

PROJET DE PORT « FLUVIAL » ET D'UN QUARTIER D'HABITATION ENTREE DE VILLE OUEST (route de Lesches)



SOMMAIRE

1. Un potentiel touristique porteur

1.1 Le tourisme fluvial sur le bassin de la Marne

- ✓ Une ambition partagée : VNF et la commune de Coupvray
- ✓ Une offre actuellement insuffisante

1.2 Dans un contexte touristique global de grande puissance

- ✓ Parcs et hôtels EuroDisney
- ✓ Val d'Europe : un développement soutenu, une desserte d'excellence,
- ✓ Coupvray : un patrimoine exceptionnel, une volonté affirmée
- ✓ Des leviers de déploiement de l'offre touristique liée à l'eau

2. Un programme ambitieux

3. Un projet exemplaire

- ✓ Insertion territoriale dans le Val d'Europe
- ✓ Insertion urbaine dans le territoire de Coupvray
- ✓ Contexte de proximité : le canal et son environnement
- ✓ Le projet d'aménagement :
 - Éléments de la programmation urbaine
 - Répartition foncière
 - Plan de masse, plan programme

4. Mise en œuvre

- ✓ Planning d'études et de réalisation
- ✓ Insertion dans le développement urbain du val d'Europe : échéancier
- ✓ Un montage opérationnel et juridique complexe
- ✓ Des partenaires multiples :
 - VEA et commune de Coupvray
 - VNF
 - Déléataire de service public
 - Développeur

I/ UN POTENTIEL TOURISTIQUE PORTEUR

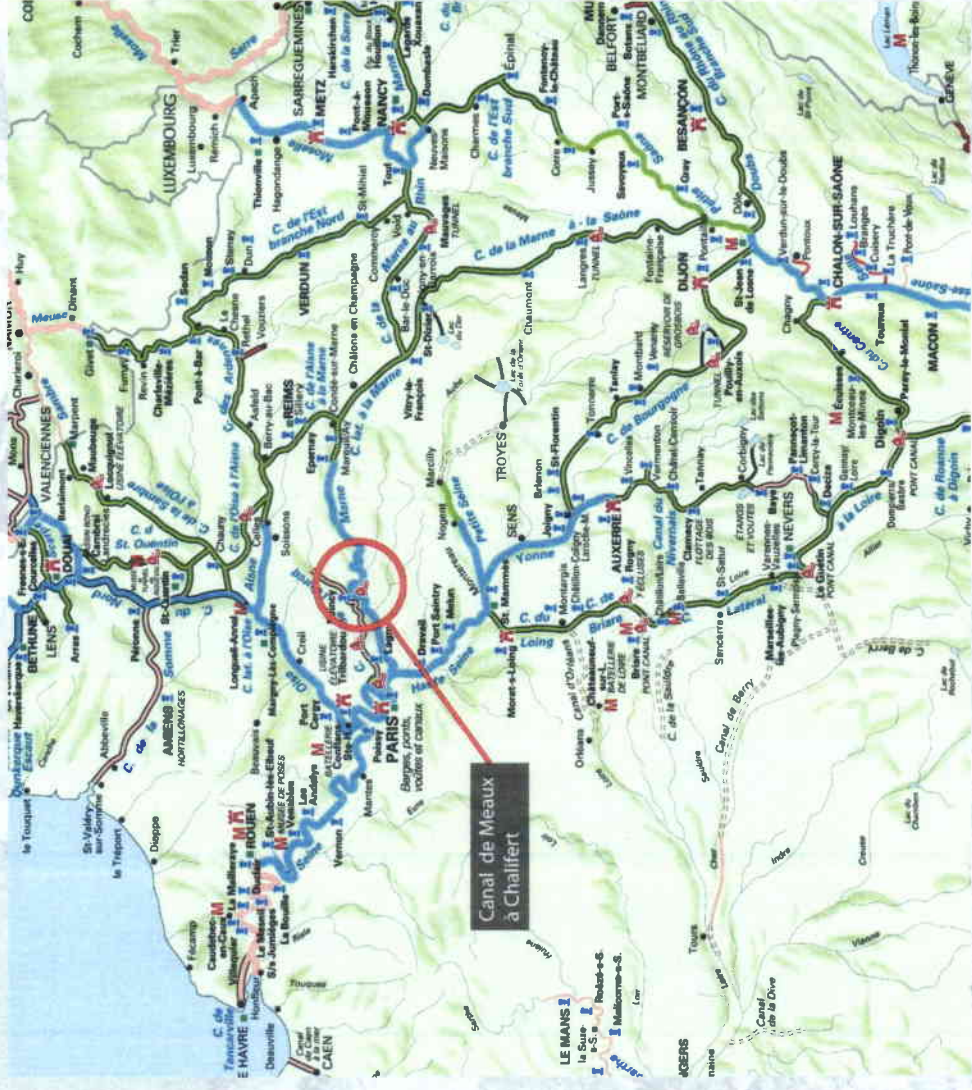
I.1 LE TOURISME FLUVIAL SUR LE BASSIN DE LA MARNE Une ambition partagée: VNF et Coupvray

Les études menées sur l'île de France en matière de **tourisme fluvial** laissent apparaître un **potentiel de développement** à l'échelle régionale et du département de la **Seine et Marne**.

Il est **assez fort** compte tenu du **réseau existant** dans le département et des **liaisons possibles** avec les régions limitrophes de **Champagne** et de **Bourgogne**.

La **Marne** est considérée par les professionnels comme une « **région touristique nouvelle** » à développer (proximité de **Paris**, potentiel d'attraction des **guinguettes**).

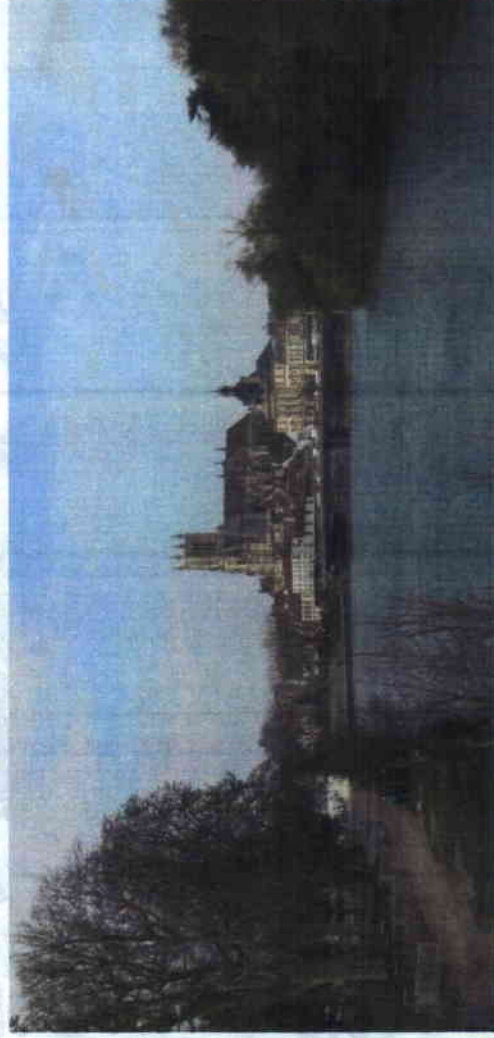
La **politique affirmée de VNF** de développer l'offre de **plaisance et touristique fluvial** sur ce bassin rejoint l'ambition de la commune de **Coupvray** d'appuyer entre autres sur le canal de **Chalifert** sa **vocation touristique**.



Coupvray, une étape évidente entre Paris, Reims et la Champagne

Actuellement la Marne est plus utilisée comme un lien entre Paris et la Champagne que comme une desserte de sites des trois départements franciliens traversés, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne. Ce phénomène est amplifié par la saturation des ports et le manque d'infrastructure de qualité.

Des sites d'importance régionale sont accessibles par voie fluviale comme par exemple le musée de la 1^{ère} guerre mondiale de Meaux et Reims classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.



Enfin, la possibilité de faire escale dans le secteur pour des croisières partant de Paris à destination des caves de Champagne réponderait à une demande existante de croisiéristes en recherche de points de chute.

Les manques **d'équipements touristiques fluviaux**, de **signalétique** sur le tracé et de **promotion** sont fortement soulignés comme freins au développement de cet axe important.

