

DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE (77)

COMMUNE DE TRILPORT



1. Rapport de présentation

PROJET DE PLU
arrêté le 21/01/2016

Mairie
5 Rue du général-de-Gaulle
77470 Trilport
Tél. : [01 60 09 79 30](tel:0160097930)
www.trilport.fr

VISA

SOMMAIRE GENERAL

PARTIE 1 – Articulation du PLU avec les autres documents d’urbanisme, plans et programmes	p.1-86
PARTIE 2 – Etat initial de l’environnement	p.87-300
PARTIE 3 – Analyse urbaine et socio-économique	p.301-445
PARTIE 4 – Bilan du diagnostic et objectifs du projet de ville	p.446-462
PARTIE 5 – Analyse des incidences et exposé des conséquences de l’adoption du plan	p.463-486
PARTIE 6 – Mesures pour éviter, réduire et compenser les conséquences du plan sur l’environnement	p.487-494
PARTIE 7 – Explication, justification des choix du PADD et exposé des motifs de la réglementation du PLU	p.495-595
PARTIE 8 – Indicateurs pour l’évaluation de l’application du plan	p.596-603
PARTIE 9 – Résumé non technique	p.604-651
PARTIE 10 – Exposé des motifs des changements apportés au document	p.652-662

PLU DE TRILPORT - RAPPORT DE PRESENTATION

PARTIE 1 – ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES

Sommaire

1. QU'EST-CE QU'UN PLU ?	5
1.1. LA COMPOSITION DU PLU	5
1.1.1. Le rapport de présentation	5
1.1.2. Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)	6
1.1.3. Les orientations particulières d'aménagement	6
1.1.4. Le règlement et ses documents graphiques	7
1.1.5. Les annexes	8
1.2. L'ELABORATION DU PLU	8
1.3. L'EVOLUTION DU PLU	10
2. HISTORIQUE ET OBJECTIFS DU PLU DE TRILPORT	11
2.1. HISTORIQUE DU DOCUMENT D'URBANISME	11
2.2. OBJECTIFS DE LA REVISION DU POS DE TRILPORT VALANT ELABORATION DU PLU	12
3. UNE ELABORATION SOUMISE A EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	15
3.1. DISPOSITIONS RELATIVES AU PLU DE TRILPORT	15
3.2. LA PROCEDURE D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	16
4. LES DISPOSITIONS DE PORTEE NATIONALE QUI S'IMPOSENT AU PLU	19
4.1. LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT ISSUE DE LA LOI CONSTITUTIONNELLE DE 2005	19
4.2. LA LOI SOLIDARITE ET RENOUVELLEMENT URBAIN (SRU)	19
4.3. LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT	20
4.3.1. Loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement	20
4.3.2. Loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement	21
4.3.3. La loi du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne	24
4.4. LA LOI ALUR	25
4.4.1. Lutte contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers	25
4.4.2. Limitation de l'étalement urbain dû à un urbanisme commercial débridé	25
4.5. LOI DU 27 JUILLET 2010 DE MODERNISATION DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE	26

5. LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DE COMPATIBILITE **27**

5.1.	LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE (SDRIF)	28
5.1.1.	Les principes généraux du SDRIF	28
5.1.2.	Evolutions majeures introduites par le SDRIF de 2013	29
5.1.3.	Les « Grandes entités géographiques »	34
5.1.4.	La carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT)	35
5.2	LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA REGION ILE-DE-FRANCE	47
5.2.1.	Objectifs et prescriptions	47
5.2.2.	Dispositions relatives à Trilport	48
5.2.3.	Le PLD de la CAPM en projet	49
5.3	LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH) DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MEAUX	50
5.3.1.	Objectifs et prescriptions	50
5.3.2.	Dispositions relatives à Trilport	52
5.4	LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) ET LE SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE)	52
5.5	LES PLANS DE PREVENTION DES RISQUES	55
5.5.1.	Plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRI)	55
5.5.2.	Plan de prévention des risques technologiques (PPRT)	56

6 LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DE PRISE EN COMPTE **58**

6.1	LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)	58
6.1.1.	Contenu	58
6.1.2.	Dispositions relatives à Trilport	59
6.2	LES PLANS CLIMAT-ENERGIE TERRITORIAUX (PCET)	62
6.2.1.	Le PCET d'Ile-de-France	62
6.2.2.	Le PCET de Seine-et-Marne	63
6.3	LES SCHEMAS DEPARTEMENTAUX DES CARRIERES ET EXPLOITATION DES MATERIAUX (SDC)	64

7 DISPOSITIONS DIVERSES ET DOCUMENTS CADRES DE PORTEE SUPRA-COMMUNALE **67**

7.1	LES DOCUMENTS DE PORTEE REGIONALE	67
7.1.1.	Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)	67
7.1.2.	Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)	69

7.1.3.	Le Plan régional de l'agriculture durable (PRAD)	71
7.1.4.	Le Plan pluriannuel régional de développement forestier d'Ile-de-France (PPRDF)	72
7.1.5.	Les Plans d'élimination des déchets	72
7.2.	LES DOCUMENTS DE PORTEE DEPARTEMENTALE	74
7.2.1.	Le Schéma directeur des structures agricoles de Seine-et-Marne (SDDSA)	74
7.2.2.	Le Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage (SDGV)	74
7.2.3.	Le Schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC)	75
7.2.4.	Le Schéma directeur territorial de l'aménagement numérique (SDTAN)	76
7.2.5.	La prise en compte du bruit	76
7.3.	LA COMMISSION DEPARTEMENTALE DE PRESERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS (CDPENAF)	77
8.	AUTRES DOCUMENTS SUPRACOMMUNAUX NON OPPOSABLES	79
8.1.	LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MEAUX	79
9.	L'INTERCOMMUNALITE	82
9.1.	LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MEAUX	82
9.2.	LES COMPETENCES	83
9.2.1.	Les compétences obligatoires	83
9.2.2.	Les compétences optionnelles	83
9.2.3.	Les compétences facultatives	84
9.3.	LES SYNDICATS INTERCOMMUNAUX	84
10.	LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	86

INTRODUCTION

La présente partie, comme prévu au 1° R123-2-1 du Code de l'Urbanisme, « décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ».

Le diagnostic prévu à ce même 1° R123-2-1 du Code de l'Urbanisme est quant à lui détaillé dans la partie 2 et son bilan présenté dans la quatrième partie du présent rapport de présentation.

1. QU'EST-CE QU'UN PLU ?

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU), qui succède au Plan d'Occupation des Sols (POS), est un document destiné à définir sur le long terme les orientations du développement du territoire sur lequel il s'applique. Il est par définition "transversal", c'est-à-dire qu'il prend en compte un grand nombre de domaines qu'il met en cohérence.

Un Plan Local d'Urbanisme peut être élaboré au niveau d'une commune ou au niveau d'une structure intercommunale.

L'article 136 de la loi ALUR publié le 24 mars 2014 précise que la communauté d'agglomération devient compétente en matière de Plan Local d'Urbanisme à partir du 25 mars 2017. Toutefois, si, dans les trois mois précédant le 25 mars 2017, au moins 25 % des communes représentant au moins 20 % de la population s'y opposent, ce transfert de compétences n'a pas lieu.

L'intégralité du territoire de la commune concernée doit être couverte par le PLU, y compris les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) qui pouvaient autrefois disposer de leur propre document d'urbanisme.

Le PLU respecte strictement les orientations nationales, régionales, supra-communales en vigueur, ainsi que les servitudes d'utilité publique s'appliquant sur le territoire, notamment dans le domaine environnemental.

