



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Inspection générale de
l'Environnement et du
Développement durable

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré

Projet de quartier immobilier et portuaire et projet de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Val d'Europe, à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration de projet Coupvray (77)

N° ACIF-2023-002
en date du 09/02/2023

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de quartier immobilier et portuaire, initié par la commune de Coupvray (Seine-et-Marne), et sur le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Val d'Europe, à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration de projet. L'Autorité environnementale est saisie par la Communauté d'agglomération Val d'Europe dans le cadre de cette procédure d'urbanisme, et par la direction départementale des territoires de Seine-et-Marne, dans le cadre de quatre demandes de permis de construire et d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau. L'avis est émis sur la base d'un document présentant les évolutions du PLUi (mai 2022), d'une étude d'impact du projet (août 2021), et d'un document présentant les ouvrages et travaux du projet soumis à la législation sur l'eau (mai 2022).

Cette évaluation environnementale a été réalisée à la suite de la décision DRIEE-SDDTE-2019-016 du 15 janvier 2019 du préfet de région en sa qualité d'autorité chargée du cas par cas après examen du dossier relatif au projet opérationnel.

Le projet opérationnel consiste en la réalisation d'un ensemble immobilier d'environ 260 logements (dont 50 maisons individuelles), incluant une mini-crèche, 850 m² de commerces, un local commun, un port de 100 anneaux (ouvert sur le canal de Meaux à Chalifert), 366 places de stationnement, un bassin de rétention et des espaces publics. L'ensemble, desservi par la rue de Lesches (RD 45a), s'implante sur 4,7 ha d'espaces agricoles et naturels en déclivité vers le canal, au sud d'une voie ferrée (transilien P) et à l'ouest d'un complexe sportif et d'un groupe scolaire. Structuré autour de deux futures polarités (le « quartier des Chauds soleils », au nord, et le « quartier du port », au sud), il développe environ 20 000 m² de surface de plancher et prévoit des bâtiments jusqu'à R+4.

En vue de réaliser ce projet, le PLUi du Val d'Europe fait l'objet d'une procédure de déclaration de projet au titre du code de l'environnement, emportant sa mise en compatibilité. Celle-ci prévoit notamment de créer une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) intitulée « Entrée de ville nord-ouest », recouvrant 6,6 ha, comprenant un port de plaisance, des logements, commerces, et services, ainsi que de nouveaux sous-secteurs inscrits au règlement graphique : AubCo (logements et équipements publics), UApCo (zone mixte à forte densité urbaine) et Np (aménagements portuaires). Une concertation préalable avec les habitants a été réalisée, mais le bilan de la concertation a été peu pris en compte dans l'étude d'impact et dans l'élaboration du projet.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont : la consommation d'espaces non urbanisés, la biodiversité, le paysage, la gestion de l'eau, et les déplacements et pollutions associées.

Le projet présente selon l'Autorité environnementale des incidences résiduelles importantes, et porte atteinte aux continuités écologiques locales. En dépit de son caractère volumineux, le dossier comprend un certain nombre de lacunes concernant notamment : la complétude du dossier, la lisibilité des illustrations, la justification du projet, l'évaluation des incidences, la séquence ERC, ou encore l'articulation avec les documents de planification de rang supérieur.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont :

- de décrire le projet opérationnel (calendrier de réalisation, trafic fluvial estimé avec le projet) et la procédure d'urbanisme (joindre les pièces modifiées du PLUi, présenter les évolutions surfaciques du règlement graphique, et la surface d'extension urbaine projetée) ;
- justifier davantage le projet de port (opportunité, choix de réaliser un quai d'accostage longeant le canal, différences entre l'OAP créée et le projet opérationnel) et reconsidérer le dimensionnement des nouveaux quartiers d'habitation créés dans un quartier dépourvu de transports en commun performants, au sein d'une commune qui connaît une quasi-stagnation démographique et une forte augmentation de la vacance ;

- de prendre en compte les enseignements issus des remarques et recommandations formulés dans la concertation préalable ;
- d'étudier l'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine Normandie 2022-2027, le schéma régional de cohérence écologique, et le schéma directeur de la région Île-de-France ;
- de préserver et renforcer la biodiversité : consolider l'état initial en y intégrant les éléments identifiés lors de la première étude ; réévaluer la « valeur patrimoniale » et « l'intensité de l'enjeu écologique » des habitats et espèces présentes ; reconduire un diagnostic des zones humides sur le site d'étude à des périodes appropriées ; justifier l'étendue des espaces agro-naturels détruits ; reprendre l'évaluation des incidences résiduelles ; reconsidérer la suppression de l'espace naturel situé au sud-ouest du terrain de sport ; démontrer que les aménagements du projet maintiennent et renforcent les continuités écologiques dont celle formée par les berges du canal ; inscrire dans l'OAP la mesure d'évitement du boisement localisé au sud-est du stade et renforcer les mesures d'évitement et de réduction ; 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 ;
- d'explicitier les choix de densité et de typologie bâtie du quartier du port en lien avec son contexte immédiat ainsi que le parti pris d'aménagement du projet au regard son intégration au sein du paysage agricole et du celui du canal, en l'illustrant par des représentations visuelles appropriées (perspectives, coupes perpendiculaires au canal, etc.) ;
- de prévenir le risque de pollution des eaux de surface (hausse de température, eutrophisation) consécutif à l'aménagement du port, ainsi que le risque d'inondation par ruissellement (engendré par l'imperméabilisation du site) des habitations existantes localisées aux abords du projet ;
- de présenter la stratégie de mobilité mise en œuvre visant à renforcer les déplacements alternatifs à l'automobile, les parts modales visées et la quantification des places de stationnement vélos et automobiles qui en découlent ; assurer l'accès public à la passerelle ; prévoir des parcours cyclables correspondant aux trajets du quotidien ; approfondir la prise en compte de l'exposition de la population du quartier des « Chauds soleils » au bruit de la voie ferrée ;
- de mener une analyse de cycle de vie globale sur l'ensemble du projet et de développer les ambitions en matières d'énergie renouvelable afin de limiter autant que possible les émissions de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Projet opérationnel.....	7
1.2. Procédure d'urbanisme.....	9
1.3. Modalités d'association du public en amont du projet.....	11
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	12
2. L'évaluation environnementale.....	12
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	12
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	12
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	14
3.1. Biodiversité.....	14
3.2. Paysage.....	18
3.3. Gestion de l'eau.....	21
3.4. Déplacements et pollutions associées.....	23
4. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre.....	25
5. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	26
ANNEXE.....	27
6. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	28

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

Le présent avis porte sur le projet de quartier immobilier et portuaire, initié par la commune de Coupvray (Seine-et-Marne), et sur le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Val d'Europe, à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration de projet. L'Autorité environnementale est saisie par la communauté d'agglomération Val d'Europe (dans le cadre de cette procédure d'urbanisme), et par la direction départementale des territoires de Seine-et-Marne (dans le cadre de quatre demandes de permis de construire, et d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau). L'avis est émis notamment sur la base d'un document présentant les évolutions du PLUi (daté de mai 2022), d'une étude d'impact du projet (août 2021), et d'un document présentant les ouvrages et travaux du projet soumis à la Loi sur l'eau (mai 2022).

Le projet opérationnel a été soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, au titre des rubriques suivantes du tableau annexé à cet article : 6a (rubrique relative à la construction de routes classées dans le domaine public), 9c (ports de plaisance d'une capacité d'accueil inférieure à 250 emplacements), 39 (travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 m²) et 41a (aires de stationnement automobile ouvertes au public de 50 unités et plus). Il a dans ce cadre fait l'objet d'une décision du préfet de la région Île-de-France portant obligation de réaliser une évaluation environnementale (décision n° DRIEE-SDDTE-2019-016 du 15 janvier 2019). La décision était notamment motivée par les impacts potentiels du projet sur les espaces agricoles, le paysage, la biodiversité, le trafic fluvial, et l'exposition de logements à la pollution sonore de la voie ferrée.

La saisine étant conforme au I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement et à l'article R.104-21 du code de l'urbanisme, relatifs à l'Autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 15 novembre 2022.

En application des dispositions de l'article L. 122-14 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale dispose d'un délai de trois mois pour émettre son avis.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, et de l'article R.104-24 du code de l'urbanisme, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 22 novembre 2022. Sa réponse du 15 décembre 2022 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 9 février 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de quartier immobilier et portuaire à Coupvray (77).

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric ALONZO, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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

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

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Projet opérationnel

Le projet s'implante au sein de la commune de Coupvray, située à environ deux kilomètres au nord de Disneyland Paris et à trente kilomètres à l'est de Paris, au sein de la communauté d'agglomération Val d'Europe (48 531 habitants en 2015).