C'est la constitution d'une offre qui permettra de faire apparaître la demande sous-jacente.

Le tourisme fluvial de location

Le tourisme fluvial de plaisance en **location** est particulièrement **inexploité** en Île-de-France. Il apparaît que les loueurs ne privilégient pas l'Île-de-France notamment du fait du **manque d'infrastructures**, de **promotion coordonnée** et **d'attrait de certaines berges**.

Cependant, le **budget** moyen annuel d'un plaisancier fluvial de l'Île de France est nettement **inférieur** à celui d'**autres régions** et pourrait augmenter.

Les excursions et les croisières fluviales

La **clientèle française** pratique plutôt la plaisance fluviale sous la forme de **balades de courte durée** (moins d'une journée), locales, autour de thèmes précis.

Exemples des promenades organisées sur l'Oise, à Pontoise, Auvers-sur-Oise et l'Isle Adam / croisières sur la Seine, organisées par l'office du tourisme de Marly-le-Roi et le SIVOM des coteaux de Seine (ce projet a été soutenu au départ par les villes, le conseil général et le conseil régional).



Les **groupes scolaires** ont quant à eux une vision plus **pédagogique** de cette activité, avec **visites de sites industriels, appropriation des milieux naturels**, etc.



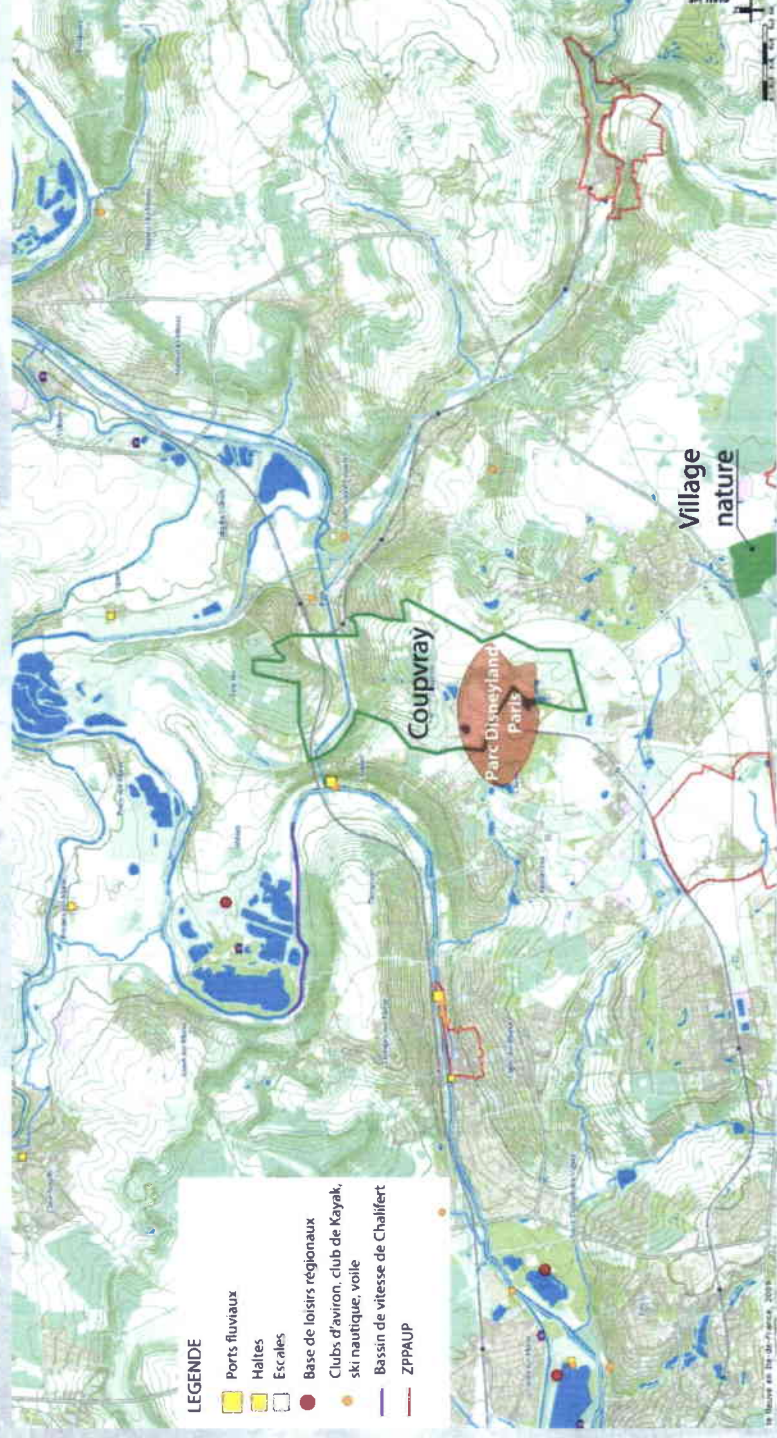
Des **navettes** à destination d'un **site touristique** ou d'un lieu de **villégiature** peuvent être mises en place (exemple de la navette de Lagny-sur-Marne au restaurant l'Ermitage à proximité de l'écluse de Chalifert).



Une offre actuellement insuffisante

Anneaux existants à proximité du site:

- **Meaux** : 17 anneaux communaux, 10 privés (Nautic Center) et une trentaine sous forme de port à sec.
- **Lagny-sur-Marne** : 8
- **Chalifert** : 2 péniches à demeures et une trentaine d'anneaux pour des canots
- **Nanteuil-sur-Marne** : 1
- **Saint-Jean-les-deux-Jumeaux** : 1



La faiblesse de l'offre portuaire

↑ L'offre portuaire déficitaire est en partie due au mode de gestion des ports. La majorité des ports franciliens sont occupés à l'année. En effet ceux-ci sont privilégiés par rapport aux bateaux de passage, notamment pour des soucis de rentabilité.

↑ Ceci est accentué par

- l'émergence de l'utilisation du bateau comme « résidence secondaire » pour les week-ends par exemple, ou pour aller à un restaurant sur l'autre rive, pour faire quelques tours, sans traverser d'écluse
- un accroissement du nombre de propriétaires ayant des embarcations de plus en plus imposantes.

↑ La saturation des ports pose problème pour les bateaux de transit qui ne peuvent s'amarrer en période estivale. Les refus pour les stationnements de transit se multiplient et on assiste à la constitution de listes d'attente pour le stationnement annuel.

↑ Cette saturation des équipements fluviaux urbains révèle une carence en infrastructures aggravée par une qualité médiocre de l'existant.

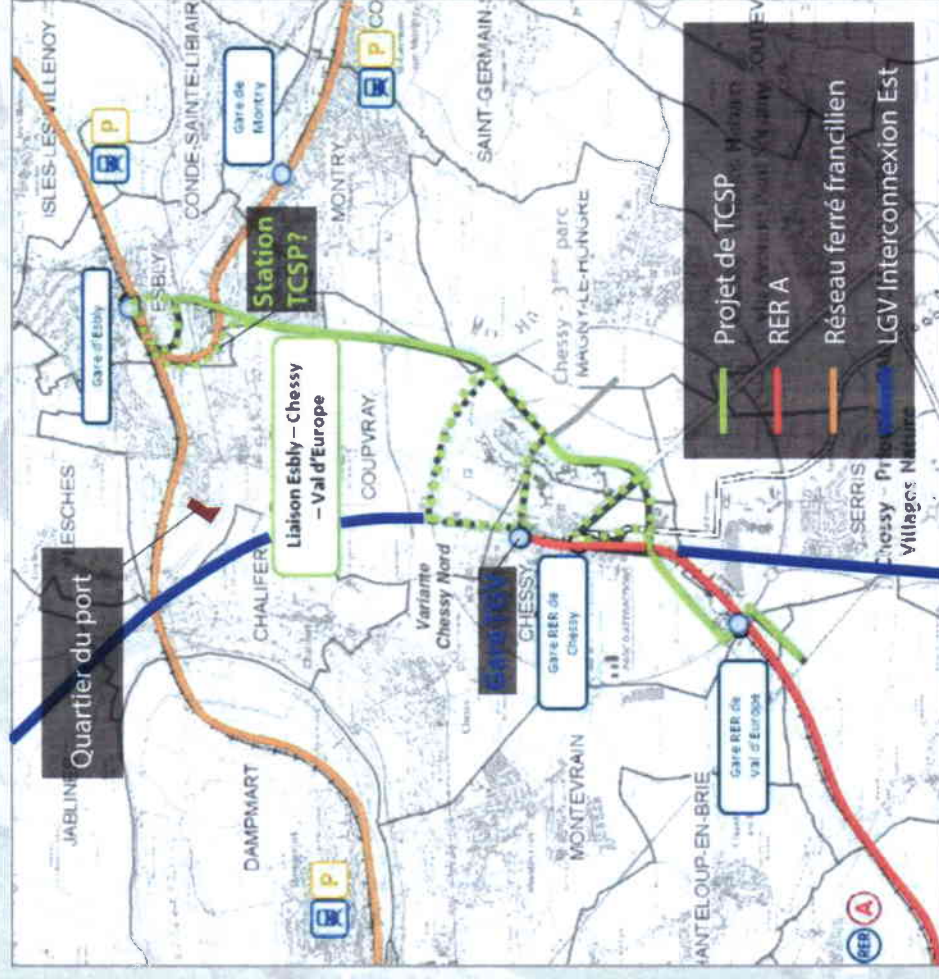
↑ Nombre de haltes sont rudimentaires et ne proposent pas de services de première nécessité (eau, électricité, sanitaires). Les stations d'avitaillement sont également très rares le long des voies d'eau franciliennes.

