

A.D.EN.C.A

Association de Défense de l'ENvironnement de Claye-Souilly et ses Alentours

Régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901

Siège Social : 7, rue du 8 Mai 1945 prolongée 77410 CLAYE-SOUILLY

Téléphone : 06 75 15 41 24 E. Mail adenca77@gmail.fr

Site Internet : <http://adenca.over-blog.com/>

Cahier d'acteur : PROJET DE PORT DE PLAISANCE DE COUPVRAY

Sous couvert d'un port fluvial, réservé à une élite, ce projet est en fait un programme immobilier d'envergure qui consiste à construire près de 260 logements pour permettre, semble-t-il, d'assurer l'équilibre financier du port fluvial.

Nous constatons que, bien que concernées, les collectivités suivantes n'ont pas été associées au projet, à savoir :

- Le conseil départemental 77 pour les projets de modification de la RD 45 A ainsi que pour la résistance du pont du canal de Chalifert qui date de plus de 40 ans et qui devra supporter une circulation supplémentaire de poids lourds pendant les travaux et VL ensuite.
- La commune d'ESBLY et le SMAGE des 2 Morin pour les risques d'inondations supplémentaires par rejet des eaux pluviales vers le Grand Morin, au niveau de l'ancien moulin d'Esbly, par l'intermédiaire du ru de Coupvray, secteur nord.

Sécurité des populations vivant au bord du Canal de Chalifert et empruntant la RD 45A

Avant toute réalisation de port fluvial à Coupvray et **afin d'assurer la sécurité des populations vivant au bord du canal de Chalifert et empruntant la RD 45A**, il est nécessaire :

1° Qu'une étude de dangers soit réalisée sur tout le linéaire du vieux canal de Chalifert (configuration de sa fondation, auscultation de sa digue....), compte-tenu de son état de vétusté et du risque supplémentaire de détérioration de sa digue dû à la circulation d'un nombre important de nouveaux bateaux initiée par le projet.

2° De remettre en état la digue du canal de Chalifert aux endroits fragilisés pointés dans l'étude de dangers

3° De réaliser une étude sur la RD 45A :

- sur le trafic routier actuel et le trafic routier prévisionnel pendant et après les travaux, les incidences sur le bruit et la pollution de l'air
- sur l'incidence sur la sécurité des personnes et enfants fréquentant les écoles suite à la suppression du stationnement longitudinal sur 50 m réduisant actuellement la vitesse entre la rue du pont de Try et la rue des Primevères
- sur la solidité des infrastructures et notamment du pont passant sur le canal de Chalifert

4° Que la nouvelle taxe Gemapi versée à VEA par les contribuables soit utilisée pour réaliser une étude hydraulique et hydrologique du ru de Coupvray et remettre en état le réseau d'assainissement de Coupvray afin de réduire, notamment, les risques d'inondation sur le secteur nord du ru de Coupvray, dans les basses terres de Coupvray et d'Esblly.

Sécurité des habitants vivant dans les basses terres de Coupvray et d'Esblly

Risques d'inondations supplémentaires induites par le projet pour les habitants des basses terres de Coupvray et d'Esblly.

- Par la modification du rejet des eaux pluviales vers Le Grand Morin au niveau de l'ancien moulin d'Esblly, (étude environnementale page 24) alors qu'elles se rejettent actuellement dans le canal de Chalifert après avoir été évacuées vers le bassin BEP27 (carte page 34 étude environnementale).
- Par la capacité limitée du bassin de rétention des eaux pluviales prévue pour une pluie décennale alors qu'il devrait être conçu pour une occurrence de pluies centennales.

A noter que depuis 1982 il a été pris 15 arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle pour inondations et coulées de boues à Esblly et 11 à Coupvray.

Sécurité des futurs habitants du port fluvial

Risques d'inondations par remontée de la nappe sub-affleurante lors d'évènements pluvieux exceptionnels (étude environnementale page 37).

Risques de dégradation de la digue protégeant le port fluvial (la darse), côté ouest, d'autant que les parcelles avoisinantes sont plus hautes que la cote finie du projet (annexe technique 6 pages 9 et 13).

En effet cette digue devrait, par mesure d'économie, être constituée d'une paroi berlinoise (pas de ponton lourd et pieux de guidage seulement des palplanches surmontées d'une poutre de couronnement pour protéger la darse)

A noter qu'aucuns essais pressiométriques n'ont été réalisés zone B : pourquoi ? (annexe technique 2 pages 12 et 23)

Les Parkings

- Le projet supprimera 80 places de parking du pôle d'équipement, récemment réalisé sur le site (Annexe 1, page 12). Où seront créés les nouveaux parkings du pôle d'équipement ?
- Les 70 places de parking du port sont situées où ?

Accessibilité des personnes à mobilité réduite

Au niveau de port il semblerait que certains bâtiments ne soient pas accessibles à ces personnes.

La passerelle sur passe d'entrée doit être accessible aux personnes à mobilité réduite, ce qui n'est pas prévu. (annexe technique 6 page 10).

Suppression de la servitude de halage

A l'annexe 1 : Etude de faisabilité page 7 (1.3 Cadre réglementaire), il est indiqué :

« Concernant le domaine public fluvial une servitude de marchepied et de pêche de 3.25 m est imposée le long du canal mais pas de servitude de halage. En effet depuis l'arrêt du Conseil d'état du 13/02/2002 « Voies Navigables de France », la servitude de halage ne s'applique plus à l'ensemble des propriétés riveraines des cours d'eau navigables ou flottables, mais uniquement à celles qui bordent les fleuves et rivières se trouvant sur la nomenclature. »

A notre connaissance le canal de Chalifert figure toujours dans la nomenclature « Voies Navigables de France ».

Nous souhaitons avoir des précisions quant à la suppression de la servitude de halage ?

Transports des déblais

Le tonnage n'est pas chiffré.

La décharge ISDI de Fresnes sur Marne préconisée ne peut plus recevoir de déchets inertes depuis le 31/12/2019, où iront les déblais ?

Incertitude quant au mode de transport des déblais :

- Par voie d'eau : en attente Bathymétrie VNF (annexe technique 6 page 14)
- Par la route : sachant que la RD 45 A est limitée à 9 tonnes (sauf cars), que l'on ne connaît pas l'état du pont du canal de Chalifert et que le tonnage autorisé a été réduit sur les ponts d'Annet sur Marne et de Trilbardou, suite à la fragilité des ouvrages.

Nous souhaiterions également obtenir des précisions sur les points suivants :

- Le nombre d'hectares d'espaces agricoles qui devraient être supprimés ?
- La surface des parcelles faisant l'objet de défrichement ?
- La STEP de St Thibault des Vignes qui doit traiter les eaux d'assainissement est-elle en capacité de les absorber ?
- Les besoins en eau potable qui ne sont pas chiffrés.

Claye-Souilly, le 13 Novembre 2020

**La présidente
Mireille LOPEZ**