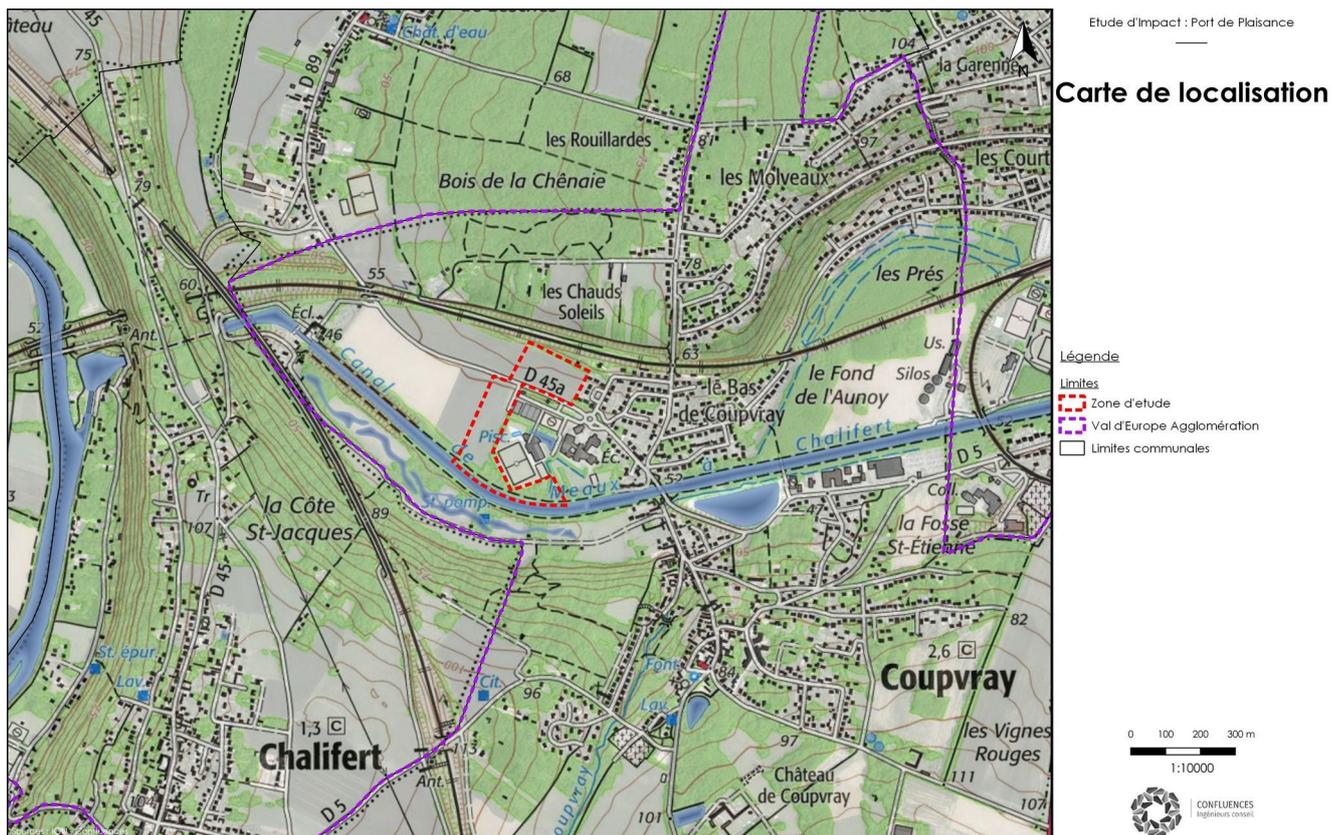


Figure 1: Localisation du périmètre des aménagements et constructions prévus au projet (EI, P0, p. 8)

Le projet opérationnel consiste en la réalisation d'un ensemble immobilier d'environ 260 logements (dont 50 maisons individuelles), incluant également une mini-crèche, 850 m² de commerces, et un local commun. L'ensemble, desservi par la rue de Lesches (RD 45a), s'implante sur 4,7 ha d'espaces agricoles et naturels en déclivité naturelle vers le canal de Meaux à Chalifert (au sud, en contrebas). Le site est de plus localisé au sud d'une voie ferrée (transilien P) et à l'ouest d'un complexe sportif et d'un groupe scolaire. Le projet est structuré autour de deux futures polarités urbaines, le « quartier des Chauds soleils », au nord, et le « quartier du port », au sud. Les bâtiments projetés développeront environ 20 000 m² de surface de plancher selon l'Autorité environnementale sur la base des données du dossier (EI, P1, p. 12 et 31²). Ils culmineront à R+4 (notamment au niveau de l'ensemble bâti dénommé « la Poterne », près de la rue de Lesches) et reposeront sur des niveaux de sous-sols dont le nombre n'apparaît pas clairement dans l'étude d'impact (EI, P3, p. 237).

2 L'étude d'impact se compose de neuf parties : partie 0 (présentation du projet), partie I (état actuel), partie III (évaluation des impacts), etc. Le présent avis se réfère à chacune d'entre elles par les abréviations suivantes : « EI, P0 », « Ei, P1 », « EI, P2 », « EI, P3 », etc.

Le projet (cf. figure 2) inclura un port de plaisance, des espaces publics, des jardins, un bassin de rétention et des plantations, une voirie carrossable (dont un nouveau carrefour d'accès au projet), et des cheminements piétons et cycles. Il prévoit 366 places de stationnement automobile (selon l'Autorité environnementale³), dont 132 places publiques⁴.

Le port, connecté au canal, aura une capacité de cent anneaux, et pourra accueillir des bateaux de dix à trente mètres de long. Aménagé autour d'une darse de 10 600 m² et 2,60 m de profondeur, il sera équipé d'une capitainerie⁵, d'une rampe de mise à l'eau, de réseaux dédiés⁶, d'un ponton, d'une entrée surmontée d'une passerelle piétons et de quais (dont un quai d'accostage des péniches dans le prolongement de la passerelle). Actuellement, l'accès public à la passerelle n'est pas assuré⁷.

La volume de déblais généré par le seul creusement de la darse est estimé à 28 500 m³ (EI, P1, p. 35).



Figure 2: plan du projet (EI, P1, p. 11), avec localisation approximative du bassin de rétention (ovale bleu) par la MRAe.

Selon le dossier, le trafic routier journalier moyen généré par le projet sera de 700 véhicules dans les deux sens de circulation (EI, P3, p. 295). Le trafic fluvial attendu n'est pas précisé, alors que la circulation des bateaux pourrait avoir des incidences sur l'environnement (pollutions, biodiversité, etc.). Il est juste indiqué que son augmentation « ne fera que rattraper des niveaux précédemment connus » (EI, P3, p. 304).

3 Qui s'appuie sur les données des dossiers de demandes de permis de construire.

4 70 places côté port, d'usage quotidien, et 62 places au nord de la rue de Lesches, d'usage exceptionnel (EI, P1, p. 13).

5 Permettant une présence sur site du gestionnaire de l'équipement et d'offrir les services nécessaires aux plaisanciers.

6 Notamment, des bornes eau et électricité, et une station de vidange des eaux usées des bateaux.

7 « Les modalités d'exploitation de cet ouvrage, et notamment ses conditions d'accès, seront fixées par le concessionnaire exploitant en concertation avec la commune ». Quoiqu'il en soit, la liaison par la passerelle ne permettra pas l'accès des personnes à mobilité réduite (EI, P3, p. 289).

Aucun calendrier de réalisation du projet n'est présenté. L'étude de trafic prend pour hypothèse 2025 pour l'un des scénarios au fil de l'eau (sans préciser si cette échéance correspond à la livraison du projet). Or, pour l'Autorité environnementale, une livraison du projet à cet horizon paraît peu vraisemblable, la durée prévisionnelle des travaux étant de trois ans (EI, P1, p. 43).

Le projet a été initié par la commune de Coupvray et bénéficie d'une maîtrise d'ouvrage déléguée par la communauté d'agglomération (CA) du Val d'Europe. Deux promoteurs privés interviennent pour la réalisation du programme immobilier.

Le projet fait l'objet de quatre demandes de permis de construire et d'une demande d'autorisation environnementale au titre des rubriques 1110 (D), 1120 (D), 2150 (A), 3120 (A) de la loi sur l'eau. Un classement au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement est évoqué dans le dossier (EI, P3, p. 232), mais sans plus de précisions.

(1) L'Autorité environnementale recommande :

- d'évaluer le trafic fluvial généré par le projet ;
- de présenter un calendrier de réalisation des travaux ;
- de préciser les modalités de classement du projet au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

1.2. Procédure d'urbanisme

En vue de réaliser le projet opérationnel, le PLUi du Val d'Europe fait l'objet d'une procédure de déclaration de projet emportant sa mise en compatibilité. Cette mise en compatibilité du PLUi prévoit :

- de supprimer un sous-secteur classé en zone 2AUd du règlement graphique (zone non équipée à vocation d'habitat, coïncidant avec l'OAP « Les Chauds Soleils », également supprimée) ;

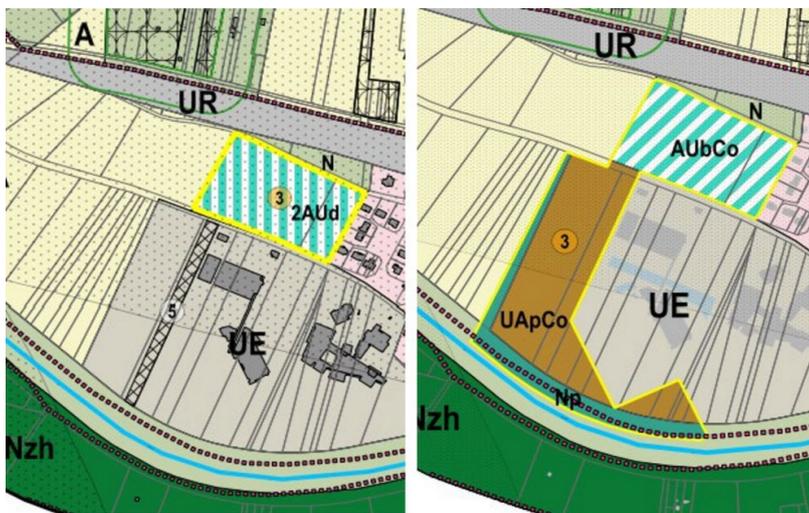


Figure 3: règlement graphique du PLUi avant et après projet

- de remplacer le sous-secteur de zone 2AUd supprimé par un sous-secteur classé en zone AUBCo, intégré à la zone AU (logements, équipements publics) et prévoyant notamment une emprise au sol maximale de 35 % pour les constructions ;
- de réduire l'emprise d'un secteur de zone UE à l'ouest de laquelle sera situé le « quartier du port », au profit d'une nouvelle zone UAPCo, faisant partie de la zone UA (zone mixte de forte densité), sans seuil maximum d'emprise au sol des constructions⁸ ;