I.2 DANS UN CONTEXTE TOURISTIQUE GLOBAL DE GRANDE PUISSANCE Un maillon dans l'offre touristique de VEA

Intégration dans le dispositif touristique du Val d'Europe dont principalement:

- Disneyland Paris et Village Nature grâce au développement du TCSP reliant les gares de Chessy et de Serris à la Gare d'Esbly.
- Le « Parcours Découverte » du Val d'Europe
- Le « parcours initiatique sensoriel » du projet « Sur les Pas de Louis Braille » (jardin des 5 sens...),
- Les Bucoliques, etc...

Les autres lieux d'intérêt touristique de Coupvray (Parc et château de Coupvray, Musée Louis Braille,...) sont facilement accessibles à pied donnant ainsi un but de promenade aux excursions et aux visiteurs de passage.



Les activités liées à l'eau



Dans les **activités liées à l'eau**, en dehors de la navigation fluviale, il n'y a que la pêche qui est envisageable du fait de la **réglementation très contraignante** concernant les loisirs pratiqués dans l'eau sur un canal



Mais cela peut également être une opportunité de valoriser le site et **d'animer les berges** pour faire le lien entre voie d'eau et villes à destination des **habitants du Val d'Europe** et au-delà : (« Paris-plage »,...) / salles de réceptions, etc....



Esquisse de programmation du futur port de plaisance

➔ A ce stade des études, il est possible de dégager du **potentiel du site** en matière de tourisme fluvial et d'activités liées l'eau quelques **grandes pistes** :

- ✓ Un **cadre de vie amélioré** pour les habitants du Val d'Europe
- ✓ La **possibilité d'organiser des événements et d'offrir des activités de détente et culturelles** au bord de l'eau
- ✓ Un **point de départ** pour des excursions de courte durée complétant l'offre touristique du Val d'Europe.
- ✓ Une **halte** pour les **croisières fluviales** et les **plaisanciers de passage** qui voudraient découvrir les environs immédiats
- ✓ Un **lieu pour l'hivernage des bateaux** et une offre **d'emplacements de longue durée** qui permettent à un gestionnaire de rentabiliser l'installation portuaire.

Ces premières orientations programmatiques devront être précisées par une étude de marché locale approfondie.



Pour une bonne exploitation du port, **80 à 100 anneaux** seraient nécessaires. En dessous de ce seuil, il n'est pas possible économiquement de laisser une personne sur place.

Afin de rendre le port plus vivant, trois types de contrat pour l'amarrage des bateaux seraient proposés dont le taux d'occupation serait fixé :

- Contrat annuel** renouvelable chaque année (environ 50% d'occupation)
- Contrat mensuel** destiné à l'hivernage des bateaux (environ 50% d'occupation seulement en période hivernale)
- Contrat journalier** (environ 50% d'occupation uniquement en période estivale)

Le projet pourrait être ainsi composé des éléments suivant :

Un ensemble de trois grandes infrastructures :

- Un **port de plaisance** fluvial au sein d'une darse d'une centaine d'anneaux pour des bateaux de 10 à 17 m
- Une **halte** pour les bateaux de grandes dimensions (38 m) : bateaux de croisières et bateaux commerciaux (mariniers) pour un amarrage de une à quelques nuitées
- Eventuellement à plus long terme, un **port à sec** de 100 places pour répondre à la demande importante d'hivernage



Des équipements secondaires techniques:

- Un système de récupération des **eaux usées** des bateaux.
- Une **porte sur radier** permettant de fermer le port et de contenir la pollution en cas d'accident.
- Des **canalisations d'entrée et de sortie d'eau** à chaque extrémité du port afin de générer un léger courant.

Un **bouquet de services** répondant aux besoins des plaisanciers du port et de la halte, mais également à ceux des habitants et des autres visiteurs du port :

- la mise à disposition d'**eau potable** et d'électricité
- une **capitainerie** (120 m² SHON) chargée de gérer le port mais qui met également à disposition les informations météo marine, les bulletins d'information destinés à la navigation, et assure le pilotage et l'accueil des bateaux visiteurs
- des **sanitaires**
- un accès à **l'internet**
- des pompes à **carburant** ou un bateau ravitailleur
- un **yacht club**
- une aire de **tri sélectif** (verre, plastique, journaux, piles, etc)
- une station de **dépotage** (eaux usées, huiles de moteur) en accès gratuit
- un service de ramassage des **objets flottants**
- une **vidéosurveillance**



↑ Un bouquet de services attaché au port à sec :

- une cale de mise à l'eau pour les petites embarcations
- une grue élévatrice avec un terre-plein et/ou un chariot-élévateur permettant de mettre à terre les bateaux plus importants pour l'entretien,
- un atelier d'entretien et de réparation de bateaux

↑ Des activités connexes permettant d'accroître l'attractivité du port et de créer des recettes d'exploitation supplémentaire :

- un magasin d'accastillage
- une agence de location de vélo et de petits bateaux dont notamment des bateaux électriques (une partie des emplacements serait réservée à des - professionnels de la location).
- l'organisation de promenades touristiques et de croisières
- des commerces et des restaurants, dont des péniches-activités



A une échelle plus locale, le port de plaisance pourra engendrer la création directe de deux ou trois emplois:

- La **gestion du port** (1 emploi)
- L'**atelier de maintenance** et de réparation de bateaux et éventuellement **location de bateaux** (1 emploi)
- Pendant la saison **estivale**, un **renfort en personnel** pour accueillir les plaisanciers et fournir l'ensemble des services.
- Les **commerces** aux abords du port, en rez-de-chaussée d'immeubles ainsi que les **péniches restaurants et les autres animations** seront aussi pourvoyeurs d'emplois.



III / UN PROJET EXEMPLAIRE

INSERTION TERRITORIALE DANS LE VAL D'EUROPE

↑
A proximité d'un important réseau de transport dont un futur TCSP qui doit permettre de relier:

- le cœur du Val d'Europe,
- les gares TGV et RER
- le parc d'attraction Disneyland Paris

↑
Le site bénéficie ainsi d'une **dynamique territoriale** propice à un développement urbain de qualité.

↑
Le futur projet d'aménagement sera un **élément de composition** du **parcours touristique** de Coupvray et l'occasion de créer une véritable **entrée de ville** à l'ouest de la commune.



INSERTION URBAINE DANS LE TERRITOIRE DE COUPVRAY

Le territoire de Coupvray est traversé d'Est en Ouest par le canal de Meaux à Chalifert d'une qualité paysagère remarquable que la commune souhaite valoriser par la mise en œuvre d'une offre de tourisme fluvial dans le cadre d'un éco-tourisme développé sur l'ensemble de la commune

Le projet d'aménagement vient s'insérer dans le cadre des développements urbains du Val d'Europe:

La ZAC de Coupvray de 800 logements et 200 résidences*

La ZAC des 3 Ormes de 800 à 1200 logements et 400 résidences*

A proximité immédiate, le secteur des chauds soleils recevra à terme environ 80 logements essentiellement individuels.