1.1. LA COMPOSITION DU PLU

L'élaboration du PLU est une démarche très encadrée par la loi, du point de vue de la forme comme du fond (R123-1, R123-2, R123-3 et R123-4 du Code de l'Urbanisme). Il se compose de trois parties.

1.1.1. LE RAPPORT DE PRESENTATION

Un PLU comporte obligatoirement, sous la forme d'un rapport de présentation qui est composé par différents éléments :

- **un diagnostic** établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.
- **une analyse de l'état initial de l'environnement** qui présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et justifie les objectifs de modération de cette consommation et de lutte contre l'étalement urbain.
- **l'explication et les justifications retenues** :
 - pour élaborer les prescriptions du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), et en particulier les objectifs de modération de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et les objectifs de lutte contre l'étalement urbain,

- pour établir les orientations d'aménagement et de programmation, et notamment les règles qui y sont applicables,
 - pour établir le règlement, c'est-à-dire les motifs de la délimitation des zones et des règles qui y sont applicables, notamment au regard des objectifs et orientations du PADD.
- **une évaluation des incidences du plan sur l'environnement** et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de préservation de l'environnement et de sa mise en valeur.
 - **les indicateurs** qui devront être élaborés **pour l'évaluation des résultats de l'application du plan.**
 - **l'exposé des motifs des changements apportés par rapport au POS.**

Ce rapport n'a pas de valeur réglementaire. Il constitue cependant un élément d'information pour le public et un élément d'interprétation du PADD et du règlement, tant pour l'autorité administrative que dans le cadre de l'éventuel contrôle du Plan Local d'Urbanisme par le juge administratif.

1.1.2. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Il présente le projet communal et définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

Le PADD est une innovation de la loi SRU : son introduction correspond à une volonté du législateur d'inciter les élus à réfléchir ensemble au devenir de leur commune, d'une manière globale et cohérente, et donc à prévoir les évolutions souhaitables du territoire communal.

Le PADD définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme du territoire communal, à moyen et long termes, souhaitées par la municipalité. Il constitue le cadre de référence et de cohérence dans lequel s'inscrivent les différentes actions d'aménagement que la municipalité compte engager. En ce sens, il a une valeur politique, puisqu'il doit permettre de comprendre la politique municipale.

La loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 (dite loi UH) a supprimé l'opposabilité aux tiers du PADD. Parallèlement, le législateur a voulu en faire un document plus simple, court (quelques pages seulement) et non technique, accessible à tous les citoyens et passer ainsi d'une approche technique à une approche plus politique de l'urbanisme.

Cependant, tous les travaux ou opérations doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement du PADD et leurs documents graphiques. Les orientations d'aménagement sont facultatives. Elles permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître une restructuration particulière. Elles s'imposent aux opérations de construction ou d'aménagement en termes de compatibilité, c'est-à-dire que ces opérations devront en respecter l'esprit, sans les suivre au pied de la lettre.

1.1.3. LES ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT

Véritable nouveauté de la loi SRU (amendée par les lois Urbanisme et Habitat et Grenelle 1), les collectivités peuvent dorénavant orienter leurs visions de développement (nouveaux quartiers, reconquêtes de centralité,

mise en valeur, restructuration de quartiers anciens...), à travers des schémas d'aménagement imposables au permis de construire. Ces orientations permettent d'encadrer efficacement l'évolution des espaces publics. Contrairement au P.A.D.D., elles sont opposables aux tiers.

1.1.4. LE REGLEMENT ET SES DOCUMENTS GRAPHIQUES

Le règlement délimite les zones urbaines, les zones à urbaniser, les zones agricoles et les zones naturelles et forestières. Il fixe les règles applicables à l'intérieur de chaque zone. Il s'agit d'une carte de la commune divisant son territoire en plusieurs zones :

- Les zones urbaines, dites "zones U" : ce sont *"les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter."* Ce sont les anciennes zones U des POS.
- Les zones à urbaniser, dites "zones AU" sont définies comme *"les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation"*. Ce sont les anciennes zones NA des POS. On distingue deux types de zones AU :
 - les secteurs urbanisables immédiatement en raison de la présence *"de voies publiques, de réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement à la périphérie immédiate d'une zone AU"* et ayant *"la capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone"*. Cette zone est généralement nommée "1AU" ;
 - si cette capacité est insuffisante, l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à une modification ou une révision du PLU ; on nomme généralement cette zone "2AU".
- Les zones agricoles, dites "zones A" : il s'agit des *"secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles."* (R.123-7 du code de l'urbanisme). C'est un régime strict et surveillé, seules les constructions ou installations nécessaires à l'exploitation agricole y sont autorisées, ainsi que celles nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. Ce sont les anciennes zones NC des POS.
- Les zones naturelles et forestières, dites "zones N" : ce sont les *"les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels."* (R.123-8 du code de l'urbanisme). Ce sont les anciennes zones ND des POS.

Le plan de zonage délimite aussi des secteurs particuliers, comme les espaces boisés classés ou les emplacements réservés notamment pour la construction future d'équipements publics.

Le règlement décrit, pour chaque zone définie dans le document graphique, les dispositions réglementaires applicables. Il peut comprendre 16 articles (R.123-9 du code de l'urbanisme):

- Article 1 : Occupations et utilisations du sol interdites
- Article 2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières
- Article 3 : Accès et voirie
- Article 4 : Desserte par les réseaux (eaux, assainissement, électricité)
- Article 5 : Superficie minimale des terrains constructibles (supprimé par la loi ALUR)
- Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
- Article 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

- Article 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété
- Article 9 : Emprise au sol
- Article 10 : Hauteur maximum des constructions
- Article 11 : Aspect extérieur
- Article 12 : Stationnements
- Article 13 : Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations
- Article 14 : Coefficient d'occupation des sols ou COS. (supprimé par la loi ALUR)
- Article 15 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales
- Article 16 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

Seuls les articles 6 et 7 sont obligatoires, les autres sont facultatifs. Ces deux articles, s'ils ne sont pas rédigés, doivent alors figurer sous une forme graphique (plan de zonage).

La hauteur (article 10) l'implantation des constructions (articles 6 et 7) et la densité des constructions (article 14) sont obligatoirement réglementées dans les secteurs constructibles des zones N (R.123-8 et R. 123-9 du Code de l'urbanisme).

Les prescriptions du règlement ainsi que les documents graphiques sont opposables au tiers.

1.1.5. LES ANNEXES

Elles comprennent un certain nombre d'indications ou d'informations reportées pour information dans le PLU, et notamment :

- les **servitudes d'utilité publique**, liées notamment au patrimoine (Plan de sauvegarde et de mise en valeur...), aux lignes aériennes (Plan d'exposition au bruit...), aux infrastructures de transport ou encore aux Plans de prévention des risques (PPRI) ;
- les **périmètres** reportés à titre informatif, comme les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) ou les zones où un droit de préemption public s'applique ;
- les **annexes sanitaires** (réseaux d'eau potable et d'assainissement, gestion des déchets).

1.2. L'ELABORATION DU PLU

La procédure d'élaboration du PLU est détaillée aux articles L.123-6 et suivants du Code de l'Urbanisme. Elle se déroule en plusieurs étapes bien distinctes, comportant plusieurs étapes de concertation :

1 - Le conseil municipal prescrit l'élaboration du PLU et définit les modalités de la concertation préalable prescrite à l'article L 300-2.