8 Les règlements écrits des zones AUBCo et UAPCo prévoient également des prescriptions spécifiques relatives aux toitures, aux hauteurs bâties, à l'implantation des constructions, aux normes de stationnement automobile, et aux équi-

- de classer deux secteurs de zones N et A en un nouveau sous-secteur Np (aménagements portuaires et ouvrages d'intérêt collectif) au droit du chemin de halage et de la rive ouest de la darse ;
- de modifier le règlement écrit de la zone AU, notamment pour les espaces de pleine terre (au moins 10 % en zone AUaCo) et la performance énergétique (revue à la baisse, ce qui n'est pas justifié par le dossier)⁹ ;
- de supprimer l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) existante « Les Chauds Soleils », à destination de logements ;
- de remplacer celle-ci par une nouvelle OAP « Entrée de ville nord-ouest » de 6,6 ha, à destination d'un port de plaisance et de logements¹⁰, commerces et services (cette nouvelle OAP définit notamment des orientations pour les hauteurs bâties, le paysage, la voirie, les cheminements piétons, et la passerelle du port).

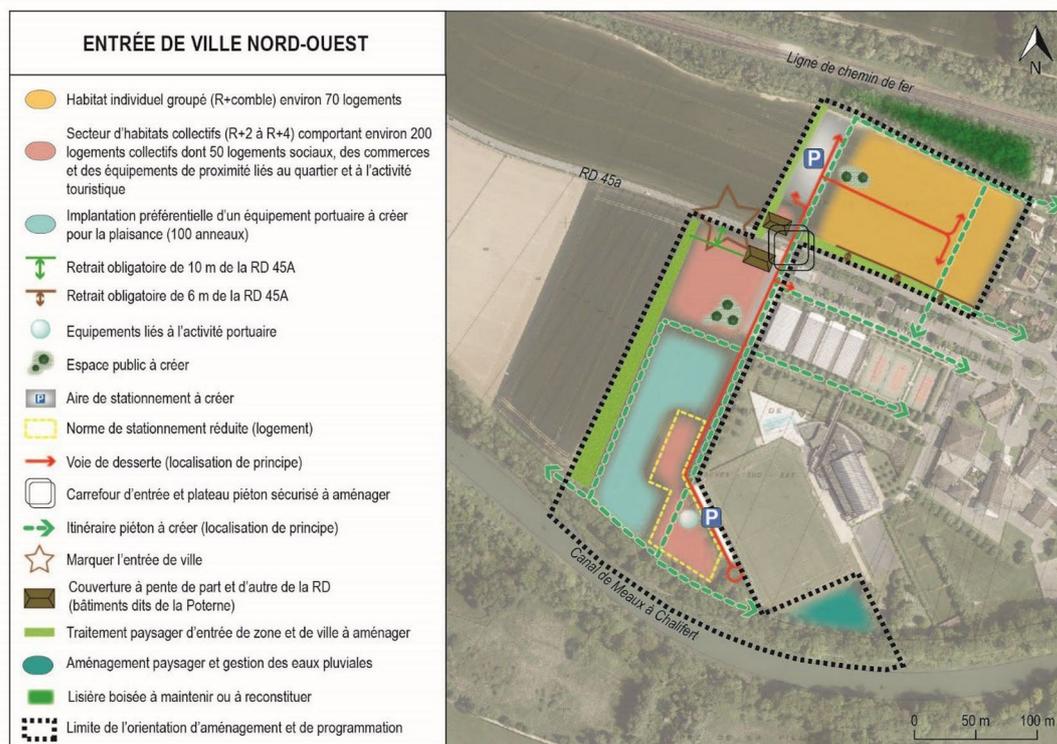


Figure 4: Plan de l'OAP « Entrée de ville nord-ouest » (volet spécifique document d'urbanisme PLUi, p. 33)

Le dossier ne présente pas les projets de rapport de présentation, d'OAP et de règlement modifiés, ce qui nuit à sa lisibilité. Notamment, il ne décrit pas les usages autorisés et interdits dans les nouvelles zones créées, et ne quantifie ni les surfaces du règlement graphique modifiées, ni la surface d'extension urbaine projetée.

(2) L'Autorité environnementale recommande :

- 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 ;

pements de gestion des déchets.

9 Depuis le 1^{er} juillet 2022, les projets de maison individuelle, de logement collectif faisant l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration préalable déposée à partir du 1^{er} janvier 2022, ainsi que les projets de bureau faisant l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration préalable déposée à partir du 1^{er} juillet 2022 sont soumis à la RE2020. Pour les bâtiments non-soumis à la RE2020, les exigences restent celles de la RT2012 qui définit les consommations d'énergie primaire et les besoins bioclimatiques des nouvelles constructions suivant leur programme d'affectation.

10 70 logements au nord de la rue de Lesches et 200 logements au sud.

- de préciser les surfaces des secteurs du règlement graphique évoluant dans le cadre de la procédure, ainsi que la surface d'extension urbaine projetée.

1.3. Modalités d'association du public en amont du projet

En complément d'articles diffusés dans la presse, le projet opérationnel et la mise en compatibilité du PLUi ont fait l'objet, fin 2020, d'une concertation volontaire en application du code de l'environnement. Cette concertation a été réalisée sous l'égide d'une garante désignée par la Commission nationale du débat public. Le public a pu prendre connaissance du projet, notamment dans le cadre d'expositions (panneaux, dossier de concertation) en mairie et à Val d'Europe agglomération, et a pu exprimer ses observations sur des registres, dans le cadre d'une réunion publique en visio-conférence, et à l'aide d'une adresse électronique dédiée.

Les observations émises lors de la concertation ont porté sur l'opportunité du projet (les habitants ont majoritairement fait part de leur scepticisme voire de leur désaccord sur le projet), son coût pour les habitants, le caractère tardif de la concertation préalable¹¹, le trafic routier (principal sujet de préoccupation des habitants), notamment sur la rue de Lesches et au sein du village, le trafic fluvial, les nuisances liées au chantier, les circulations douces et l'accessibilité (notamment la rupture de continuité piétonne sur le chemin de halage), la desserte du site par le bus, la consommation d'espaces naturels et agricoles, les espèces sauvages, les zones humides, le site Natura 2000 des « Boucles de la Marne », les pollutions émises par les bateaux de plaisance, les risques d'inondation (ruissellement, remontée de nappe), et la gestion des eaux pluviales.

À l'issue de la concertation il n'apparaît pas que le projet ait été modifié (Bilan de la concertation, p. 25). La garante de la concertation a fait des recommandations portant sur l'information du public et sur l'évaluation environnementale : évaluation des incidences, élaboration et justification des mesures sur les thématiques de la biodiversité et des zones humides, du risque d'inondation par ruissellement, du chantier, du trafic routier, et des mobilités actives le long du canal (Bilan de la concertation, p. 25 à 27).

Quelques recommandations de la garante et des remarques du public ont été partiellement prises en compte dans le dossier d'évaluation environnementale. Elles concernent notamment le risque d'inondation par ruissellement, qui a été précisé en cas de pluie de type centennale (sans que le dossier apporte des précisions sur les mesures pour prévenir ce risque), la préservation des habitats naturels et de la flore remarquable¹² et l'évaluation du volume de déblais généré par le chantier¹³.

Mais la majorité des remarques n'a pas été prise en compte, notamment en ce qui concerne l'évaluation de l'accroissement du risque d'inondation par remontée de nappe, le maintien de la circulation du public sur la passerelle du port, l'impact du trafic fluvial sur les berges du canal et sur le site Natura 2000 ainsi que la réduction des impacts du trafic routier¹⁴.

(3) L'Autorité environnementale recommande 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.

11 Le bilan de la concertation (p. 24) fait état de « l'impression de certains habitants concernant le processus est que le projet est "bouclé" et que le processus de concertation ne sert à rien ».

12 Selon l'Autorité environnementale, le projet va détruire des continuités écologiques. Les arbres à cavités sont insuffisamment pris en compte par l'OAP. Certaines espèces de flore remarquable (la Petite naïade, la Laïche étoilée) devraient être davantage prises en compte.

13 Selon l'Autorité environnementale, les volumes de déblais peuvent être évalués approximativement en examinant la figure 29 de la description du projet (« organisation des terrassements »), toutefois le dossier ne présente pas d'évaluation globale du volume de déblais excédentaire généré par le projet.

14 Concernant le trafic routier en phase d'exploitation du projet, les habitants ont proposé d'élaborer ou de mettre à jour un plan de circulation, de prévoir des contournements, et de revoir l'aménagement des voies actuelles (les commentateurs estiment que ces voies ne pourraient pas supporter le trafic routier du projet, notamment les véhicules avec remorque à bateaux). Aucune de ces propositions n'est reprise dans le dossier.

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont la consommation d'espaces non urbanisés, la biodiversité, le paysage, la gestion de l'eau, et les déplacements et pollutions associées.