* Données PLUI





CONTEXTE DE PROXIMITÉ: LE CANAL ET SON ENVIRONNEMENT

Le site d'étude dispose d'un emplacement privilégié et d'atouts paysagers remarquables liés au canal de Meaux à Chalifert que la ville souhaite mettre en valeur. Ce canal est signalé par la haie d'arbres qui le borde mais il n'est visible que de près, depuis le pont et le « Bas-Coupvray ».



Ouvert à la navigation en 1846, ce canal supporte un trafic lié principalement au commerce et secondairement au tourisme. L'écluse de Lesches, située sur le territoire communal, permet le raccordement à la Marne par la **voûte** ou **tunnel de Chalifert**.

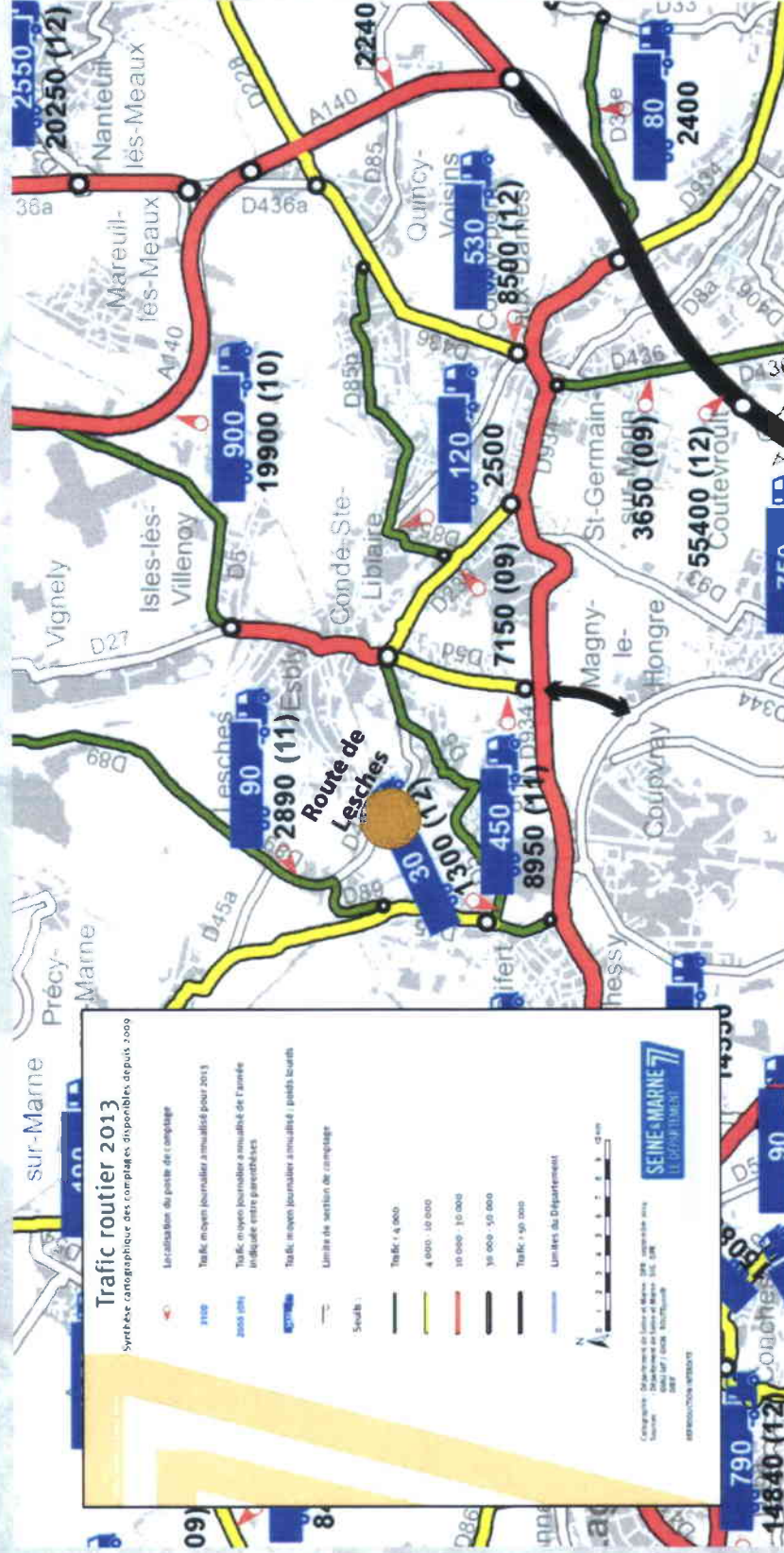




C'est un canal latéral près du confluent de la Marne et du Grand Morin de 12,3 km sur lequel sont installées 3 écluses. Il est dans le classement européen de classe I légèrement supérieur au gabarit Freycinet (38,5m sur 5,05m) et considéré par VNF comme une voie où les bateaux se croisent difficilement avec une la largeur de chenal de navigation de 11,7 m. Les bateaux à quai ne peuvent en aucun cas déborder sur le chenal de navigation.

Le canal est théoriquement bordé par des chemins reliés à l'ensemble du réseau de sentes du Val d'Europe. L'aspect actuel de sente « sauvage » notamment au sud de la voie d'eau ne permet pas de l'assimiler à un chemin de halage avec toutes les obligations juridiques que cela implique.

Avec un trafic moyen journalier de **1300 véhicules** en **2012**, il semble que la RD5 semble absorber le flux supplémentaire sur la Rd45 généré par la réalisation de nouveaux logements.



Il est à noter que le flux semble en diminution sur la D934 et sur la D5 depuis l'ouverture du barreau de liaison RD5d / Bd Circulaire.

Le site est bordé à l'est par le **groupe scolaire Francis et Odette Teyssiere** et le **Parc des Sports** de la commune.

Celui-ci regroupe les structures sportives mises à la disposition des associations :

- Le **gymnase David Douillet** dédié aux sports d'équipe et à la gymnastique enfants. Il comporte également un dojo consacré aux arts martiaux ainsi qu'une salle de danse et gymnastique
- Le **parc tennistique** avec 3 tennis intérieurs, 4 badmintons intérieurs et 3 courts de tennis extérieurs
- Un **terrain de football** éclairé et un petit terrain entraînement
- Une **piscine découverte** et chauffée à 28°C, ouverte de mai à Septembre

Le **groupe scolaire** comprend 4 classes maternelles et 9 classes élémentaires. Sur le site, 3 classes supplémentaires sont mobilisables (1 vacante, 1 salle d'informatique reconvertible, 1 attribué à la commune de Vignely).



posée le long du
du Conseil d'état
de halage ne
l'eau navigables
s et rivières se

Entrée de Ville Ouest – Projet de port fluvial

Le projet de port fluvial



↑ L'aménagement du quartier doit permettre d'apporter de la **profondeur** et de **ménager des vues** sur les infrastructures portuaires et le canal. L'aménagement des berges du canal pourrait se faire sur le principe d'un **quai promenade** et sous la forme d'une **jetée** entre le port et le canal accentuant ainsi l'image portuaire. Une passerelle enjambant le canal complétera le dispositif en reliant ce nouveau quartier aux berges du plan d'eau en cours de réalisation et au-delà au réseau de sentes piétonnes rejoignant le bourg.

↑ La programmation dépend largement de l'**ambition souhaitée** pour le port. En effet, il est à noter dès à présent que les infrastructures portuaires ne permettent pas en général de dégager suffisamment de **recettes** permettant à un **concessionnaire** de financer à la fois l'infrastructure et les équipements portuaires.