2 - La décision est notifiée au Préfet, au Président du Conseil régional, au Président du Conseil départemental, à l'établissement public chargé de la mise en œuvre du SCoT, à l'autorité organisatrice des transports, à l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat dont

la commune est membre, à l'organisme de gestion des Parcs naturels régionaux s'il y a lieu, aux Présidents de la Chambre de Commerce et d'Industrie, de la Chambre des Métiers et de la Chambre d'Agriculture. Lorsque la commune est limitrophe d'un schéma de cohérence territoriale sans être couverte par un autre schéma, la délibération est également notifiée à l'établissement public chargé de ce schéma.

3 - La décision est publiée selon la procédure légale en vigueur.

4 - La phase des études préalables à l'établissement du projet de PLU est engagée. Une très large concertation est mise en place :

C'est durant cette période que se déroule la concertation préalable avec le public, selon les modalités fixées par la délibération prescrivant le PLU. Cette concertation a pour objet de recueillir les avis de la population, avis venant nourrir la réflexion des urbanistes et des élus. Elle n'a pas vocation à présenter le projet de PLU.

À leur demande, les personnes publiques énumérées au paragraphe 2 sont consultées au cours de l'élaboration du projet de PLU. Il en est de même des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) limitrophes compétents en matière d'urbanisme, des maires des communes voisines, du président de l'établissement public en charge du SCOT dont la commune est limitrophe le cas échéant, lorsqu'elle n'est pas couverte par un tel schéma, des associations locales d'usagers agréées dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, ainsi que des associations agréées mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement.

Le maire peut, s'il le souhaite, recueillir l'avis de tout organisme ou association compétents en matière d'aménagement, d'urbanisme, d'environnement, d'architecture, d'habitat et de déplacements, y compris des collectivités territoriales des Etats limitrophes.

5 - Deux mois minimum avant l'arrêt du projet, un débat a lieu en conseil municipal sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

6 - Le conseil municipal arrête par délibération le projet de PLU.

7 - Le projet est alors soumis pour avis aux personnes associées à son élaboration. Ces personnes publiques sont énumérées au paragraphe 2.

Celui-ci est également soumis, à leur demande, aux communes limitrophes, aux établissements publics de coopération intercommunale directement intéressés, à la commission départementale de la consommation des espaces agricoles, ainsi qu'à l'établissement public chargé d'un schéma de cohérence territoriale dont la commune est limitrophe, lorsqu'elle n'est pas couverte par un tel schéma.

Ces personnes donnent un avis dans la limite de leur compétence et dans un délai de trois mois. En cas d'absence de réponse, l'avis est considéré comme favorable.

Si le représentant de l'ensemble des organismes mentionnés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation propriétaires ou gestionnaires de logements situés sur le territoire de la commune en fait la demande, le maire lui notifie le projet de Plan Local d'Urbanisme afin de recueillir son avis. Cet avis est réputé favorable s'il n'a pas été rendu dans un délai de deux mois.

Toute élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme d'une commune située en dehors du périmètre d'un schéma de cohérence territoriale approuvé et ayant pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles est soumise pour avis à la commission départementale de la consommation des espaces agricoles

Le Plan Local d'Urbanisme ne peut être approuvé qu'après avis de la Chambre d'Agriculture, de l'Institut national de l'origine et de la qualité dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, du Centre national de la propriété forestière lorsqu'il prévoit une réduction des espaces agricoles ou forestiers. Ces avis sont rendus dans un délai de deux mois à compter de la saisine. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, l'avis est réputé favorable.

8 - Le projet, auquel les avis sont annexés, est soumis par le maire à enquête publique pendant un mois. Pour ce faire, le maire saisit le Président du tribunal administratif dont il dépend.

Ce dernier désigne alors un commissaire-enquêteur ou une commission d'enquête.

9 - Le projet, éventuellement modifié suite à l'enquête publique, est approuvé par délibération du conseil municipal.

10 - Le PLU approuvé est tenu à la disposition du public. Dans les communes non couvertes par un SCoT, il devient exécutoire seulement un mois après sa transmission au préfet, si celui-ci n'a pas notifié à la commune par lettre motivée des modifications à apporter. Si des modifications sont demandées, il ne devient exécutoire qu'après publication de la délibération approuvant les modifications demandées et transmission au préfet.

1.3. L'EVOLUTION DU PLU

Le Plan Local d'Urbanisme doit évoluer afin d'être en constante adéquation avec le cadre légal, les documents de planification d'un niveau supérieur ou simplement avec les ambitions et les perspectives d'aménagement de la collectivité.

Le Code de l'Urbanisme prévoit plusieurs procédures avec ou sans recours à une enquête publique.

2. HISTORIQUE ET OBJECTIFS DU PLU DE TRILPORT

2.1. HISTORIQUE DU DOCUMENT D'URBANISME

La commune de Trilport s'est dotée d'un premier Plan d'Occupation des Sols approuvé le 11 Juillet 1984. Il a ensuite été modifié à quatre reprises :

- le 05 septembre 1986
- le 15 février 1989
- le 27 juillet 1990
- le 17 décembre 2004

Une première révision, approuvée le 6 juillet 1993, a été rapportée par le tribunal administratif en mars 1995.

Le Conseil Municipal du 30 mai 1996 a alors de nouveau prescrit la mise en révision du POS de Trilport.

Une première application anticipée de la révision du POS a été approuvée le 9 mars 1999. Elle concernait un petit secteur pavillonnaire au lieu-dit la Croix l'Evêque.

Une deuxième application anticipée de la révision du POS a été approuvée le 29 juin 2000. Elle concernait la plus grande partie du secteur pavillonnaire de Trilport, où une nouvelle zone UG a ainsi été créée.

Une troisième application anticipée du POS a été approuvée par le Conseil Municipal du 9 février 2001. Elle portait sur les zones traversées par la RD603 en entrée de ville.

Cependant, le projet de révision du POS en cours d'étude n'ayant pas été arrêté au 1er avril 2001, ces trois applications anticipées sont devenues caduques en vertu de la loi du 13 décembre 2000, dite "Loi de Solidarité et de Renouveau Urbain".

Le document d'urbanisme applicable sur le territoire communal fut donc à nouveau le POS du 11 Juillet 1984, modifié le 05 septembre 1986, le 15 février 1989, le 27 juillet 1990 et le 17 décembre 2004.

Par délibération du Conseil Municipal en date du 11 octobre 2001, la ville de Trilport a prescrit une nouvelle révision de son POS, qui, conformément à la loi Solidarité et Renouveau Urbain, vaut élaboration d'un PLU.

Le 29 mai 2006, la municipalité a repris une nouvelle délibération prescrivant le PLU et annulant la délibération du 11 octobre 2001. Puis, pour prendre en compte l'évolution des dossiers liés, et notamment la volonté de création d'un éco quartier en cœur de ville, la municipalité a repris une nouvelle délibération prescrivant le PLU le 25 septembre 2008 et annulant la délibération du 29 mai 2006.

Parallèlement, la municipalité de Trilport s'est engagée dans une démarche de Contrat Cont.A.C.T (subventionné par le Conseil Général de Seine-et-Marne) et de Contrat Régional (subventionné par le Conseil Régional d'Ile-de-France) afin de compléter et d'adapter le réseau d'équipements publics existants. Ceci a nécessité la mise en œuvre d'une procédure simplifiée de révision du POS afin d'accomplir rapidement la réalisation d'un nouveau centre de loisirs, qui a été approuvée par le Conseil Municipal le 22 juin 2005.

Enfin, pour être en conformité avec l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme, qui subordonne les possibilités d'urbanisation le long des voies principales de circulation à l'existence d'un "projet urbain" intégré aux documents d'urbanisme, la commune a décidé d'engager une seconde révision simplifiée, portant sur l'entrée Est par la RD603. Cette révision a été approuvée le 16 décembre 2005.