De plus, un diagnostic d'archéologie préventive a été prescrit par la direction régionale des affaires culturelles en 2021, ce qui souligne un enjeu potentiel sur le site. Le dossier ne précise pas si ce diagnostic a été réalisé.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Selon l'Autorité environnementale le projet peut présenter des incidences résiduelles conséquentes, et porter atteinte aux continuités écologiques locales.

Le volume important du dossier — l'étude d'impact inclut 1 256 pages en incluant les annexes — et surtout sa présentation nuit à sa compréhension et à son objectif d'informer le public ainsi que les autres parties prenantes du projet (absence de sommaire général avec pagination des différentes parties, situation du résumé non technique en fin de dossier et à la suite des annexes, etc.). Malgré cette profusion, le dossier présente des lacunes concernant notamment : la justification du projet, l'évaluation des incidences, la séquence éviter-réduire-compenser (ERC), l'articulation avec les documents de planification de rang supérieur et la prise en compte de la phase de concertation. Par ailleurs, certaines illustrations sont peu lisibles (de nombreuses perspectives ont été réalisées en dégradés de blanc), non légendées¹⁵, ou ne situent pas le projet¹⁶.

(4) L'Autorité environnementale recommande 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.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le dossier aborde la compatibilité avec une version provisoire du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine Normandie 2022-2027 et n'examine pas les dispositions du Sdage adopté, visant à éviter, réduire voire compenser l'imperméabilisation des sols (3.2.2.), à gérer les ruissellements résiduels des pluies de période de retour supérieure à trente ans (3.2.6.), à préserver le lit majeur des rivières (1.2.2.) et y éviter la création de plans d'eau (1.2.4.), à maintenir les éléments fixes du paysage (2.4.2.) ainsi qu'à sensibiliser les usagers à la pollution des bateaux de plaisance (5.3.4.).

Le dossier ne présente pas l'articulation du projet et de la mise en compatibilité du PLUi avec le schéma directeur de la région Île-de-France, qui s'impose à l'évolution du PLUi, ni avec le schéma régional de cohérence écologique, dont il est pourtant établi dans le dossier (EI, P2, p. 143-145) qu'il fixe un objectif de maintien et/ou de restauration des continuités écologiques régionales et locales avec lesquelles le projet interfère, y compris le fossé et les milieux boisés localisés aux abords du canal.

(5) L'Autorité environnementale recommande 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.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

¹⁵ Description du projet, figures 19, 22, et 26 ; État initial, figures 27 et 28 ; Incidences et mesures, figure 15.

¹⁶ Certaines cartes de simulation de trafic ne permettent pas de localiser le projet.

■ Justification du projet

Selon le dossier, le projet répond à un potentiel « fort » de développement du tourisme fluvial en Seine-et-Marne¹⁷ et à une carence en anneaux à proximité du site et à l'échelle de l'Île-de-France¹⁸ (EI, P1, p. 20 et suivantes). Il vise à développer une offre de stationnement de plaisance de longue durée, d'escale pour la plaisance privée et d'accueil d'hébergements sur l'eau (péniches hôtel, hébergements insolites flottants, etc.). Il s'articule de plus avec la politique de développement touristique du bassin Seine/Marne mise en œuvre par Voies navigables de France (VNF)¹⁹, associé à l'élaboration du projet, ainsi qu'avec l'armature touristique de Val d'Europe/Euro Disney, dont il entend constituer un maillon privilégié. Il vise en outre à créer une nouvelle entrée de ville à forte polarité urbaine avec de nouveaux équipements et des services en complément de l'existant.

Le dossier justifie insuffisamment le dimensionnement du projet et ne présente notamment aucune justification des besoins en création d'anneaux.

Mais surtout, l'Autorité environnementale relève que le dossier ne justifie pas la construction de 260 logements en extension urbaine dans un quartier dépourvu de transports en commun performants, au sein d'une commune qui connaît une quasi-stagnation démographique (+ 79 habitants entre 2008 et 2019) ainsi qu'une forte augmentation de la vacance (+ 32 logements vacants au cours de la même période).

(6) L'Autorité environnementale recommande 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-stagnation démographique et une forte augmentation de la vacance de logements.

■ Périmètre et programmation de l'OAP créée

L'OAP « Entrée de ville nord-ouest » est créée dans le PLUi « afin de garantir un aménagement qualitatif des différentes composantes du projet ». Toutefois, cette OAP s'étend sur un périmètre plus large que celui du projet opérationnel et en diffère sur certains aspects : ainsi, elle prévoit le maintien de la continuité piétonne le long du canal (que le projet supprime) et l'aménagement d'un bassin de stockage des eaux pluviales au sud-est du stade (dans le projet, il est au sud-ouest).

■ Solutions alternatives au projet

Deux variantes au projet opérationnel ont été envisagées. L'une d'elles, de configuration spatiale différente, prévoyait d'affecter un linéaire de berges plus important (150 m, au lieu de cent mètres environ pour la variante retenue). L'autre, localisée sur un autre site de la commune, n'a pas été retenue en raison du cadre de vie jugé insatisfaisant, du linéaire encore plus élevé de berges affectées (350 m) et de l'existence sur le site d'un supermarché.

■ Quai d'accostage des péniches

Environ cent mètres de berges seront affectées, avec notamment des incidences sur les continuités écologiques et les fonctions environnementales associées (biodiversité, frein au ruissellement, stockage du carbone, intégration paysagère, etc.). Ces incidences résultent notamment de l'aménagement d'un quai d'environ 75 m de longueur dans le prolongement de l'entrée de la darse (cf. infra), dont l'utilité est peu justifiée par le dossier : par exemple, il n'est pas précisé en quoi l'aménagement d'une darse perpendiculaire au canal, plus étroite et plus longue, n'aurait pas pu permettre l'accostage d'un même nombre de péniches.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- justifier ou, à défaut, de revoir les choix programmatiques du projet, notamment s'agissant du dimen-

17 Par exemple, il existe une demande pour des croisières partant de Paris à destination des caves de Champagne.

18 Selon le dossier, les ports d'Île-de-France sont saturés et disposent de listes d'attente de plusieurs années pour certains. L'offre d'anneaux à proximité du site est insuffisante (EI, P1, p. 17).

19 Gestionnaire du domaine public du canal et de ses berges.

sionnement du port de plaisance et de la réalisation d'un quai longeant le canal pour faire accoster les péniches ;

- 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).

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Biodiversité

■ État initial

• Espaces remarquables

Le projet interfère dans sa frange sud, incluant le canal et une partie de sa rive, avec la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type II de la « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne ». Il s'implante à moins d'un kilomètre du marais de Lesches, qui fait partie de la zone de protection spéciale (ZPS) des Boucles de la Marne qui est un site Natura 2000.

• Inventaire des habitats, de la faune, et de la flore

Deux études distinctes d'inventaire des habitats, de la faune et de la flore ont été réalisées (investigations en 2018 et 2019).

Le site est en grande partie occupé par des cultures, dont les franges est et nord présentent une plus forte naturalité (haies, lisière boisée, friche, etc.), tout comme les bords de la rue de Lesches. Le canal, sa ripisylve, la charmaie linéaire limitrophe — boisement de plus de cinquante ans avec une strate intermédiaire développée, qui comporte des arbres à cavité²⁰, et le fossé longeant le canal, constituent des continuités écologiques régionales²¹ ou locales et concentrent les principaux enjeux écologiques du site.

Les études réalisées ont permis d'identifier 142 espèces végétales, 49 espèces d'oiseaux, dont dix présentent des enjeux de conservation²², 62 espèces d'insectes dont quatre présentent des enjeux de conservation et trois espèces protégées au niveau régional, sept espèces de chauves-souris, dont trois présentent des enjeux de conservation²³, deux espèces d'amphibiens, une espèce de reptile, ainsi que des herbiers aquatiques à potentialité moyenne de frai ou à enjeux patrimoniaux²⁴. Le dossier ne précise pas si d'autres espèces aquatiques (mollusques, crustacés, etc.) pourraient être présentes le long du canal.

L'Autorité environnementale note que, pour chaque espèce à enjeu de conservation ou bénéficiant d'un statut de protection, la « valeur patrimoniale » et « l'intensité de l'enjeu écologique » font l'objet d'une qualification subjective, sans argumentation et apparaissent sous-évaluées.

L'Autorité environnementale relève également des divergences entre les conclusions de la première étude naturaliste (étude du cabinet EEC, disponible en annexe) et l'état initial de l'étude d'impact:

- la Laïche étoilée (plante vulnérable et très rare en Île-de-France) a été identifiée lors du premier inventaire mais pas lors du second, et de fait, n'a pas été retenue dans l'état initial. Cette divergence fait l'objet d'une explication : l'espèce n'a pas été retrouvée lors des inventaires plus récents, et l'habitat dans lequel elle avait été identifiée ne « ne correspond donc pas aux exigences de cette espèce » d'après l'étude d'impact. L'Autorité environnementale relève pourtant que l'absence de zone humide sur le secteur concerné n'est pas

20 L'étude d'impact fait état de six arbres à cavités à enjeu modéré à fort (pour les chauves souris, oiseaux, et insectes).

21 Le canal constitue un continuum de la trame bleue du schéma régional de cohérence écologique.

22 Tourterelle des bois, Linotte mélodieuse, Martin pêcheur d'Europe, Bondrée apivore, Chardonneret élégant, Fauvette des jardins, Pic épeichette, Râle d'eau, Sterne pierregarin et Moineau domestique.