↑ Ce type d'opération doit donc être adossé :

- soit à un **financement public en première intention**
- soit à une **opération immobilière** qui prendra en compte indirectement dans son bilan la **charge foncière** du bassin et le **coût de réalisation des infrastructures**

↑ En l'absence de financement public de l'infrastructure primaire, le nombre minimum de logements à réaliser susceptible d'équilibrer l'opération sera de **200 logements**

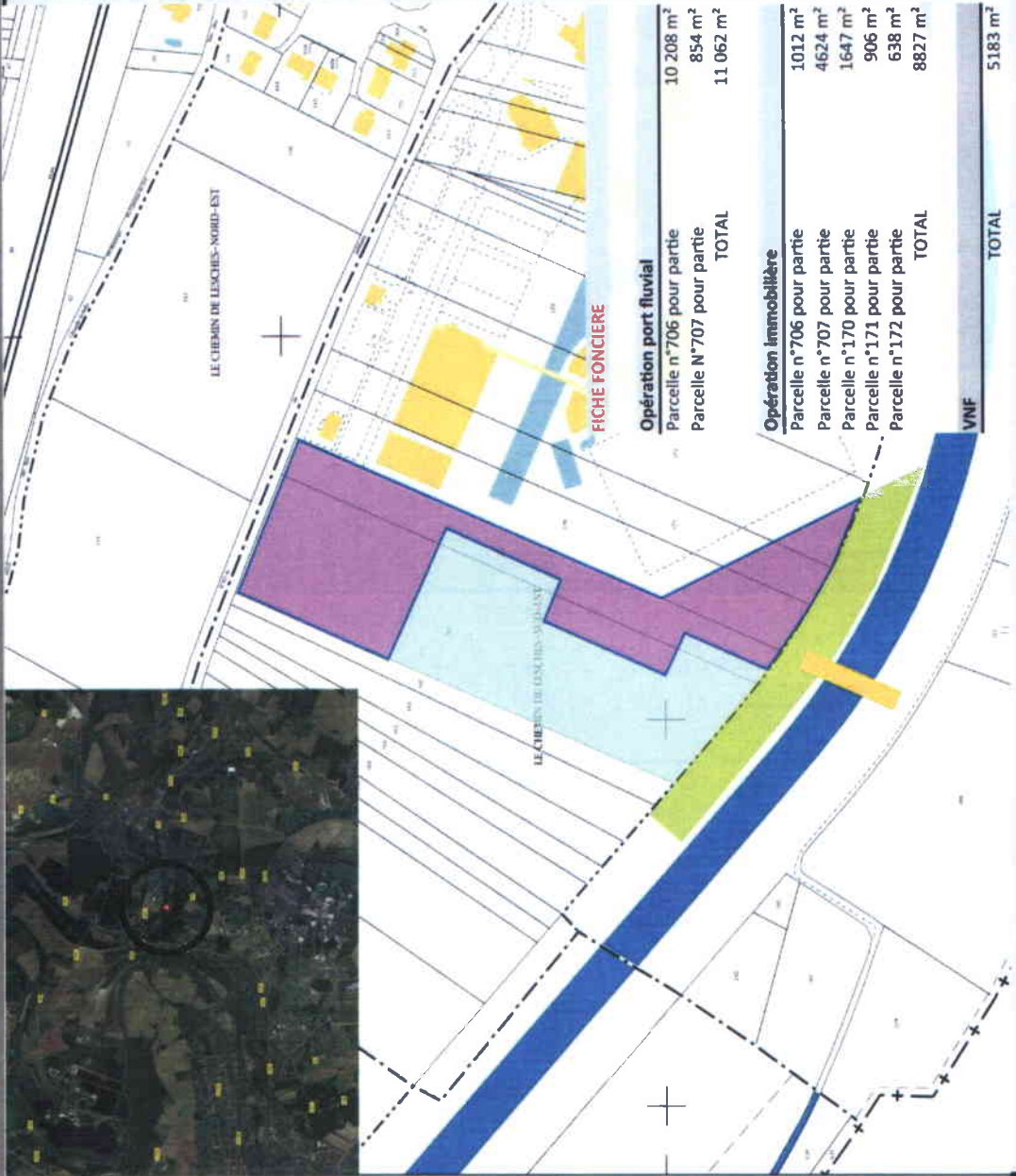
↑ Les constructions pourraient être sous la forme de **petits collectifs en R+3 et d'édifices mixtes de même hauteur** comprenant des commerces et des logements.

↑ Si l'on se réfère à la densité des quartiers de Coupvray, existants ou projetés à proximité du site d'étude...

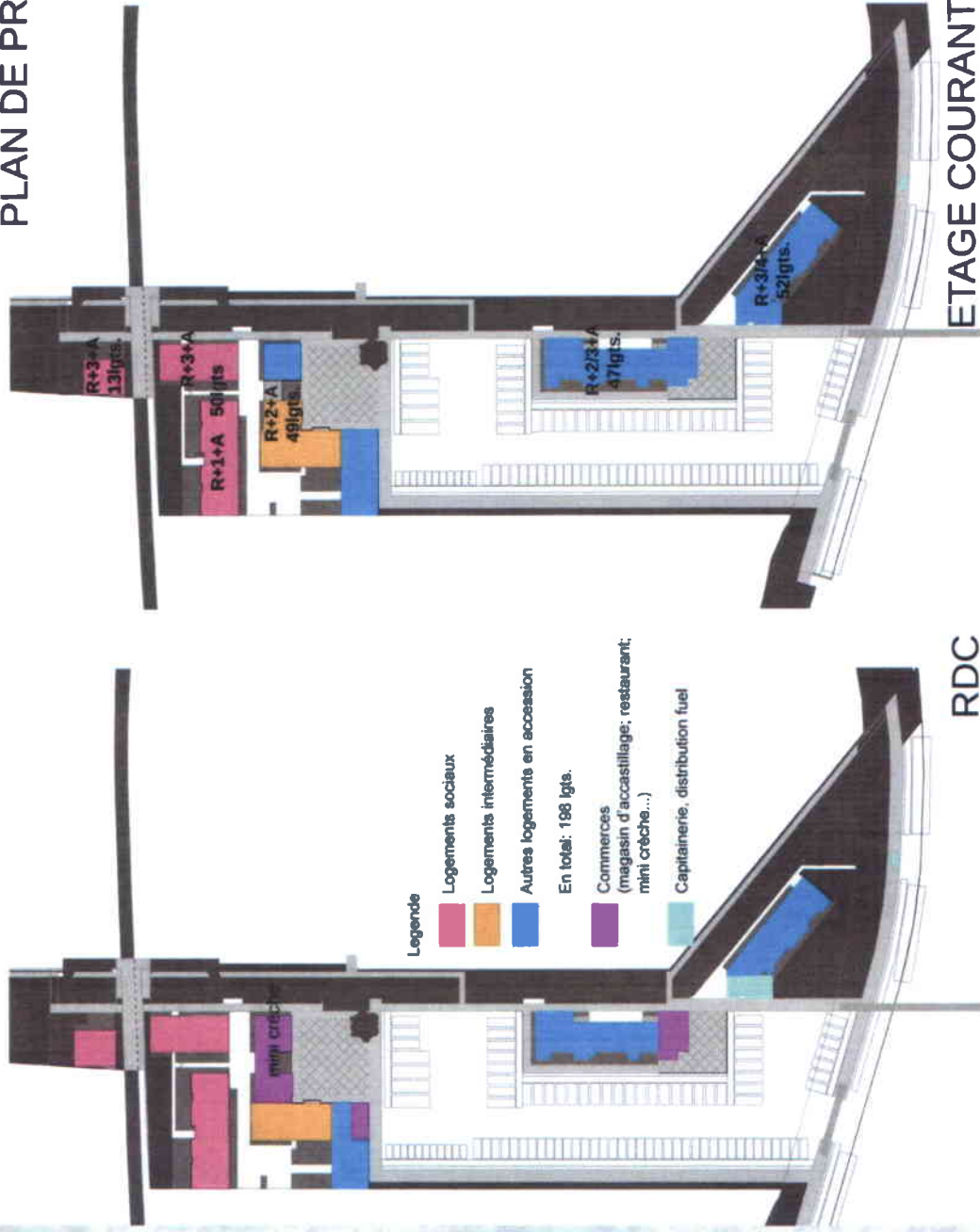
Lieu de référence	Le vieux bourg	La Fosse St Etienne	Les Bonshommes	Les Cents Arpents	Les 3 Ormes Ouest	Les 3 Ormes Est
Nombre de logts à l'hectare	20 à 25	30	25	40	17	70

.... la programmation pourrait comprendre sur l'ensemble du site environ de **11000 m² à 12000 m²** de surface de plancher représentant environ de **200 logements** complétés de **surfaces commerciales et de services soit environ 80 logements/hectare**.

