d, la desserte ferrée et le futur TCSP pour le transport ?
- Est-il raisonnable d'exposer un bon nombre d'habitants de ce futur quartier aux nuisances sonores générées par la proximité immédiate de la ligne ferroviaire Paris-est grandes lignes et banlieue ?

- **Ce surcroît de logements à réaliser malgré une urbanisation tendue sur la commune est-il justifié par un besoin ou uniquement lié au financement du bassin portuaire et de ses équipements ?**

### **3- Les solutions alternatives :**

La fosse Saint Etienne était le lieu initial prévu pour le port de Coupvray dans un projet de restructuration du fond de l'Aulnoye (PLUi, OAP pages 142,143). Cet endroit se situe en prolongement de la ZAC de Coupvray et des trois Ormes. Il est déjà urbanisé doté de commerces et services à proximité des transports. Cette hypothèse apparaît comme solution alternative non retenue (Note de présentation pages 32,33). **Nous demandons que cette possibilité soit réétudiée en tenant compte :**

- **de la sensibilité écologique réelle du site et non pas d'une longueur de berge impactée.**
- **de l'objectif de limitation de consommation de terres agricoles.** Une partie importante du projet est occupée actuellement par l'activité agricole. Même si ces terrains sont classés en zones UE et 2 AUd par le PLUi, la destruction de ces terres agricoles n'est pas encore réalisée. Le projet doit donc faire l'objet d'une justification de cette consommation dans l'étude d'impact notamment par rapport aux solutions alternatives d'implantations envisagées, ceci dans un contexte où l'objectif de limitation de la consommation de terres agricoles est inscrit dans le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).

### **4- Les continuités écologiques et biodiversité:**

Des continuités écologiques Nord-Sud et Est-Ouest ont été identifiées sur le site. Elles seront nécessairement impactées et rentrent donc dans une séquence ERC.

- **La continuité Nord – Sud :** une bande tampon végétalisée a semble-t-il été prévue le long des parcelles agricoles. Sur l'annexe technique n°5 (Notice AVP - page 62) cet aménagement nommé « rive écologique » apparaît comme une séquence en option. **Les prescriptions proposées par l'agence Confluence nous semblent un minimum : seront elles retenues ? Quel en sera le phasage ?**
- **La continuité Est – Ouest :** la rupture de berge coupe cette continuité fonctionnelle locale de la trame verte boisée dont l'enjeu est assez fort (Page 102- 104, étude environnementale, document technique n°11). **En dehors d'une modulation de l'éclairage, comment sera-t-elle compensée ?**

- **Que faut-il comprendre par « La préservation des habitats et de quelques espèces floristiques intéressantes sera intégrée, autant que possible, au projet » en page 40 de la notice de présentation en sachant que ripisylve et la bande boisée du canal seront détruites en regard du projet ?**
- **Qu'advient-il des espèces protégées présentes sur site ? Une demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées sera-t-elle déposée ?**

## **5- L'étude faune flore :**

L'étude faune flore a été réalisée en méconnaissance de la présence d'une ZNIEFF sur site « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne » qu'elle estime être à proximité tout comme le réservoir de biodiversité identifié par le SRCE qui se superpose à la ZNIEFF. (Page 10, 60, 61, étude faune flore, document technique n°10).

## **6 - La caractérisation des zones humides :**

**Nous constatons que les critères retenus pour identifier les zones humides dans l'étude faune flore (Annexe technique 10) et l'étude environnementale d'octobre 2019 (annexe technique 11) sont obsolètes depuis juillet 2019 :**

Les critères de caractérisation des zones humides sont de nouveaux alternatifs, un seul des deux critères pédologique ou floristique suffit pour les caractériser depuis la loi du 24 juillet 2019 qui en Article 23 modifie l'article L. 211-1 du code de l'environnement, les mots : « temporaire ; la végétation » sont remplacés par les mots : « temporaire, ou dont la végétation ».