23 Noctule commune, Murin de Daubenton, et Noctule de Leisler.

24 Potamot nodosus et Petite naïade, en aval du projet.

démontrée de manière satisfaisante dans l'étude d'impact (voir ci-après). Dès lors, l'état initial doit prendre en compte la présence de cette espèce lors du premier diagnostic et expliquer les raisons possibles de son absence lors du second ;

- selon la première étude, certaines espèces d'oiseaux nichent sur le site, ce que l'état initial nuance (Martin pêcheur d'Europe) voire conteste (Moineau domestique) ; de plus, l'étude d'impact ne précise pas si des oiseaux nichant certainement sur le site ont été identifiés.

(8) L'Autorité environnementale recommande de :

- 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 ;
- 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) ;
- préciser, pour chaque espèce, les indices de reproduction identifiés lors des inventaires.

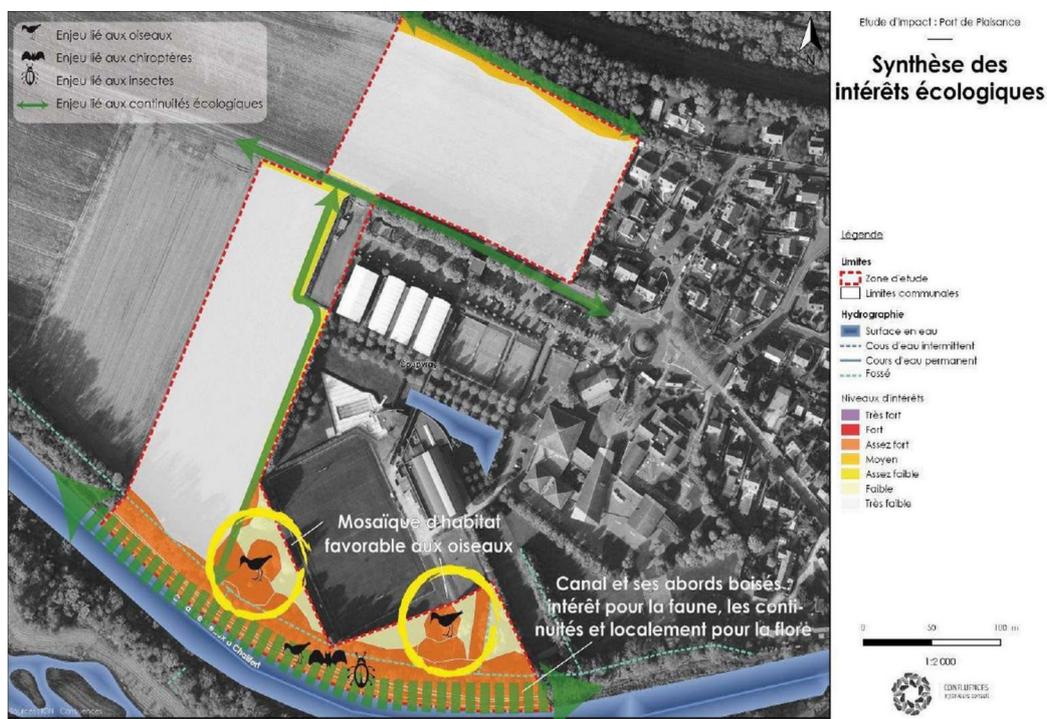


Figure 5 : Synthèse des intérêts écologiques par habitats pour tous les groupes d'espèces (EI, P3, p. 245).

• Zones humides

Alors qu'une cartographie régionale élaborée par les services de l'État identifie la présence d'une zone humide avérée linéaire le long de la rive du canal (EI, P2, p. 66-68), l'étude d'impact conclut à l'absence de zone humide sur le site en s'appuyant sur un diagnostic pédologique et floristique réalisé « en application de la réglementation en vigueur »

L'Autorité environnementale constate, d'une part, que les relevés des sondages sont annexés, mais pas les études de diagnostic complètes et d'autre part, que l'identification des zones humides a été réalisée dans des conditions inappropriées. En effet, bien que l'étude d'impact indique que le diagnostic pédologique a été réalisé en octobre 2017, les fiches de relevés présentes en annexes sont datées d'août 2017. Or, la période estivale est généralement moins favorable pour observer le caractère humide des sols à l'occasion de sondages pédologiques, *a fortiori* lors d'une période de sécheresse, comme c'était le cas en été 2017. De même, les relevés phytosociologiques ont été effectués en juillet 2019, en période de forte chaleur et de déficit pluvio-

métrique important pour la région. Dès lors, il est difficile de conclure à l'absence de zones humides sur le périmètre d'étude sur la seule base de ces diagnostics.

(9) L'Autorité environnementale recommande 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.

■ Impacts

• Impacts bruts

Selon l'étude d'impact, le projet va engendrer la destruction de plus de huit hectares de formations végétales agricoles, herbacées, arbustives, arborées et aquatiques (EI, P3, p. 245), soit une grande partie des milieux naturels et agricoles du site, avec des incidences notamment au niveau du canal et des milieux limnophiles (défrichement de la ripisylve et de la charmaie, destruction du fossé, ouverture de la berge sur cent mètres). Le dossier ne justifie pas cette emprise détruite, alors que le projet n'est supposé comprendre que 4,7 ha (EI, P6 p. 372).

Pour qualifier les impacts bruts, le dossier croise « l'intensité de l'enjeu écologique » de chaque élément de biodiversité (sous-évalué selon l'Autorité environnementale) avec la « sensibilité vis-à-vis de l'impact potentiel ». La qualification de la sensibilité à l'impact n'est cependant pas argumentée et apparaît à certains égards fortement sous-évaluée. Par exemple, la sensibilité des habitats naturels vis-à-vis de leur destruction ou leur dégradation est qualifiée de « modérée ».

Malgré cette sous-évaluation, le dossier identifie des impacts bruts notables (qualifiés de « modéré » à « assez fort ») pour les habitats naturels et l'avifaune.

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- 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 ;
- réévaluer en argumentant, pour chaque élément de biodiversité, la sensibilité vis-à-vis des impacts et, par conséquent, le niveau d'impact brut.

• Mesures ERC et de suivi

Pour éviter et réduire ses incidences écologiques, le projet prévoit notamment :

- l'adaptation de la période de travaux (début avant mars inclus, sans interruption jusqu'en août) ;
- l'évitement et le balisage d'un espace boisé au sud-est, incluant les principaux arbres à cavité à enjeu ;
- la création d'habitats épars, de 5 046 m² de milieux arbustifs/arborés et de 1 538 m² de prairies ;
- le « maintien d'une continuité est-ouest » pour les grands mammifères (cette mesure inclut la création d'un alignement d'arbres, d'une bande herbacée et la pose de revêtements tels que du gazon synthétique (sic)) ;
- la suppression des espèces végétales exotiques envahissantes ;
- une limitation de la pollution lumineuse du projet²⁵ ;
- un suivi écologique de certaines mesures et des principales espèces à enjeu (en phase d'exploitation).

• Impacts résiduels

Sur la base des mesures d'évitement et de réduction proposées, l'étude d'impact conclut à des niveaux d'impacts résiduels négligeables à faibles (voire positifs) sur les habitats et espèces. Cette qualification des impacts résiduels ne repose pourtant sur aucune démonstration de l'effet des mesures sur chacune des composantes de biodiversité. Au contraire, bien que les mesures proposées puissent, dans une certaine mesure, contribuer à réduire les impacts sur la biodiversité, l'étude ne met pas en avant le bilan des incidences résiduelles pour les qualifier.

²⁵ En termes de positionnement et d'orientation des luminaires, d'intensité et de durée de leur fonctionnement, etc.

Le projet supprime la quasi-totalité de l'espace naturel triangulaire (ripisylve) situé au sud-est du port et au sud-ouest du terrain de sport, où les enjeux écologiques sont considérés comme « assez forts » (fig. 6). Il s'agit non seulement d'évaser la darse au droit du canal et construire le bâtiment sud mais aussi de créer à l'est de celui-ci des places de stationnement automobile et un espace artificialisé dont l'usage n'est pas explicité. Un bassin de rétention d'eau est aménagé dans la pointe est de ce triangle qui reste végétalisée, parfois appelé « *jardin du canal* ».

Le dossier ne démontre pas en quoi les aménagements prévus maintiennent et améliorent les nombreuses continuités écologiques identifiées. La mesure visant le « *maintien d'une continuité est-ouest* » apparaît par exemple inefficace par ses caractéristiques (végétation éparse, largeur de la bande très faible, utilisation de gazon synthétique).

Les incidences résiduelles sur la faune, notamment les oiseaux forestiers, le Martin-pêcheur d'Europe, les insectes à enjeu de conservation et les amphibiens, sont qualifiés de négligeables après application des mesures. Ces qualifications ne font, elles non plus, pas l'objet d'une démonstration solide. Par exemple, il est estimé, sans justification précise, que les pertes de surfaces d'habitats des oiseaux forestiers seront assez modestes au regard des habitats encore présents à proximité du site²⁶. Pour l'Autorité environnementale, il est nécessaire de démontrer le report vers d'autres habitats.

Par ailleurs, certaines mesures d'évitement, pourtant pertinentes, sont contradictoires avec l'OAP créée dans le cadre de ce projet. C'est notamment le cas de l'évitement de certains arbres à cavités, situés au sud-est du site, sur une zone pour laquelle l'OAP prévoit d'implanter le bassin d'eaux pluviales alors que le projet prévoit de l'implanter au sud-ouest.