Par délibération en date du 25 septembre 2008, le Conseil Municipal a décidé de prescrire l'élaboration de son PLU afin de poursuivre le projet d'intégrer un éco quartier au sein de la commune. Le PLU approuvé le 4 février 2011 s'est inscrit dans une démarche environnementale marquée notamment dans le cadre des objectifs de l'agenda 21 de la commune. Il a été annulé par décision du tribunal administratif le 20 décembre 2012 (annulation opposable le 2 janvier 2013), conduisant au retour au POS.

Suite à l'annulation du PLU :

- Le Conseil Municipal de Trilport a prescrit, puis approuvé le 18 octobre 2013 la mise en compatibilité n°1 portant sur le secteur de la Talmouze dans le cadre d'une Déclaration d'Utilité Publique emportant la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols.
- Le Conseil Municipal a également approuvé les procédures suivantes, le 19 décembre 2013 :
 - Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du POS, portant sur le secteur de l'Arrondi
 - Mise en révision du POS selon la procédure d'examen conjoint, portant sur le secteur des Hauts de Trilport
 - Mise en révision du POS valant élaboration du PLU.

2.2. OBJECTIFS DE LA REVISION DU POS DE TRILPORT VALANT ELABORATION DU PLU

Par délibération en date du 28 février 2013, le Conseil Municipal a décidé de mettre en révision le POS valant élaboration du PLU couvrant l'ensemble du territoire de la commune de Trilport, afin de mettre en œuvre les objectifs suivants :

- Relancer l'élaboration du PLU annulé par jugement du tribunal administratif de Melun du 20 décembre 2012
- Préserver et valoriser les richesses naturelles et paysagères du territoire, renforcer la biodiversité hors et dans la ville et limiter l'étalement urbain
 - en privilégiant l'urbanisation dans le tissu urbain afin d'éviter toute consommation foncière superflue des espaces naturels et agricoles,
 - en protégeant ces espaces de toute fragmentation (mitage notamment) par la constitution d'un front urbain marquant la limite de l'urbanisation afin de préserver leur intégrité et de limiter l'étalement urbain,
 - en empêchant toute altération liée à des usages, qu'ils soient terrestres ou aquatiques, pouvant entraîner pollution et/ou bouleversement de l'éco système,
 - en confortant et valorisant la biodiversité et les continuités écologiques existantes en permettant la création de trames vertes et bleues et l'entrée de la nature dans la ville,
 - en favorisant l'utilisation des matériaux bio-sourcés dans les constructions,
 - en préservant et valorisant les enchaînements paysagers naturel et agricole afin de conforter ce patrimoine territorial,
 - en valorisant les qualités patrimoniales de la commune, notamment en facilitant la réhabilitation et en permettant la revitalisation du centre ancien en utilisant les formes urbaines existantes.
- Favoriser un renouvellement et une diversification du parc de logements afin de permettre une plus grande mixité dans la ville notamment sociale et multi générationnelle

- en ouvrant de nouveaux droits à construire (dans le tissu urbain existant et en constitution de front urbain),
 - en favorisant la mixité sociale et générationnelle par la diversification du parc de logements, en taille comme en type,
 - en offrant un parcours résidentiel s'adaptant aux différentes étapes et situations de la vie de tous,
 - en développant la construction de logements sociaux locatifs individuels et collectifs afin de respecter les obligations de l'article 55 de la loi SRU, tout en privilégiant la qualité de l'habitat et de son insertion urbaine,
 - en permettant une croissance de population « raisonnée » afin de préserver la qualité de vie des Trilportais tout en répondant à leurs besoins à moyen terme,
 - en garantissant l'accessibilité physique des logements ainsi que de leur environnement par des aménagements adaptés et la création de liaisons douces accessibles.
- Viser une croissance raisonnée de la population en cohérence avec le projet social de la ville, avec l'ensemble des autres objectifs du PLU et du PLH, ainsi qu'avec ceux des projets de SCOT de l'agglomération du Pays de Meaux et de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.
 - Renforcer le niveau d'équipement de la commune, en permettant :
 - la rénovation ou l'aménagement d'équipements existants,
 - le remplacement d'équipements obsolètes, vétustes ou inadaptés,
 - la création de nouveaux équipements publics faisant défaut sur la commune notamment multi générationnels (principalement dirigés vers la petite enfance et le troisième âge), la diffusion de la biodiversité (création de jardins familiaux et d'un verger pédagogique), le développement de l'accès au numérique (par une adaptation des réseaux et la création de lieux dédiés), et la nécessité de créer à court terme un nouveau cimetière.
 - Améliorer la mixité fonctionnelle permettant de développer une ville plus intense tout en préservant environnement et cadre de vie par :
 - la création d'une zone de centralité afin de répondre aux besoins d'équipements et de services des habitants, de conforter la dynamique du centre-ville et d'offrir un nouveau lieu de rencontre à la population,
 - l'amélioration de l'accès à la gare SNCF en renforçant ou créant les liaisons viaires (connexion à la RD 603) et douces (itinéraires piétons et cyclables) depuis et vers le reste de la ville, afin d'intégrer le projet du pôle multimodal (PDUIF) mené par la CAPM et de répondre à l'enjeu de mobilité urbaine pour tous,
 - la restructuration de la zone d'activités actuelle,
 - la protection des zones d'habitat des nuisances provenant des infrastructures routières (RD 603) et ferroviaires (voie ferrée) et de diverses activités qu'elles soient commerciales, artisanales ou industrielles,
 - la valorisation des activités commerciales et industrielles situées le long de la RD 603 en entrée de Ville Est afin d'en faire une « vitrine économique » s'inscrivant dans une stratégie d'agglomération avec la CAPM et d'améliorer leur insertion urbaine et paysagère,

- la réorganisation des dessertes des entreprises et zones d'activités afin de les éloigner des secteurs résidentiels,
 - le maintien de l'activité économique agricole.
- Développer un éco-quartier multi-sites ayant vocation à rétroagir sur le territoire et à pérenniser la démarche de développement durable notamment initiée par l'agenda 21

Tout en poursuivant la gouvernance collaborative initiée et en s'inscrivant dans une démarche d'évaluation (assurant la pérennité et l'exemplarité du projet), l'éco quartier répondra aux enjeux de :

- l'urgence environnementale et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre en s'appuyant sur les thématiques suivantes :
 - respect et valorisation de la biodiversité et des paysages,
 - réduction des consommations énergétiques et recours aux énergies renouvelables,
 - conception architecturale et modes de construction respectueux de l'environnement et visant le confort d'usage,
 - préservation de la ressource en eau et réduction de l'imperméabilisation des sols,
 - collecte et valorisation des déchets,
 - dépollution des sols (particulièrement en situation de reconversion de friches industrielles),
 - gestion durable des chantiers ;
 - l'exigence sociale, en visant les thématiques suivantes :
 - mixité sociale et générationnelle épanouie,
 - dynamique économique notamment par la confortation des commerces de centre-ville et la réalisation d'un centre de télétravail au sein de l'éco quartier,
 - recherche d'intensité urbaine et de qualité des espaces publics,
 - adaptation aux pratiques des usagers,
 - permettre les conditions de mobilité plus durable (priorisation des modes doux sur les modes motorisés, développement des transports en commun) et d'une ville accessible à tous.
- Apporter au PLU appelé à se substituer au POS les modifications/adaptations nécessaires pour faciliter son application, remédier à certains dysfonctionnements et intégrer les modifications réglementaires.

3. UNE ELABORATION SOUMISE A EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3.1. DISPOSITIONS RELATIVES AU PLU DE TRILPORT

Le PLU de Trilport est soumis à une évaluation environnementale (décision n°77-003-2014 de l'autorité environnementale), conformément à la directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et aux articles L.121-10 à L.121-15 et R.121-14 à R.121-18 du Code de l'urbanisme.