## **7-Incidence sur les liaisons douces, La passerelle sur le chenal du port :**

La berge du canal concernée par le projet fait partie du domaine public fluvial géré par VNF. Elle permet à l'heure actuelle une continuité intéressante vers Esbly à partir du tunnel de Chalifert. Elle est empruntée par les piétons et les cyclistes en VTC. **Cette liaison douce est d'ailleurs identifiée au règlement graphique du PLUi 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.**

Une passerelle technique d'une largeur réduite seulement accessible par des escaliers, est prévue par assurer le cheminement le long de la berge.

**Le fait d'obliger les usagers à faire le tour du port ne nous semble pas une solution acceptable. Nous demandons le maintien d'une continuité le long du canal compatible avec l'usage actuel constaté (Piétons et cycles) et en tant que nouveau cheminement sur le domaine public accessible aux PMR. (Le flyer met en scène semble-t-il une telle passerelle).**

## **8- Le trafic fluvial :**

**Il sera nécessairement en augmentation.** Nous n'avons trouvé aucune estimation afin d'en déterminer les incidences.

- **Pour le canal :** A certains endroits, sur son linéaire, ces berges constituent une digue qui surplombe aussi des secteurs urbanisés. **Nous avons constaté lors de nos visites sur le canal sa vétusté et son manque d'entretien dont de nombreux points d'érosion des berges.** L'augmentation du trafic ne fera qu'induire une accélération du phénomène.  
**Il nous semble indispensable avant la réalisation du port de s'assurer de l'absence de danger en faisant pratiquer une étude.**
- **Pour la Marne :** Celle-ci se trouve à 1500 mètres de l'entrée du port avec un accès direct au bassin de vitesse de Chalifert (PK 158,800 - PK 161,800). Une grande partie de ce bassin est située en zone Natura 2000. **Nous demandons une étude des incidences du projet sur ce plan d'eau dont une augmentation significative d'activité peut impacter la ZPS Natura 2000 des Boucles de la Marne.**

## **9- Le trafic routier :**

Sauf erreur de notre part, nous n'avons pas trouvé d'opération de comptage réalisée sur la RD45a mais seulement une estimation se basant sur les données 2014 de routes voisines au demeurant assez anciennes (Page 139, annexe 11, études d'impact). **Il nous semble indispensable étant donné les récentes transformations urbaines locales de faire procéder à un comptage réel sur la RD45a, d'estimer le flux généré par ce nouveau quartier et ses conséquences.**

## **10 - Les eaux pluviales :**

Nous nous inquiétons :

- **du risque de remontée de la nappe sub-affleurante** identifiée par l'étude environnementale (page 37) en cas d'épisodes pluvieux d'importance.
- **de l'incidence de ce projet sur le versant nord du ru de Coupvray qui est déjà responsable d'inondations à Esbly** principalement lorsque le Grand Morin et la Marne sont en crue (Page 24, étude environnementale)

**Nous demandons étant donné les modifications actuelles des conditions climatiques et un milieu hydrographique défavorable pointé dans l'étude environnementale que celle-ci soit affinée et basée sur des pluies de fréquences centennales et non décennales.**

## **11- Les eaux usées :**

**Le réseau d'acheminement et la STEP de St Thibault des Vignes sont-ils en mesure d'absorber les effluents de ce nouveau quartier non initialement prévu ?**

## **12 - Risque de pollution :**

**En cas de pollution accidentelle des eaux du port, un dispositif fixe est-il prévu pour la contenir et éviter sa dissémination vers les eaux du canal puis de la Marne ? Un tel dispositif nous semble indispensable.**

## **13- La phase de travaux :**

**Le port va nécessiter un gros volume de terrassement dont le cubage n'est pas clairement indiqué. Bien que le transport fluvial semble être envisagé, aucune solution définitive n'est retenue dans ce projet pour l'évacuation des déblais. Etant donné, la situation géographique défavorable du site pour l'évacuation par poids lourds (pas de grand axe, villages à traverser, ponts et routes limités en tonnage) afin d'atténuer les nuisances, nous demandons que cette solution soit retenue.**

Pour le conseil d'administration, le président Bernard BRUNEAU