Enfin, le dossier n'explique pas suffisamment les mesures prises pour protéger les espèces animales (oiseaux des milieux ouverts, amphibiens, etc.) lors des travaux (hors adaptation de la période de travaux), et n'évalue pas les impacts du trafic fluvial sur les habitats et espèces aquatiques (sur le canal et la ZPS). En outre, certaines mesures écologiques ne sont présentées qu'à l'état d'orientations ou de préconisations²⁷.

Dans l'ensemble, les impacts résiduels apparaissent donc sous-évalués. La mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction est insatisfaisante pour justifier d'une absence de perte nette de biodiversité, alors même que la perte d'habitats naturels demeure importante, y compris sur les zones à plus fort enjeu du site. En l'état, le projet ne peut donc pas être accepté sans réduire davantage ces incidences et sans proposer des mesures compensatoires de la perte d'habitats, d'espèces et de fonctions écologiques.

26 Dans le cas spécifique de la Tourterelle des Bois, le dossier souligne même que cette espèce ne disposera pas immédiatement d'habitats favorables limitrophes où se reporter lors du défrichement (EI, P3, p. 249).

27 Protection de la station de petite naïade lors des travaux (cf supra), prévention des collisions et noyades de la faune.



Figure 6: Espace triangulaire au sud-est du port : synthèse des intérêts écologiques actuels (EI, P3, p. 245) et projet (EI, P1, p. 11, avec localisation approximative par la MRAe du bassin de rétention par un ovale bleu).

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- reprendre l'évaluation des incidences résiduelles en démontrant, pour chaque composante de biodiversité, l'effet des mesures d'évitement et de réduction proposées ;
- 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 ;
- démontrer que les aménagements du projet maintiennent et renforcent les continuités écologiques identifiées ;
- inscrire dans l'OAP la mesure d'évitement du boisement (et des arbres à cavités associés) localisé au sud-est du stade ;
- 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.

- Impacts sur les espaces remarquables

Selon l'étude d'impact, le projet n'aura pas d'incidence négative directe ou indirecte sur la ZPS. L'Autorité environnementale note toutefois que parmi les quatre espèces inféodées à la ZPS et identifiées sur le site figure le Martin pêcheur d'Europe, dont la prise en compte doit être approfondie (cf supra).

Le dossier n'étudie pas les impacts résiduels sur la Znieff de la « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne », alors que le projet y prévoit la création d'un plan d'eau susceptible d'incidences au titre de la fiche Znieff²⁸, et la destruction de 5 000 m² de milieux, avec des incidences possibles sur des habitats et espèces ayant déterminé le classement de la zone (Charmaie, Flambé, Martin pêcheur d'Europe et Laïche étoilée).

(12) L'Autorité environnementale recommande :

- d'évaluer les impacts liés à une augmentation du trafic fluvial sur les habitats et espèces aquatiques ;
- d'évaluer les incidences du projet sur la Znieff « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne » ;

3.2. Paysage

■ Contexte

²⁸ <https://inpn.mnhn.fr/docs/ZNIEFF/znieffpdf/110020191.pdf>, page 4 (consultée par l'Autorité environnementale le 18 janvier 2023).

Un photoreportage permet d'apprécier le paysage du site et de ses environs, marqué par les espaces agricoles (bordés de couloirs boisés) et par les implantations humaines (proximité du complexe sportif et du tissu pavillonnaire). Selon le dossier, les enjeux paysagers portent sur les interfaces avec l'espace agricole, le canal, et le complexe sportif ainsi que sur le positionnement du projet en « *entrée de ville* ».

■ Représentation du projet

Le projet est notamment illustré par des plans²⁹, des coupes³⁰, et des perspectives à hauteur humaine³¹. Une grande partie des perspectives montrant l'insertion du projet est réalisée à partir de modèles en 3D, souvent de couleur blanche (peu lisibles). Un seul photomontage du projet est présenté dans l'étude d'impact mais les architectures représentées ne sont pas identiques à celles des perspectives « blanches » (Fig. 7). La localisation des prises de vue correspondantes est parfois très approximative (fig. 5) et n'est pas justifiée (en termes de représentativité et de maximisation de la visibilité du projet).

Aucune coupe longitudinale, coupe perspective ou axonométrique de l'ensemble du projet n'est présentée, alors que la déclivité du site vers le canal confère au projet un enjeu topographique, principalement pour le quartier « Les Chauds Soleils ». Par conséquent, l'évaluation environnementale ne permet pas de traduire l'impact paysager du projet, ni son parti pris global d'aménagement au regard des caractéristiques formelles du site existant (topographie, vues lointaines, etc.).



Figure 7: Vue du projet depuis la rue de Lesches, sans (quartier du port seulement) et avec la haie Ouest (EI, P3, p. 287 et 284).
Les édifices du quartier du port représentés ne sont pas exactement les mêmes
et la localisation des points de vues est manifestement erronée.

■ Architecture du projet

Dans le quartier « Les Chauds Soleils », les maisons individuelles présentent des façades en enduit de teintes blanc cassé, mastic, ou gris, avec des toitures pentes en tuiles plates grand moule. Le quartier du port est composé de volumes parallélépipédiques, aux façades blanches ou sables, à pignons de toitures débordants.

Pour l'Autorité environnementale, les volumes massifs du quartier du port sont en rupture avec le contexte bâti environnant. Du reste, la hauteur du bâtiment de forme complexe, situé le plus au sud (comprenant des volumes allant jusqu'à R+4) est très supérieure à celle des constructions situées au long du canal de Meaux à Chalifert. L'effet de rupture est ici d'autant plus fort que le canal est très peu bâti aux environs du projet.

29 EI, P1, p. 11, 13, 19, 25, 27, 29, 31, 32, 34, 35 et 41.

30 EI, P1, p. 14, 29, 33, 35 et 42.

31 EI, P1, p. 17, 30, 32, 33, 34 / EI, P3, p. 284 / volet spécifique document d'urbanisme PLUi, p. 31.

Les deux bâtiments les plus hauts — R+4 surmontés d'une toiture très pentue à quatre pans —, appelés la « *Poterne* », sont situés au nord du projet. Le dossier justifie cette typologie exceptionnelle par la volonté de relier les deux futurs quartiers et celle de marquer un seuil de type « porte » de part et d'autre de la rue de Lesches. L'« *écriture architecturale* » de la « *Poterne* », qui se distingue très nettement de celle du reste de l'opération, se veut « *traditionnelle* », en référence à l'identité patrimoniale de la commune.

Pour l'Autorité environnementale, cette référence à l'architecture traditionnelle locale est contestable car il est difficile de trouver dans les édifices patrimoniaux de la commune, des volumes, des matériaux, des typologies architecturales et des formes urbaines analogues.



Figure 8 : Vue aérienne du projet du quartier du port (EI, P1, p. 17 et EI, P3, p. 262) avant les mesures de réduction, notamment sans la haie ouest (« rupture nette »).

■ Interfaces du projet avec son environnement

Le projet prévoit l'aménagement d'un espace public paysager accompagné de voies piétonnes et cyclables (qui relie le projet au tissu urbain existant au sein du complexe sportif) et de la requalification des abords de la rue de Lesches dans le cadre de l'OAP.

Au titre des mesures de réduction, le projet entend assurer une transition paysagère avec l'espace agricole, en créant une haie multi-strates sur sa limite ouest (composée de deux tronçons séparés, localisés de part et d'autre de la « *Poterne* »). Le dossier ne décrit ni le rythme des plantations, ni leur progressivité entre le projet

et l'espace agricole. Or, pour l'Autorité environnementale, ce sont ces critères qui peuvent permettre à la haie de « constituer un espace de transition d'une grande qualité paysagère entre l'espace urbain et l'espace agricole » (objectif assigné par l'OAP).

Le dossier annonce un objectif d'ouverture sur le grand paysage du canal avec des « perspectives nord-sud valorisantes », sans l'illustrer.

Toujours au titre des mesures de réduction, le projet prévoit de limiter l'interruption paysagère des berges produite par l'ouverture de la darse sur le canal, en aménageant d'un « quai » qui vient réduire cette ouverture à l'est. D'une largeur de cinq mètres, ce quai est essentiellement bétonné : seuls huit arbres et arbustes y seront plantés (Fig. 9). Selon l'Autorité environnementale, cet alignement planté sur le quai ne saurait avoir un effet paysager comparable à celui de la berge boisée actuelle.

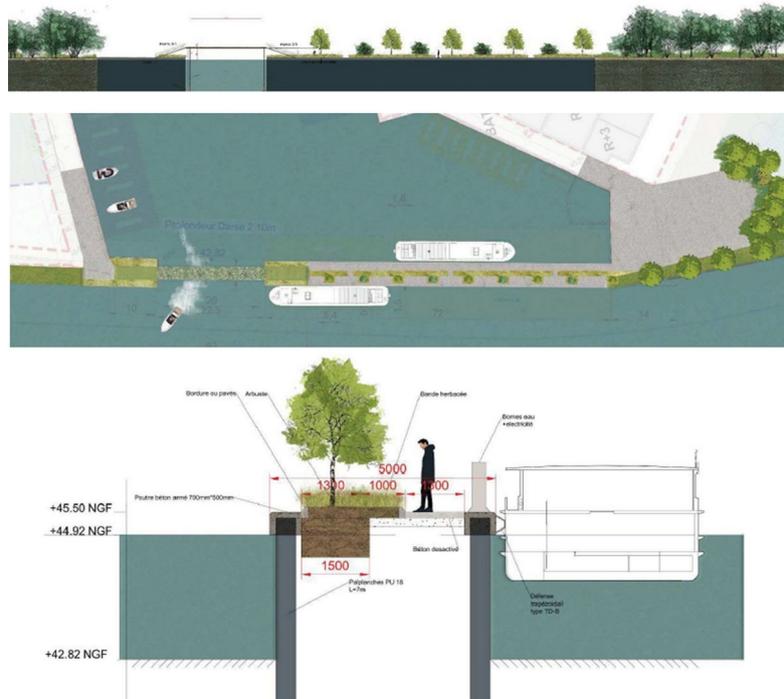


Figure 9: Principe d'aménagement d'un « quai » pour assurer la continuité paysagère au droit de la darse (EI, P3, p. 266, 268 et 267)

(13) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter une coupe longitudinale de l'ensemble du projet (longeant sa déclivité) ;
- 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) ;
- 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.