Ainsi, sont soumis à évaluation environnementale les PLU « susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement compte tenu de la superficie du territoire auxquels ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés » (L.121-10 du Code de l'Urbanisme).

Le rapport d'évaluation environnementale du PLU procède d'une évaluation menée pendant l'élaboration du PLU et jusqu'à son approbation et initie le cadre du suivi et de l'évaluation ultérieure du PLU. Cette démarche s'apparente à celle d'une étude d'impact qui identifie les incidences d'un projet sur l'environnement, afin d'éviter, de réduire, sinon de compenser les impacts négatifs. Mais une étude d'impact se rapporte en général à un projet unique, alors que l'évaluation environnementale du PLU se rapporte à un document d'urbanisme d'échelle locale, qui planifie et qui initie de multiples projets sur la commune.

En application du décret du 23 août 2012 codifié notamment à l'article R.121-14 du Code de l'urbanisme, les élaborations de PLU comprenant un site Natura 2000, en partie ou dans sa totalité, sont soumises à évaluation environnementale de façon systématique. En l'absence de site Natura 2000, les élaborations de PLU doivent faire l'objet d'un examen au cas par cas pour déterminer si une évaluation environnementale est à mener.

Cet examen définit si l'élaboration du PLU est susceptible « *d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement* ».

Ainsi, conformément à l'article R121-14-1 la procédure d'évaluation environnementale du PLU de Trilport, qui ne comprend pas de site Natura 2000, relève d'un examen au cas par cas identifiant les zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan. En effet, le PLU de Trilport autorise des travaux, ouvrages ou aménagements dont la réalisation est susceptible d'affecter cinq sites. Il s'agit :

- Du projet d'ouverture à l'urbanisation d'un secteur de 2 hectares au sud de la commune sur une zone considérée comme zone d'alerte de zones humides potentielles au SRCE ;
- Du projet départemental de réalisation d'une voie de contournement en lisière de forêt domaniale de Montceaux, identifiée comme réservoir de biodiversité au SRCE ;
- Du projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage en bordure du massif forestier ;
- De l'affectation en jardins familiaux des sols en bordure de talus ferroviaire soumis à une étude sur la pollution des sols ;
- Du projet de densification de zones urbaines situées à proximité des nuisances potentielles dues aux infrastructures de transports et à la zone d'activité (bruit et risques technologiques).

3.2. LA PROCEDURE D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Par ailleurs, une évaluation environnementale répond à la directive européenne de 2001 dite "Plans et programmes" (dite EIPPE) et à sa transposition dans le droit français par l'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 et le décret 2005-608 du 27 mai 2005. Ainsi, en se plaçant le plus en amont possible, au niveau de la planification et de la programmation, l'objectif de cette directive est d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration des considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption de plans et programmes en vue de promouvoir un développement durable. Cette dernière est venue compléter le dispositif prévu par la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) de décembre 2000 définissant pour les documents d'urbanisme la portée des principes de développement durable énoncés au code de l'environnement. Ajoutons que les lois Grenelle I et II de 2009 et 2010 ont encore renforcé la prise en compte de l'environnement et le suivi des incidences du plan.

Ainsi, le contenu du PLU soumis à évaluation environnementale (contenu défini à l'article R. 123-2-1 du Code de l'urbanisme) doit s'apprécier au regard du respect de ces principes. La prise en compte de l'environnement nécessite donc une démarche itérative spécifique qui se réalise conjointement à l'élaboration du PLU : celle-ci consiste à produire : une analyse de l'état initial de l'environnement ainsi qu'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement (R.123-2 du Code de l'urbanisme).

- Analyse de l'état initial de l'environnement et perspectives de son évolution

Cette partie de l'étude correspond à l'élaboration d'un "profil environnemental", c'est à dire d'un outil d'aide à la décision qui doit non seulement dégager un état initial de l'environnement, mais aussi des enjeux, fixer des orientations et identifier des indicateurs de suivi. L'élaboration de ce profil, véritable état des lieux environnemental du territoire communal, est l'étape indispensable pour procéder ensuite à l'évaluation environnementale du PLU. Au-delà, cet état initial de l'environnement constituera un socle de données sur l'environnement.

De par son caractère fondateur, il représentera un outil de référence pour la commune et ses partenaires. L'état initial de l'environnement doit déboucher sur un bilan aussi exhaustif que possible de l'ensemble des problématiques environnementales de la commune et de leurs tendances évolutives. Il doit permettre de différencier les caractéristiques environnementales du territoire, selon que l'on se situe dans une vision statique ("photographie" des forces et faiblesses actuelles du territoire) ou au contraire dans une approche dynamique (évolutions passées et à venir, opportunités et menaces associées).

- Analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du PLU sur l'environnement

Cette analyse se présente en trois étapes successives de niveau de détail croissant :

- une analyse de compatibilité réalisée au tout début de l'élaboration du PLU, au moment de la définition des grands objectifs et orientations d'aménagement. Cette analyse de compatibilité vérifie que les objectifs et orientations générales d'urbanisme et d'aménagement qui concernent l'organisation générale du territoire communal sont d'une part compatibles entre eux, d'autre part compatibles avec les enjeux/objectifs environnementaux du territoire tels que définis suite à l'analyse de l'état initial de l'environnement.

Les "points d'achoppement" potentiels entre les objectifs de protection de la nature et du cadre de vie d'une part, le développement urbain et économique d'autre part, sont identifiés et analysés. On cherche en particulier à déterminer le degré de compatibilité des orientations affichées en fonction de la sensibilité globale du milieu.

- une identification des impacts environnementaux du projet de PADD, au travers des options d'aménagement retenues pour le projet de territoire. Pour toutes les options d'aménagement retenues, les impacts potentiels seront identifiés sur chaque composante environnementale. Cette analyse est réalisée à partir de grilles d'analyse visant avant tout à définir la réalité des effets (présence/absence) et leur nature (positif/négatif).

• une définition des impacts environnementaux au travers des "projets" portés au PLU. Le but étant d'influer sur le contenu du PADD en introduisant de nouveaux objectifs, en modifiant certaines orientations ou en prévoyant certaines mesures d'accompagnement.

L'analyse s'attache à évaluer la portée des impacts (faible, moyenne, forte) de chacun des projets et programmes communaux. Elle s'appuiera, le cas échéant, sur les études d'impact des projets en cours.

Enfin sur la forme, ce rapport, qui constitue l'évaluation environnementale au sens de la directive "Plans et programmes" exigé par les textes réglementaires, comprend les six parties mentionnées à l'article R123-2-1 du Code de l'urbanisme :

1° Un diagnostic prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-1-2 décrivant l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan ;

3° Une analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et un exposé des conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

4° Une explication des choix retenus pour établir le PADD, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, et, le cas échéant, les raisons qui justifient le choix opéré par rapport aux autres solutions envisagées. Un exposé des motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. Une justification de l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites en application du « a » de l'article L. 123-2 ;

5° Une présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;

6° Une liste d'indicateurs, de critères et de modalités qui devront être élaborés pour l'analyse des résultats de l'application du plan prévue par l'article L. 123-12-2, notamment en ce qui concerne l'environnement et la maîtrise de la consommation de l'espace. Ils doivent permettre de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager les mesures appropriées si nécessaires ;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Dans le cadre de cette évaluation une articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement est nécessaire.