REPARTITION FONCIERE



PLAN DE PROGRAMME



RDC

ETAGE COURANT

OPERATION PORT FLUVIAL EN DSP (compétence VEA)

Un ensemble de deux grandes infrastructures :

- Un port de plaisance fluvial au sein d'une dense de 80 aménagements pour des bateaux de 10 à 17 m
- Une halle pour les bateaux de grandes dimensions (38 m) : bateaux de croisières et bateaux commerciaux (marchands) pour un amarrage de une à quelques unités

Des équipements secondaires techniques:

- Un système de récupération des eaux usées des bateaux.
- Une porte sur radier permettant de fermer le port et de contenir la pollution en cas d'accident.
- Des canalisations d'entrée et de sortie d'eau à chaque extrémité du port afin de générer un léger

Un bouquet de services :

- la mise à disposition d'eau potable et d'électricité
- des sanitaires
- un accès à l'internet
- des pompes à carburant ou un bateau revitalizeur
- un yacht club
- une aire de tri sélectif (verre, plastique, journaux, piles, etc)
- une station de dépôtage (eaux usées, huiles de moteur) en accès gratuit
- un service de ramassage des objets flottants
- une vidéosurveillance

OPERATION PASSERELLE (compétence VEA)

- Un passerelle d'environ 20 m de longueur
- Des accès handicapés au nord et au sud du canal (rampe d'accès, ascenseur, etc...)

OPERATION GROUPEE

N. Logements		198
N logts COLL		
N Logts Ind		50
Dont social		148
autres (accession, LL,...)		

Stationnement	Norme	Logt social
N logts COLL	Norme : R* < 57 (SP/Nlogts)=1,5	50
N Logts Ind	dont 1 couverte/logement	222
Dont social	Ind : R* < 107 (SP/Nlogts)	148
autres (accession, LL,...)	Visiteurs : 5% des places	11
	Commerces	
	Si SDP comprise entre 100 et 300 m ²	13
	1p/35m ² de SDP.	
	Equipements	4
	Total	287
Projet	Total aérien*	98
dont autres / Port et commerces		17
dont affecté au logt aérien		81
dont couvertes extérieures		-
	Total souterrain	189
	Total	287

*Un parking supplémentaire de 80 places est prévu sur le secteur des chauds soleils

Surfaces construites

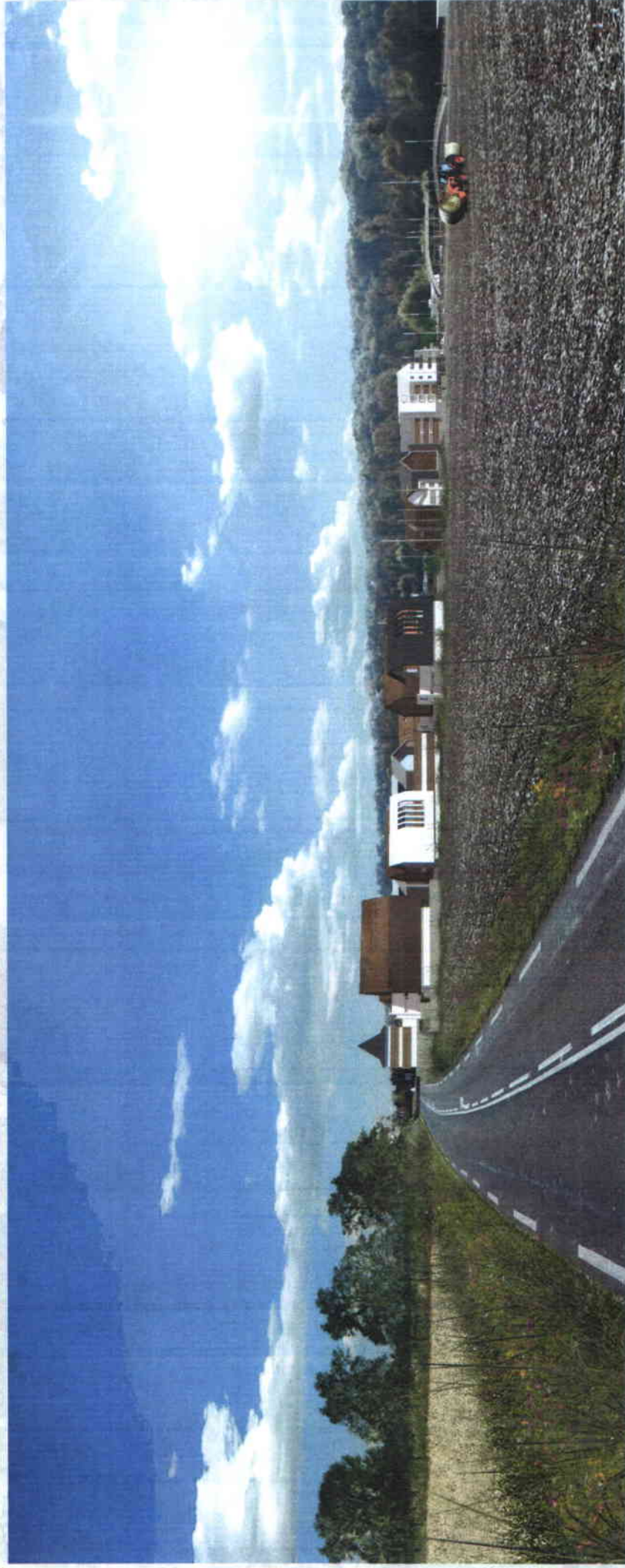
SP brute	13 986
SP administr	12 449
SH	7 992
Acc	2 900
Soc	10 892
Total	
Coques pour commerces et équipements	810
Restaurant	200
Capitainerie?*	120
Mini crèche	230
Autres commerces	260
TOTAL SH	11 702

*Affectation dans l'opération groupée à valider

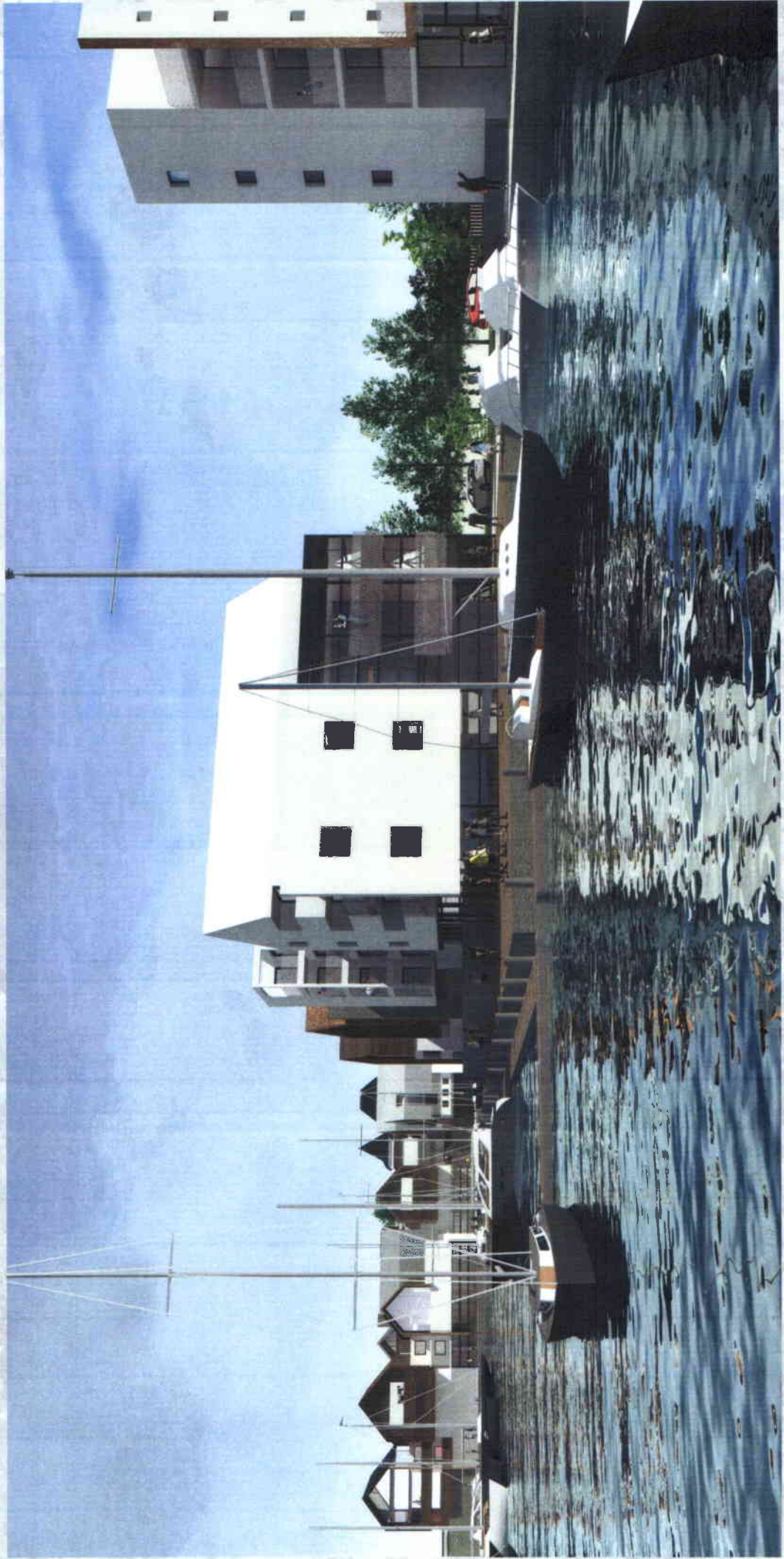
Entrée de Ville Ouest— Projet de port fluvial