3.3. Gestion de l'eau

■ Ruissellement des eaux pluviales

Les eaux ruisselant sur le site s'écoulent actuellement du nord vers le sud et sont interceptées par le fossé longeant le canal. Elles y sont retenues, puis évacuées par infiltration et par évapotranspiration. Sur la partie nord-est du site (partie est du site du quartier « Les Chauds Soleils »), les eaux s'écoulent vers un bassin loca-

lisé au sud du canal. Selon le dossier, l'ensemble du périmètre qui recueille les eaux de ruissellement (dont le projet) s'étend sur 16 à 20,5 ha (EI, P2, p. 77 et 78).

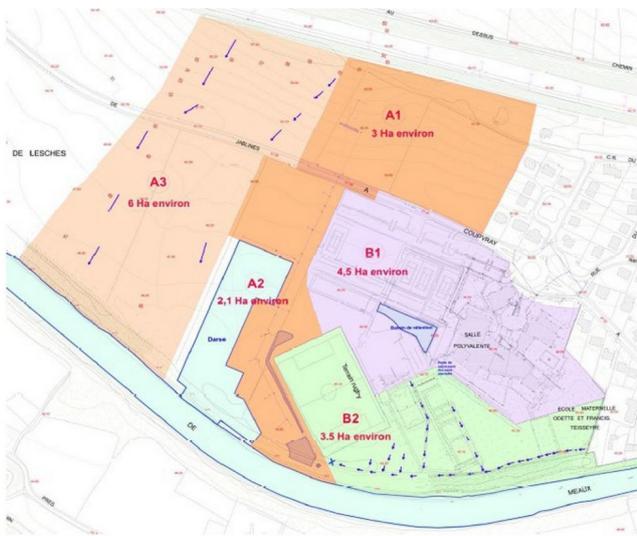


Figure 10: sous-bassins versants concernant le projet (EI, P3, p. 228)

Le projet va imperméabiliser des surfaces agricoles et augmenter le ruissellement des eaux pluviales. Il va restructurer les écoulements avec la modification ou la création de cinq « sous-bassins versants » sur le site et à ses abords. Les eaux des sous-bassins A3 (terres agricoles ouest) et B2 (espaces verts et délaissés du complexe sportif) s'écouleront vers le fossé longeant le canal (et au-delà de la capacité de rétention et d'infiltration du fossé, vers la darse). Les eaux d'A1 seront gérées par le réseau du projet (dimensionné en occurrence trentennale), qui inclura notamment une noue et un bassin de rétention de 1 300 m³ à l'est de la darse (avec rejet régulé au canal). L'étude d'impact ne décrit pas clairement le périmètre des sous-bassins versants A1, A2, et B1 (en lien avec le projet et l'existant), ni la gestion des eaux sur A2 et B1.

Le projet prévoit d'infiltrer sur site la pluie courante (dix premiers millimètres). Pour l'Autorité environnementale, s'agissant d'une extension urbaine, la pluie décennale (plus intense que la pluie courante) aurait pu être gérée à la parcelle³². Il conviendrait de justifier précisément de la cohérence des dispositions retenues pour le projet avec celles du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux en vigueur qui vise à une gestion des pluies d'occurrence trentennale, en mettant en œuvre des techniques alternatives d'infiltrations, d'évapotranspiration des petites et moyennes pluies et de tamponnement des grosses pluies avant tout rejet au réseau. De plus, le choix de rejeter au canal le débit régulé du bassin de rétention n'est pas justifié dans le dossier.

En cas d'évènement pluvieux centennal, certaines habitations localisées à l'est du complexe sportif³³ seraient inondées (du fait de la réalisation du projet). Le pétitionnaire prévoit à cet égard un ouvrage de protection, mais ses caractéristiques, sa localisation, et ses effets atténuateurs ne sont pas présentés, ni ses incidences potentielles sur l'environnement évaluées. De manière générale, la démarche d'évitement et de réduction de ces incidences n'est pas suffisamment justifiée.

■ Pollutions liées au port

La réalisation du port aura des incidences spécifiques en termes d'évaporation (9 600 m³/an) et de pollution des eaux de surface (hausse de température jusqu'à 27° en période estivale, risque d'eutrophisation, etc.). En effet, la darse sera isolée de la nappe par un rideau de palplanches, et les eaux y stagneront. Le risque de propagation de ces pollutions vers le canal n'est pas évalué.

En vue de préserver les eaux de surface, le projet prévoit d'« aérer » le plan d'eau et de « recirculer » ses masses d'eau (le dossier ne décrit pas et ne justifie pas ces mesures), de vérifier l'absence de fuites sur les péniches, de gérer les eaux usées des bateaux, et de mettre en place un label « Pavillon bleu³⁴ » et un suivi de la qualité des eaux.

■ Pollutions accidentelles lors des travaux

32 Cela aurait favorisé l'infiltration à la source et permis de diminuer l'emprise et le volume du bassin de rétention.

33 Ce point reste toutefois à préciser sur la base d'une topographie fine.

34 <https://www.pavillonbleu.org/>

En phase de travaux, le projet prévoit des mesures de prévention du relargage de matières en suspension vers le canal, de gestion des aires de cantonnement des engins de chantier, ainsi qu'un merlon provisoire³⁵, et un kit de dépollution.

■ Remontées de nappe

Le site est sujet à un risque de remontée de nappe, observée par le pétitionnaire entre 1,5 m et 3,5 m de profondeur au niveau du complexe sportif. L'étude d'impact recommande d'étanchéifier le bassin de rétention et de réaliser un cuvelage intégral des parois extérieures en béton des sous-sols des bâtiments à l'est de la darse (EI, P3, p. 238 et 239), en vue d'éviter le drainage de la nappe par le bassin, le bassin étant toujours en dessous du niveau haut de la nappe. Le maître d'ouvrage ne s'engage pas sur cette mesure. Le creusement de la darse, du bassin de rétention et des sous-sols des bâtiments à l'est de la darse nécessitera en outre un rabattement temporaire de la nappe (d'environ 1,75 m à 2,75 m), pour un volume total maximum prélevé de 13 000 m³ environ. Ces travaux seront réalisés par temps sec, et préférentiellement en période de basse nappe, soit de juin à octobre (à l'exception de ceux pour la darse pour lesquels le dossier n'apporte pas de précision). Les conditions de rejet des eaux pompées lors du rabattement sont trop succinctement décrites.

Enfin, le projet va condamner un ouvrage sous-fluvial aujourd'hui obstrué, mais le dossier ne précise pas si cet ouvrage pourrait avoir un rôle de gestion des surpressions liées à la nappe.

(14) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser la description du système de gestion des eaux pluviales du projet ;
- justifier davantage la prise en compte du risque 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 ;
- 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.

3.4. Déplacements et pollutions associées

Avec un plus proche arrêt de bus à usage scolaire à quatre minutes à pied et un arrêt plus éloigné à sept minutes, soit 500 m (pas de données sur la fréquence de passage des bus), le site est selon l'Autorité environnementale peu desservi par les transports en commun. De plus, la zone d'étude présente des infrastructures piétonnes aux abords du site mais n'est pas connectée au réseau cyclable.

Si le projet prévoit, pour sa desserte interne, des cheminements piétons et vélos, le dossier n'approfondit pas la réflexion sur l'inscription du projet à d'autres échelles, notamment au regard du trajet des habitants dans leur vie quotidienne (commerces, services, écoles, etc.) ainsi que de celui des piétons et des cyclistes amenés à traverser le site. Pour ces derniers qui empruntent la voie qui longe le canal, le projet provoque une interruption du chemin de halage, les contraignant à contourner la darse, puisque l'usage public de la passerelle n'est pas assuré.

Du reste dossier ne détaille pas précisément les aménagements prévus en faveur des mobilités alternatives à l'automobile : rien n'est dit sur la quantification des places de stationnement dédiées au vélo, ni le ratio par logement. Il n'est pas non plus précisé ce ratio pour le stationnement automobile. Ainsi, alors que le projet entend « *favoris[er] l'émergence de nouvelles pratiques écoresponsables* » (EI, PI, p. 24), il n'est pas possible d'évaluer les moyens mis en œuvre par le projet pour limiter l'usage de l'automobile en faveur des mobilités actives.

35 Afin d'éviter un déversement vers les zones à risque (canal, déblai de la darse), un merlon provisoire sera mis en place pour retenir les éventuels fluides d'injection.

Une étude de trafic a été réalisée (comptages *in situ*, modélisation). Actuellement, la rue de Lesches supporte en moyenne 3 000 tous véhicules/jour dans les deux sens confondus sur l'accès nord-ouest de la commune (qui traverse le site), et 5 550 tous véhicules/jour au droit du franchissement du canal (localisé au sud-est du site)³⁶. En heures de pointe, ces valeurs sont portées, selon les sens de circulation, à 200/260 UVP/h (accès nord-ouest) et à 300/410 UVP/h (franchissement du canal). La circulation routière est fluide, à l'exception des heures de pointe, pendant lesquelles le dossier signale notamment une congestion modérée au niveau du giratoire rue de Lesches/rue des Primevères.