Il s'agit des plans, schémas, programmes et autres documents de planification adoptés par l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les établissements publics en dépendant, relatifs à l'agriculture, à la sylviculture, à la pêche, à l'énergie ou à l'industrie, aux transports, à la gestion des déchets ou à la gestion de l'eau, aux télécommunications, au tourisme ou à l'aménagement du territoire, et qui ont pour objet de fixer des prescriptions ou des orientations avec lesquelles doivent être compatibles les travaux et projets d'aménagement entrant dans le champ d'application de l'étude d'impact en application de l'article L. 122-1.

Il s'agit également des plans, schémas, programmes et autres documents de planification adoptés par l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les établissements publics en dépendant, autres que ceux mentionnés au 1° du présent article, qui ont pour objet de fixer des prescriptions ou des orientations avec lesquelles doivent être compatibles des travaux ou projets d'aménagement s'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Soit, dans le cas du PLU de Trilport, les documents concernés sont :

- Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France 2013
- Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique
- Le Plan Climat-Energie Territorial d'Ile-de-France
- Les Plans de Prévention des Risques : Inondation (Vallée de la Marne) et Technologique (BASF)
- Les plans relatifs aux déchets : le Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés, le Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux, le Plan Régional d'Elimination des Déchets d'Activités de Soins à risques infectieux, le Plan Régional d'Elimination des Déchets de Chantiers de travaux publics et du bâtiment, le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés.
- Le Plan Régional de l'Agriculture Durable
- Le Plan Pluriannuel Régional de Développement Forestier
- Le Schéma Directeur des Structures Agricoles de Seine-et-Marne
- Le Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région Ile-de-France
- Le Schéma Départemental des Carrières
- Le Schéma Directeur Territorial de l'Aménagement Numérique de Seine-et-Marne
- Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
- Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
- Le Plan Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux.

4. LES DISPOSITIONS DE PORTEE NATIONALE QUI S'IMPOSENT AU PLU

Afin de ne pas être juridiquement contestable, un Plan Local d'Urbanisme doit se conformer aux textes législatifs, aux codes et règlements en vigueur au moment de sa publication. Les principales dispositions d'ordre national transmises à la commune de Trilport sont les suivantes :

- 1) La Charte de l'environnement issue de la loi constitutionnelle de 2005
- 2) La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)
- 3) Le Grenelle de l'environnement
- 4) La loi ALUR
- 5) La loi du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche.

4.1. LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT ISSUE DE LA LOI CONSTITUTIONNELLE DE 2005

La Charte de l'environnement issue de la loi constitutionnelle n°2005-205 du 1er mars 2005 est adossée à la Constitution française du 4 octobre 1958, elle précise dans son article 6 que les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable, concilier la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. Par ailleurs, la charte précise dans son article 7 que « toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

4.2. LA LOI SOLIDARITE ET RENOUVELLEMENT URBAIN (SRU)

Le plan local d'urbanisme (PLU), issu de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, constitue un outil privilégié de mise en cohérence de politiques sectorielles, en matière d'urbanisme, d'environnement, d'habitat, de déplacements et d'activité économique, pour l'émergence d'un projet urbain à l'échelle communale, intégré dans un territoire plus large. Ces différentes problématiques doivent être étudiées conjointement lors de l'élaboration du document d'urbanisme afin de définir le projet communal de manière adaptée aux enjeux supra-communaux. Le projet communal s'exprimera dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et sera décliné dans les autres pièces du PLU.

La loi SRU a placé le principe de développement durable au cœur de la démarche de planification, en inscrivant trois principes fondamentaux à respecter lors de la démarche d'élaboration du PLU : objectif d'équilibre entre l'aménagement et la protection, objectif de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale dans l'habitat, objectif de gestion économe et équilibrée de l'espace.

Ce principe de développement territorial durable, respectueux des principes d'équilibre, de diversité et de préservation de l'environnement, défini par les articles L.110 et L.121-1 du code de l'urbanisme, a été considérablement renforcé par les lois dites Grenelles 1 et 2¹.

¹ Loi Grenelle 1 : loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009 Loi Grenelle 2 : loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010

4.3. LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

L'élaboration du PLU s'inscrit dans le contexte du Grenelle de l'Environnement, plus précisément de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite Loi Grenelle 1 et de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle 2, ou « Loi ENE ». Ces lois ont considérablement renforcé l'objectif de développement territorial durable respectueux des principes d'équilibre, de diversité et de préservation de l'environnement.

4.3.1. LOI DU 3 AOÛT 2009 DE PROGRAMMATION RELATIVE A LA MISE EN ŒUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Face à l'urgence d'agir contre la dégradation de l'état de notre planète, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite "loi Grenelle 1" a été promulguée le 3 août 2009. Elle propose, à travers 57 articles, des mesures touchant les secteurs de l'énergie et du bâtiment, des transports, de la biodiversité et des milieux naturels, de la gouvernance et enfin des risques pour l'environnement et la santé.

Elle entend favoriser et accélérer la prise en compte de ces nouveaux défis par tous les acteurs, afin de garantir à la société et à l'économie un fonctionnement durable, et de préserver sur la durée le pouvoir d'achat des Français.

La loi Grenelle 1 reprend les engagements du Grenelle, précise et complète certaines des orientations à partir des propositions émises par les comités mis en place dans la foulée du Grenelle et donne des estimations budgétaires.

Avec la volonté et l'ambition de répondre au constat partagé et préoccupant d'une urgence écologique, la loi fixe les objectifs et, à ce titre, définit le cadre d'action, organise la gouvernance à long terme et énonce les instruments de la politique mise en œuvre pour :

- lutter contre le changement climatique et s'y adapter,
- préserver la biodiversité ainsi que les services qui y sont associés,
- contribuer à un environnement respectueux de la santé,
- préserver et mettre en valeur les paysages.

Elle assure un nouveau modèle de développement durable qui respecte l'environnement et se combine avec une diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles. Elle assure une croissance durable sans compromettre les besoins des générations futures.

Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à celui-ci est impossible à un coût raisonnable.

Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

La stratégie nationale de développement durable et la stratégie nationale de la biodiversité sont élaborées par l'État en cohérence avec la stratégie européenne de développement durable et en concertation avec les représentants des élus nationaux et locaux, des employeurs, des salariés et de la société civile, notamment des associations et fondations.

La loi a modifié l'article L.110 du Code de l'urbanisme, en précisant les objectifs en matière d'urbanisme.

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans

discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement. »

L'article 7 de la loi Grenelle 1 énonce les objectifs suivants :

- a) Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, les collectivités territoriales fixant des objectifs chiffrés en la matière après que des indicateurs de consommation d'espace auront été définis. Dans les six mois suivant la publication de la présente loi, une étude sur la réforme de la fiscalité et sur les incitations possibles pour limiter l'extension du foncier artificialisé sera effectuée;
- b) Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, ainsi que permettre la revitalisation des centres-villes, les collectivités territoriales disposant désormais, ou étant dotées dans l'année qui suit l'adoption de la présente loi, d'outils leur permettant en particulier de conditionner la création de nouveaux quartiers, d'opérations d'aménagement à dominante d'habitat ou de bureaux, à la création ou au renforcement correspondant des infrastructures de transport, ainsi que de prescrire, dans certaines zones, des seuils minimaux de densité ou des performances énergétiques supérieures à la réglementation;
- c) Concevoir l'urbanisme de façon globale en harmonisant les documents d'orientation et les documents de planification établis à l'échelle de l'agglomération ;
- d) Préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques;
- e) Assurer une gestion économe des ressources et de l'espace et réexaminer dans cette perspective les dispositifs fiscaux et les incitations financières relatives au logement et à l'urbanisme;
- f) Permettre la mise en œuvre de travaux d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, notamment l'isolation extérieure, en adaptant les règles relatives à la protection du domaine public;
- g) Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.