Entrée de Ville Ouest— Projet de port fluvial



Entrée de Ville Ouest— Projet de port fluvial

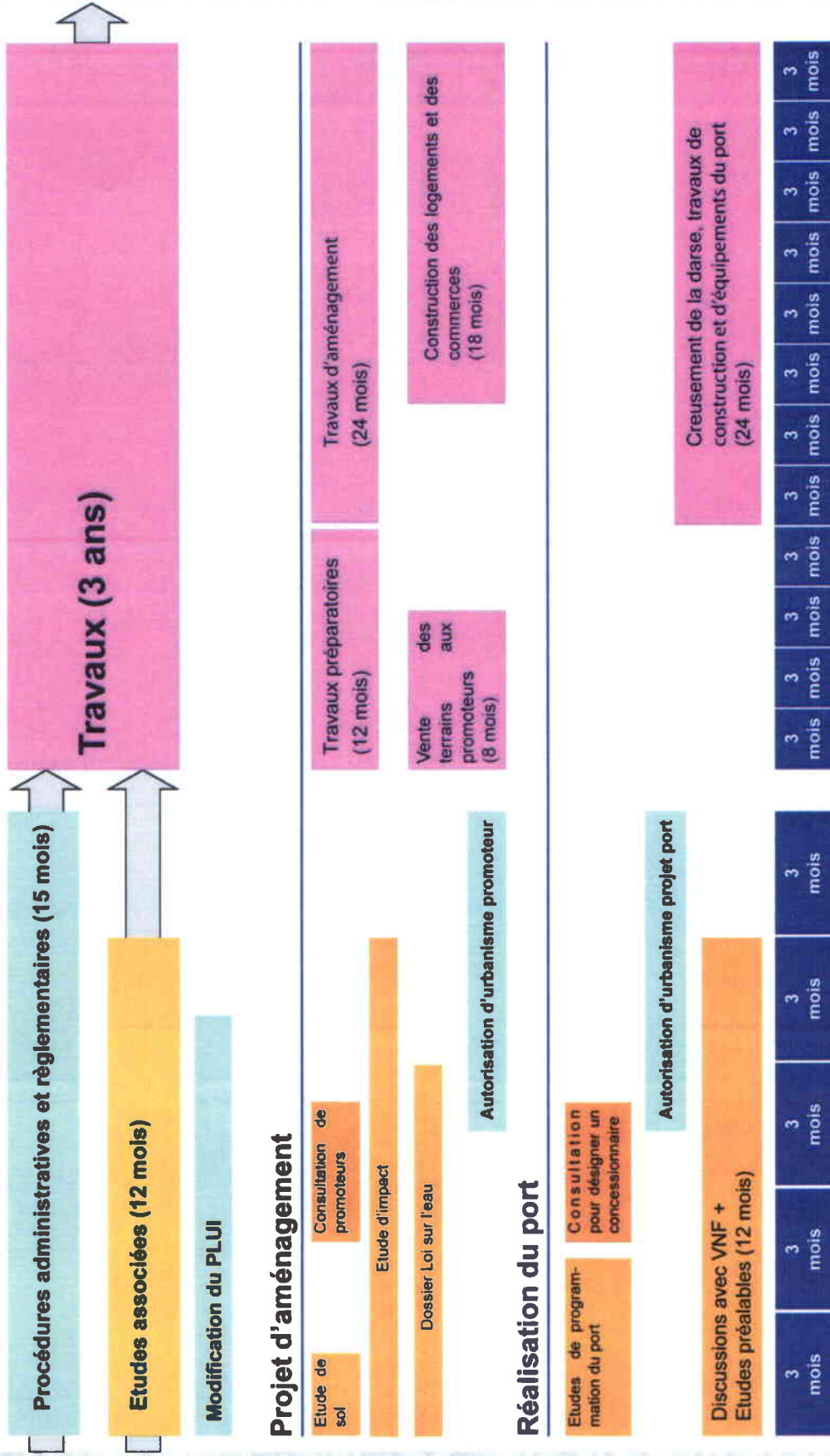


Entrée de Ville Ouest– Projet de port fluvial



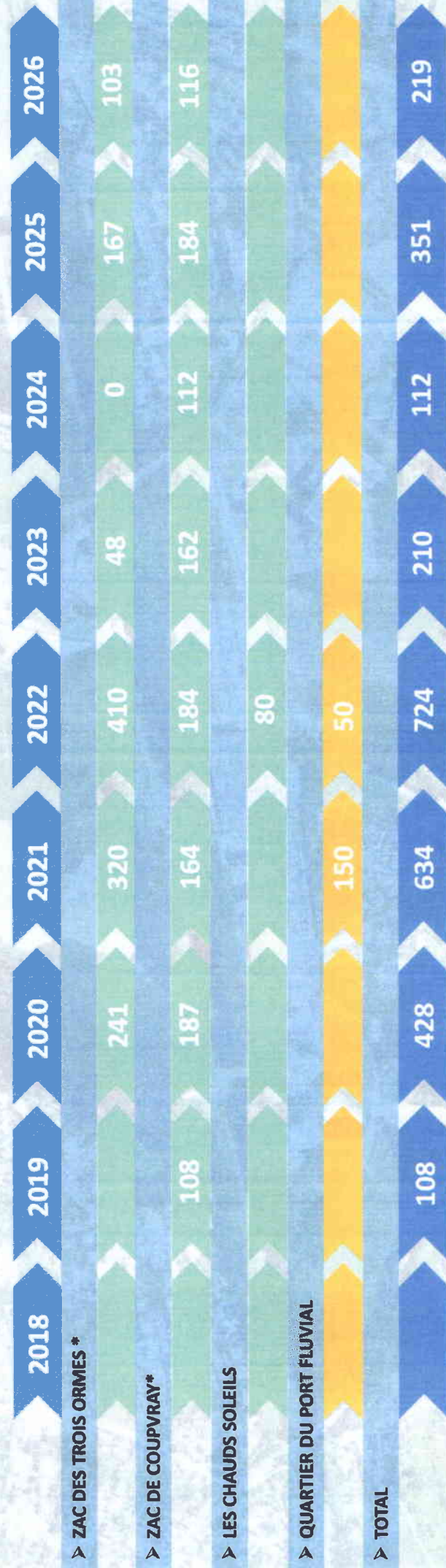
IV/ MISE EN OEUVRE

PLANNING D'ETUDES ET DE REALISATION



INSERTION DANS LE DEVELOPPMENT URBAIN DU VAL D'EUROPE: ECHEANCIER

Phasage des développements urbains sur la commune de Coupvray.



* Source: documents EPAF (novembre 2016) / hypothèse de densification de la ZAC de Coupvray et fourchette haute sur les 3 Ormes

Ces rythmes sont bien loin (notamment sur 2021 et 2022) de satisfaire aux objectifs d'un maximum de 200 logements/an demandés par la commune.

Il est à noter que les difficultés qui se concentrent sur les années 2021/2022 sont liées essentiellement au développement cumulé des ZACs de Coupvray et des 3 Ormes et non aux 200 logements du port fluvial.