L'étude des incidences du projet sur le trafic routier s'appuie sur une simulation prospective au fil de l'eau³⁷ et prend pour hypothèse une part modale de 55 % des déplacements domicile travail en véhicule particulier. Cette hypothèse paraît insuffisamment justifiée, pour ce projet octroyant une large place à l'automobile. Selon le dossier, le projet émettra un trafic moyen journalier de 700 TV tous sens confondus, et 63 à 118 UVP par sens en heures de pointe. Les flux générés se diffuseront sur les différents axes avec 7 % d'augmentation sur l'accès nord-ouest de la rue de Lesches et 8 % en franchissement de canal. Selon le dossier, une opération de déviation routière de la commune de Chalifert permettra à « *moyen terme* » d'annuler cette augmentation de trafic (EI, P3, p. 302 et 303)³⁸. Toutefois, cette déviation ne fait pas partie du projet et pour l'Autorité environnementale, elle ne peut donc pas endosser le rôle de mesure de réduction. Elle doit être prise en compte dans le périmètre du projet (et l'étude d'impact doit être modifiée en conséquence), dans le scénario de référence ou le cas échéant au titre des effets cumulés³⁹.

Malgré le trafic routier induit, le projet engendrera (selon le dossier) des nuisances sonores limitées (EI, P3, p. 304). Ce postulat est établi sans se référer à aucune étude acoustique. Les incidences propres au projet sur la qualité de l'air ne sont pas décrites.

Le quartier « Les Chauds Soleils » est partiellement compris dans un espace de protection sonore lié au classement en catégorie 1 (la plus élevée) de la voie ferrée. En réponse à cet enjeu, l'étude d'impact prévoit, pour les constructions du projet, un isolement acoustique des façades et l'installation d'un triple vitrage. Pour l'Autorité environnementale, la démarche d'évitement paraît insuffisante, et l'efficacité des mesures de réduction n'est pas suffisamment justifiée. Une étude acoustique paraît indispensable pour préciser les incidences sanitaires résiduelles pour les usagers du projet.

(15) L'Autorité environnementale recommande de :

- 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.) ;
- 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 ;
- 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) ;
- 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

36 Cette unité de mesure, peu répandue, en « tout véhicule » (TV) inclut véhicules légers et poids lourds. Elle a pour effet de minorer les chiffres obtenus par un comptage en « unité de véhicule particulier » (UVP) dans lequel un poids-lourds correspond à 3,5 UVP.

37 Qui tient compte de la réalisation de projets urbains et d'évolutions du réseau de transport à l'horizon 2025 ou à plus long terme (EI, P3, p. 291 et 293).

38 Avec une baisse de -12% de trafic journalier par rapport aux flux 2025 sur la section Nord de la rue de Lesches et de -17% sur la section en franchissement du canal.

39 Si elle a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale ou d'un arrêté d'autorisation Loi sur l'eau.

d'une étude acoustique et par référence aux valeurs-guides recommandées par l'Organisation mondiale de la santé.

4. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact indique que le projet de quartier immobilier et portuaire sera composé de logements « passifs » répondant à un objectif de « baisse de la consommation en énergie » (EI, P3, p. 225). Par ailleurs, « le promoteur du quartier sud s'est engagé de surcroît à l'obtention du label BBC Effinergie, équivalent au niveau E2C1 du label E+C » (EI, P3, p. 225).

Le label E+C-, et la nouvelle réglementation environnementale 2020 (RE2020), impose de mener une analyse de cycle de vie sur les projets de construction concernés. En effet, tout édifice s'inscrit dans une chaîne d'activités industrielles ayant chacune une part de responsabilité dans son empreinte environnementale globale. Pour l'Autorité environnementale, l'intention des promoteurs et de la maîtrise d'ouvrage de s'inscrire dans une démarche d'évaluation et de minimisation des émissions de gaz à effet de serre est louable pour répondre aux enjeux du changement climatique. Néanmoins, elle rappelle que depuis le 1^{er} juillet 2022, le label E+C- s'adresse aux seuls acteurs de l'immobilier tertiaire et qui ont des projets de construction non encore soumis à la RE2020 (commerce, entrepôt, hôtel, hôpital, établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes, campus, musée, stade, etc.). Dans le cas du projet de quartier immobilier et portuaire, la majorité des bâtiments sont donc soumis à la RE2020 qui impose une évaluation de l'empreinte énergétique et carbone globale.

Plus largement, dans un contexte d'accélération du changement climatique, l'anticipation des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre est essentielle pour limiter autant que possible l'empreinte carbone du projet. L'Autorité environnementale souligne que le dossier apporte trop peu d'éléments permettant à ce stade du projet d'évaluer son impact sur le changement climatique. En effet, l'évocation du label E+C- ne suffit pas à rendre compte de l'efficacité des mesures de limitation des émissions de gaz à effet de serre. Pour ce faire, l'Autorité environnementale considère qu'une analyse de cycle de vie du projet global doit être menée, tenant compte de l'impact écologique des matériaux de construction depuis l'étape d'extraction jusqu'aux enjeux de gestion en fin de vie.

L'étude d'impact évoque que « le promoteur du quartier sud étudie la possibilité de la mise à disposition des toitures pouvant accueillir des capteurs photovoltaïques ainsi qu'un objectif de moyen visant à mettre en place des écomatériaux et matériaux bas carbone cohérent avec l'objectif de performance énergétique » (EI, P3, p. 225). Pour l'Autorité environnementale, le choix des matériaux et des systèmes constructifs revêt une importance particulière qui, à ce stade du projet, devrait déjà faire l'objet de choix ambitieux pour réduire les impacts que leur consommation induit.

L'Autorité environnementale considère également que l'analyse du cycle de vie du projet doit intégrer les impacts, notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre, induits par la consommation des matériaux pour les espaces publics, les terrassements et le changement d'affectation des sols, ainsi que par les formes de mobilité liées au projet.

Enfin, pour l'Autorité environnementale, il est nécessaire d'évaluer et de limiter l'empreinte carbone induite par l'usage d'énergie dans les bâtiments. Aujourd'hui, le projet prévoit « un chauffage collectif au gaz » « mais le promoteur du quartier sud n'exclue pas définitivement la géothermie » (EI, P3, p. 225). Le choix de la géothermie assurerait au projet une indépendance énergétique et éviterait le recours aux énergies fossiles, dont la consommation est la principale cause du changement climatique. En ce sens, l'Autorité environnementale considère que le projet manque d'ambition pour promouvoir des énergies alternatives et renouvelables.

(16) L'Autorité environnementale recommande :

- de mener une analyse de cycle de vie globale sur l'ensemble du projet, tenant compte de la consommation des matériaux de construction (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 ;
- 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.

5. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique de la procédure commune relative au projet opérationnel et à la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLUi du Val d'Europe (article L. 122-14 du code de l'environnement).

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage du projet opérationnel. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

L'Autorité environnementale rappelle également que, conformément au IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet opérationnel autorisé, l'autorité compétente l'ayant autorisé rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 9 février 2023

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.**

ANNEXE

6. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande : - d'évaluer le trafic fluvial généré par le projet ; - de présenter un calendrier de réalisation des travaux ; - de préciser les modalités de classement du projet au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande : - 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 projetée.....10
- (3) L'Autorité environnementale recommande 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.....11
- (4) L'Autorité environnementale recommande 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.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande 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.....12
- (6) L'Autorité environnementale recommande 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-stagnation démographique et une forte augmentation de la vacance de logements.....13
- (7) L'Autorité environnementale recommande 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 ; - 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.....13
- (8) L'Autorité environnementale recommande de : - 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 ; - 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) ; - préciser, pour chaque espèce, les indices de reproduction identifiés lors des inventaires.....15

- (9) L'Autorité environnementale recommande 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.....16
- (10) L'Autorité environnementale recommande de : - 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 ; - réévaluer en argumentant, pour chaque élément de biodiversité, la sensibilité vis-à-vis des impacts et, par conséquent, le niveau d'impact brut.....16
- (11) L'Autorité environnementale recommande de : - reprendre l'évaluation des incidences résiduelles en démontrant, pour chaque composante de biodiversité, l'effet des mesures d'évitement et de réduction proposées ; - 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 ; - démontrer que les aménagements du projet maintiennent et renforcent les continuités écologiques identifiées ; - inscrire dans l'OAP la mesure d'évitement du boisement (et des arbres à cavités associés) localisé au sud-est du stade ; - 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.....18
- (12) L'Autorité environnementale recommande : - d'évaluer les impacts liés à une augmentation du trafic fluvial sur les habitats et espèces aquatiques ; - d'évaluer les incidences du projet sur la Znieff « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne » ;.....18
- (13) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter une coupe longitudinale de l'ensemble du projet (longeant sa déclivité) ; - 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) ; - 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.....21
- (14) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser la description du système de gestion des eaux pluviales du projet ; - justifier davantage la prise en compte du risque 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 ; - 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.....23
- (15) L'Autorité environnementale recommande de : - 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.) ; - 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 ; - 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) ; - 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.....24

(16) L'Autorité environnementale recommande : - de mener une analyse de cycle de vie globale sur l'ensemble du projet, tenant compte de la consommation des matériaux de construction (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 ; - 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.....26