4.3.2. LOI DU 12 JUILLET 2010 PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT

Promulguée le 12 juillet 2010, la loi portant "engagement national pour l'environnement" dite Grenelle 2, correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement. Les 248 articles qui composent cet important texte de loi ont été largement enrichis par le Parlement et déclinent des mesures

dans sept chantiers majeurs : Bâtiments et urbanisme, Transports, Energie, Biodiversité, Risques, Santé, Déchets, (...)

Elle réforme profondément les documents d'urbanisme en renforçant les objectifs fixés en matière de développement durable. En matière d'élaboration de PLU, la compétence des EPCI devient la règle et celle des communes l'exception.

La loi Grenelle 2 est entrée en vigueur le 13 janvier 2011. La nouvelle rédaction de l'article L121-1 du Code de l'urbanisme assigne au PLU de nouveaux objectifs (identifiés en gras).

« Les plans locaux d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre:

- a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la mise en valeur des entrées de ville et le développement rural ;*
- b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;*
- c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;*

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

Un contenu modifié et enrichi des documents composant le PLU.

Le nouvel article L123-1-2 relatif au rapport de présentation précise qu'il doit outre ses anciens objectifs:

- s'appuyer sur un diagnostic établi au regard des besoins répertoriés en matière de surfaces agricoles et de développement forestier,
- présenter une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers,
- justifier les objectifs compris dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le SCoT et au regard des dynamiques économiques et démographiques;

L'article L.123-1-3 relatif au PADD élargit la liste des politiques pour lesquelles il doit définir des orientations générales: protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, préservation ou remise en bon état des continuités écologiques.

Par ailleurs, le PADD doit arrêter les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'EPCI ou de la commune.

Enfin, le PADD doit dorénavant fixer des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Le nouvel article L123-1-4 relatif aux orientations d'aménagement et de programmation (qui remplacent les orientations d'aménagement) prévoit qu'elles comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements en précisant leurs objectifs dans les trois domaines retenus.

- en ce qui concerne l'aménagement: les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de Schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.
- en matière d'habitat: les orientations définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements. Dans le cadre strict de PLU intercommunaux, ces orientations tiennent lieu du PLH.
- en matière de transports et de déplacements, dans le cas des plans tenant lieu de plan de déplacements urbains : les orientations précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports.

L'article L123-1-5 est consacré au règlement, lequel, outre ses anciennes possibilités:

- peut fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagements (11°)
- peut, dans des secteurs qu'il délimite et situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, imposer une densité minimale de construction, (13°bis)
- peut imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements, notamment dans les secteurs qu'il ouvre à l'urbanisation (14°)
 - de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'il définit,
 - de respecter en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques des critères de qualité renforcés qu'il définit.
- dans les zones naturelles, agricoles ou forestières, peut délimiter des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées dans lesquels des constructions peuvent être autorisées à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages. Il précise les conditions de hauteur, d'implantation et de densité des constructions permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone.

L'article L123-1-12 permet de fixer un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation, lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent (L123-1-12).

L'article L123-1-9 précise que le PLU prend en compte, lorsqu'ils existent, les Schémas régionaux de cohérence écologique et les plans climat-énergie territoriaux.

Enfin, l'article L123-13-1 est modifié à un double titre. Lorsque le PLU doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, cet article fixe le délai à 6 ans (et non plus à 10 ans) pour faire l'analyse des résultats de l'application du PLU et prévoit que cette analyse portera notamment sur l'environnement et également sur la maîtrise et de la consommation des espaces.

Ainsi, au regard de ces éléments, les PLU doivent aujourd'hui, en sus des objectifs définis par la loi SRU, contribuer à répondre aux grands défis suivants :

- l'adaptation au changement climatique par la limitation des émissions de gaz à effet de serre et la diminution des obligations de déplacement ;
- la maîtrise de l'énergie notamment par l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments et la constitution d'un tissu bâti plus compact ;
- la réduction de la consommation des espaces naturels et agricoles par la lutte contre l'étalement urbain, la mise en œuvre d'une gestion économe de l'espace et la reconstruction de la ville sur elle même ;
- l'enrayement de la perte de la biodiversité sur le territoire, à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (trames vertes et bleues) ;
- la conception de l'urbanisme de façon globale en harmonisant les documents d'orientation et les documents de planification établis à l'échelle de l'agglomération ;
- le développement des communications numériques.

4.3.3. LA LOI DU 5 JANVIER 2011 PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION DE LA LEGISLATION AU DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

La loi n°2011-12 du 5 janvier 2011 publiée au JO le 6 janvier 2011 modifie l'article L123-19 du Code de l'urbanisme afin de préciser les modalités d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions de cette loi.

Ces dispositions transitoires permettent aux procédures engagées d'être poursuivies après la date du 13 janvier 2011 sur la base des dispositions réglementaires et législatives antérieures à la loi Grenelle 2 et de prévoir un délai raisonnable pour intégrer l'ensemble des dispositions de la loi ENE.

Dès lors que le plan local d'urbanisme en cours d'élaboration ou de révision est arrêté après le 1^{er} juillet 2012 et/ou approuvé après le 1^{er} juillet 2013, il doit intégrer les dispositions de la loi ENE.

4.4. LA LOI ALUR

La loi ALUR n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové vise à faciliter la construction de logements tout en luttant contre l'artificialisation des sols.

La lutte contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers doit être clairement affichée et recherchée dans le cadre de l'aménagement du territoire communal et de l'élaboration du PLU.

4.4.1. LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN ET LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Le PLU doit identifier les potentiels de densification des zones déjà urbanisées et favoriser la densification des quartiers pavillonnaires. L'analyse de la consommation d'espace dans le PLU doit porter sur les 10 dernières années ou depuis la dernière révision. Le PADD fixera des objectifs chiffrés de modération de la consommation d'espace.

Les nouvelles dispositions instaurées par la loi ALUR sont :

- la suppression, dans l'article L.123-1-5 du CU, de la taille minimale des parcelles pour construire
- la suppression du coefficient d'occupation des sols (COS). Les bonus de constructibilité (articles L.123-11, L.127-1, L.128-1) doivent désormais se baser sur les autres règles de gabarit
- l'institution d'un coefficient de biotope :
Il s'agit d'un ratio entre la surface favorable à la nature et la surface d'une parcelle construite ou en passe de l'être. Lors d'opérations de constructions neuves ou de rénovation, le PLU peut prévoir une part de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménagées (sols, terres végétalisées, toitures et terrasses ou murs végétalisés, surfaces alvéolées perméables, zones humides, etc).

Le PLU doit favoriser le reclassement en zones naturelles des anciennes zones à urbaniser qui au bout de 9 ans sont restées sans projet d'aménagement ou d'acquisition foncière.

Le bilan de l'analyse de la consommation de l'espace communal doit aboutir au juste dimensionnement des zones ouvertes à l'urbanisation et à une optimisation du tissu urbain déjà urbanisé en U.

4.4.2. LIMITATION DE L'ETALEMENT URBAIN DU A UN URBANISME COMMERCIAL DEBRIDE

Maîtriser l'aménagement commercial : en cas de projet d'équipements commerciaux, les porteurs de projets devront organiser la remise en état du terrain ou traiter l'éventuelle friche commerciale.