FAISABILITE FINANCIERE



Montage par « emboîtement »
Caractéristiques du projet



PROJET 1. Consultation

- La Ville vend à un promoteur privé qui lui permettrait de réaliser le projet
- Le promoteur réalise le projet et se fait financer par la Ville et se fait desservir N/S et se fait financer par la Ville



PROJET 2. Gestion déléguée (Service Publics) sous forme de concession

- La réalisation des travaux est financée par la Ville
- La réalisation des travaux est financée par la Ville
- La réalisation des travaux est financée par la Ville
- La gestion du port est financée par la Ville

Intégration d

L'élargissement
autorisation
c'est le **servic**



Concernant l
d'une conver



Ainsi VEA délé
dans le cadre
l'exploitation

L'occupation
éventuelleme



L'exploitation du port.

Le **délégataire** désigné financera tout ou partie des **équipements portuaires** et se **rémunérera sur l'exploitation de l'ensemble portuaire**. Les **recettes** seront tirées de la **location des anneaux** et complétées de tout autre service pratiqué par le délégataire, avec l'autorisation de VEA ou, le cas échéant, de la structure dédiée créée pour l'opération. La tarification découlera du contrat de concession.

C'est une **étude de marché fine** qui pourra permettre de préfigurer le bilan prévisionnel d'exploitation du site en matière de **tourisme fluvial** et de **loisirs nautiques** et de déterminer ce que les **recettes** pourront permettre de financer en investissement (à priori donc les seuls équipements de superstructure).

Le **délégataire** peut aussi verser une redevance au **propriétaire des infrastructures** c'est-à-dire la **collectivité locale** (Les contrats de concession de la société Fayolle se font sur la base de ce type de montage : port de l'Arsenal à Paris).

ETUDES COMPLEMENTAIRES

Un certain nombre d'études complémentaires doit impérativement être réalisé et permettre de déterminer les coûts de travaux associés, ce qui définira le montant d'investissement initial et permettra de calculer la durée d'amortissement ainsi que d'approcher les charges d'exploitation du port de plaisance.

Certaines de ces études pourront être anticipées préalablement aux consultations de promoteurs et de DSP; Leur financement pourra être éventuellement partagé avec le promoteur de l'opération immobilière.

Etude technique et financière de programmation du port, un préalable urgent et nécessaire :

- programmation précise, notamment pour identifier la taille critique du port
- ciblage et segmentation de la clientèle potentielle
- validation d'objectifs et d'une stratégie marketing à court, moyen et long terme
- Déterminer une préfiguration financière du bilan d'exploitation

Etudes techniques:

- étude hydraulique afin de déterminer la quantité d'eau à faire entrer dans la darse, la dimension de la darse, les mesures de soutènement de la darse et de renforcement des berges, préalable au dossier Loi sur l'Eau
- étude de mécanique des sols / géotechnique
- étude d'ingénierie permettant de dimensionner la darse et d'en chiffrer les coûts de réalisation

Estimation des Domaines:

- A réaliser après la modification du PLUI pour une juste estimation de la valeur et dégager une charge foncière suffisante

Etudes environnementales :

- Etude d'impact (R 122-2 du code de l'environnement) y compris « le déclassement de la zone potentiellement humide »
- Dossier Loi sur l'Eau

CADRE REGLEMENTAIRE

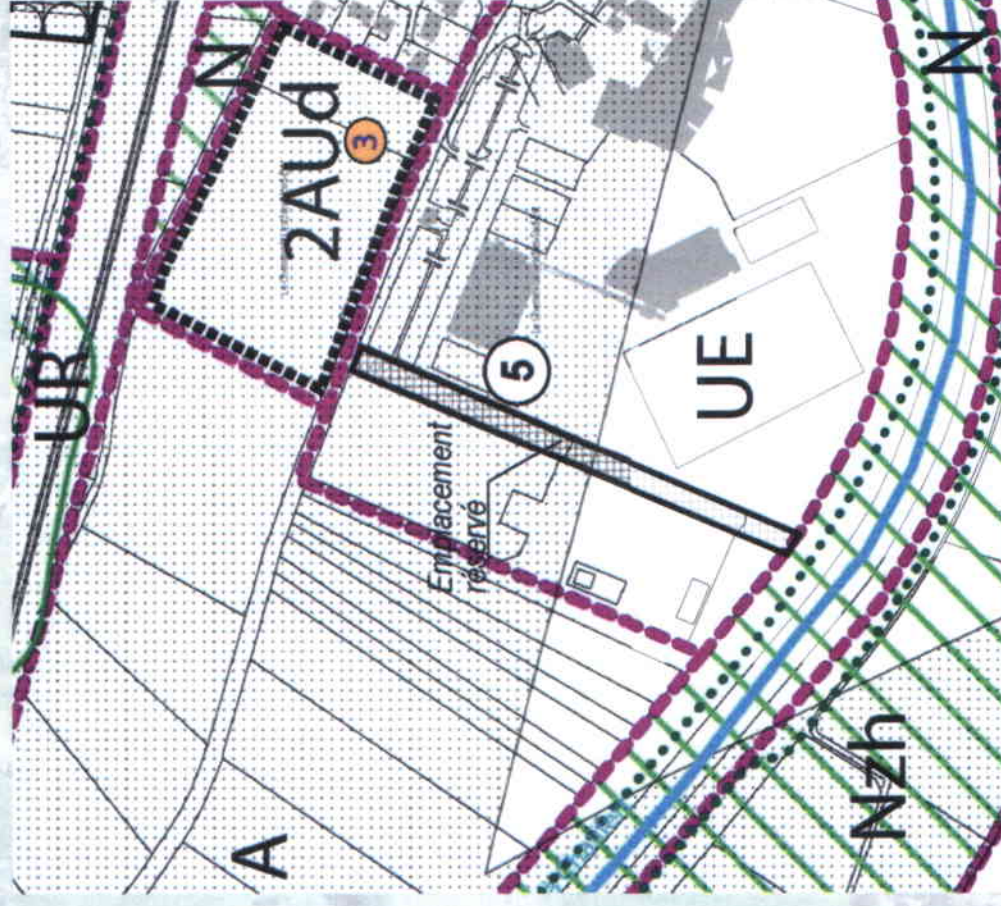
↑ Le site est principalement situé en zone **UE**. Le domaine public bordant le canal est lui situé en zone **N**.

↑ Cette zone a pour vocation principale d'accueillir des **équipements collectifs** liés notamment aux **loisirs**, aux **sports**, à la **culture** et à **l'éducation**.

↑ En l'état actuel le règlement ne permet de pas de réaliser le projet:

- Sur la zone **UE** ne permet pas de développer sur le secteur une opération immobilière accompagnant le projet de port fluvial.
- Sur la zone **N**, « *les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* » sont autorisées mais il serait préférable d'être plus précis en inscrivant les ports de plaisance.

↑ Une **modification du PLUI** s'avérera donc nécessaire sur Coupvray.



Contraintes

Assurer l'équilibre financier d'un bilan global d'aménagement incluant le financement de l'investissement sur l'infrastructure du port

Assurer l'équilibre du bilan prévisionnel d'exploitation, pour un plancher critique de 80/100 anneaux et un niveau de services liés au fonctionnement du port à ajuster (capitainerie, avitaillement, carburant, accastillage...)

Financement de la passerelle

Relocaliser le parking de décongestion (env 80 places) du pôle d'équipement, récemment réalisé sur le site

Gérer le différé de réalisation du port à sec (maîtrise foncière, droit des sols, équilibre financier)

Difficultés

Maîtrise du rythme de croissance urbaine, à articuler avec les développements déjà tendus des ZAC de Coupvray et des Trois Ormes

Développer l'accessibilité aux TC, s'insérer dans la création d'un service de « transport à la demande »,...

Enjeux à animer le quartier et à faire vivre des commerces au-delà de la synergie avec la plaisance fluviale.

Adaptation du droit des sols

PROJET

PORT FLUVIAL
 MAITRE D'OUVRAGE
 COMMUNE DE COUPVRAVAY

NOM
 PLAN DE SITUATION
 SCENARIO

AFFAIRE

PHASE

ESQUISSE

ECHELLE

1/2000

FORMAT

A3

DATE

01/06/2016

-

00

010

INDICE

B