Dispositions nouvelles destinées à limiter les espaces imperméabilisés liés au stationnement des équipements commerciaux :

La superficie des parkings créés doit être inférieure ou égale au % de la surface commerciale bâtie. Au travers du PLU, il est possible de moduler le ratio applicable au stationnement, en cas de création d'emplacements destinés aux véhicules hybrides qui ne seraient dès lors pas pris en compte dans ce ratio. Les emplacements réalisés avec des revêtements perméables comptent par ailleurs pour moitié (à compter du 01/01/2016)

Mieux traiter les sols pollués. La loi ALUR comprend des dispositions destinées à poursuivre l'évolution et la clarification indispensables pour permettre le recyclage maîtrisé d'anciens sites industriels. L'élaboration du PLU sera l'occasion de faire le bilan des sites éventuellement concernés sur la commune.

La Loi ALUR prévoit la caducité des POS au 31 décembre 2015 et le retour au Règlement National d'Urbanisme (RNU). Il y est également prévu une disposition transitoire permettant, dans le cas où le conseil municipal a prescrit l'élaboration du PLU avant le 31 décembre 2015, de maintenir le POS en vigueur jusqu'au 26 mars 2017, date à laquelle le PLU devra être approuvé.

4.5. LOI DU 27 JUILLET 2010 DE MODERNISATION DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE

La loi n° 2010-874 de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010 prévoit des mesures visant à renforcer la protection des espaces agricoles et forestiers et l'utilisation économique des espaces naturels, assignées aux documents d'urbanisme. De plus, la loi de modernisation de l'agriculture prévoit des mesures visant à renforcer la protection des espaces agricoles contre l'artificialisation et complète les lois Grenelle en la matière. L'ensemble de ces objectifs est étroitement lié à la lutte contre l'étalement urbain et à l'optimisation des capacités de développement des espaces urbains existants, notamment ceux qui bénéficient d'une bonne desserte par les transports en commun.

Elle vient compléter la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

Des dispositions ont ainsi été mises en place afin d'aider les communes à répondre à ces objectifs.

Notamment :

- l'obligation pour le rapport de présentation du PLU de présenter une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- l'obligation pour le PADD de fixer des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain ;
- la possibilité de délimiter des secteurs à proximité des transports collectifs existants ou programmé, et d'y imposer une densité minimale des constructions.

5. LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DE COMPATIBILITE

Les Plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec les Schémas de cohérence territoriale et les Schémas de secteur. La loi ENE a renforcé le rôle du SCoT et son lien avec les PLU en devenant le document d'encadrement supérieur. Le SCoT se voit attribuer un rôle d'intégrateur des normes supérieures. Les PLU couverts par un SCoT ont celui-ci pour unique référence au regard des exigences de compatibilité.

La commune de Trilport est concernée par l'élaboration du SCoT de Meaux engagée le 30 novembre 2007 par la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux. Le 7 décembre 2011, le Conseil communautaire a arrêté le projet de SCoT. A ce jour, l'enquête publique n'a pas encore été lancée.

A compter de l'approbation du SCoT, le PLU devra, le cas échéant, se mettre en compatibilité avec les orientations de ce dernier dans un délai de 3 ans.

En l'absence de SCoT, les PLU doivent être compatibles, s'il y a lieu, avec :

- 1) Les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral prévues aux articles L. 145-1 à L. 146-9;
Trilport n'est pas concernée par ces dispositions.
- 2) Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes prévues aux articles L. 147-1 à L. 147-8 ;
Trilport est concernée par ces dispositions.
- 3) Le Schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF);
Trilport est concernée par le SDRIF approuvé le 27 décembre 2013. Le PLU devra être compatible avec ce schéma.
- 4) Les Schémas d'aménagement régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion ;
Trilport n'est pas concernée par ces schémas.
- 5) Le Plan d'aménagement et de développement durable de Corse ;
Trilport n'est pas concernée par ce schéma.
- 6) Les chartes des Parcs naturels régionaux (PNR) et des Parcs naturels nationaux (PNN) ;
Trilport n'est pas comprise dans un périmètre de PNN et n'est pas concernée par l'élaboration du PNR Brie et 2 Morins.
- 7) Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE);
Trilport est couverte par le SDAGE du bassin Seine-Normandie 2010-2015.
- 8) Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE);
Trilport n'est couverte par aucun SAGE.
- 9) Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les Plans de gestion des risques d'inondation (PPRI) pris en application de l'article L. 566-7 du Code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7, lorsque ces plans sont approuvés ;
Trilport est concernée par le PPRI Vallée de la Marne de Poigny à Villenoy arrêté le 16 juillet 2007.

10) Les objectifs de gestion des risques technologiques définis par le Plan de gestion des risques technologiques (PPRT)

Trilport est concernée par le PPRT BASF HEALTH AND CARE PRODUCTS FRANCE SAS arrêté le 12 février 2013.

11) Les directives de protection et de mise en valeur des paysages.

Trilport n'est pas concernée par ces directives.

Par ailleurs, le PLU doit être compatible, s'il y a lieu, avec les dispositions du :

1) Schéma de mise en valeur de la mer :

Trilport n'est pas concernée par ce type de schéma.

2) Plan de déplacements urbains (PDU):

Trilport est concernée par le Plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014.

Il n'existe pas de Plan de Déplacement Urbain à l'échelle de la CAPM, mais un Plan Local de Déplacement est en cours d'élaboration.

3) Programme local de l'habitat (PLH).

Trilport est concernée par le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la CAPM approuvé en mars 2014, pour la période 2013-2019.

5.1. LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE (SDRIF)

La Région Ile-de-France est une collectivité territoriale dont les prescriptions d'urbanisme sont considérées comme de rang supérieur à celles de la commune. Le PLU de Trilport devra donc être compatible avec le SDRIF en vigueur, c'est-à-dire ne comporter aucune orientation, aucune disposition qui lui soient contraires.

Le nouveau SDRIF a été approuvé par décret en Conseil d'État du 27 décembre 2013 suite à la mise en révision de celui de 1994 par le décret du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Le SDRIF de 1994 est désormais abrogé.

Conformément à l'article L.141-1 du CU, le SDRIF « (...) *détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. (...)* ».

Il s'agit d'un document d'orientation générale qui définit les options fondamentales et les objectifs essentiels de l'aménagement du territoire et arrête les règles générales qui s'appliquent à chacun de ces objectifs.

Les documents d'urbanisme en vigueur doivent être mis en compatibilité avec le SDRIF le cas échéant au plus tard le 27 décembre 2016.

5.1.1. LES PRINCIPES GENERAUX DU SDRIF

Le projet régional est structuré autour de trois défis sociaux, économiques et environnementaux dont le but est d'accompagner le projet de la transition de l'aménagement régional à horizon 2030 :

- Agir pour une Ile-de-France plus solidaire

- Anticiper les mutations environnementales
- Conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie

Afin de mettre en œuvre ces défis, le projet spatial régional se décline par les trois piliers suivants :

- Relier et structurer, pour permettre une région plus connectée et plus durable ;
- Polariser et équilibrer, pour construire une région plus diverse, vivante et attractive ;
- Préserver et valoriser, pour développer une région plus vivante et plus verte.

Plusieurs objectifs viennent appuyer ces trois piliers :

- Un effort de création de 70 000 logements par an en moyenne, soit près de 1,5 million de nouveaux logements à l'horizon 2030 ;
- La création de 28 000 emplois par an avec une volonté accrue d'un rééquilibrage territorial et d'une solidarité entre bassins de vie ;
- L'articulation du réseau de transports en commun notamment avec le réseau du Grand Paris afin de favoriser l'accessibilité aux services et équipements et diminuer la dépendance à l'automobile ;
- L'articulation des infrastructures de transport métropolitaines (roades routières, ferrées, aéroports, ports) facteurs d'attractivité économique ;
- La production d'un urbanisme de qualité permettant de limiter la vulnérabilité des tissus ;
- La limitation de la consommation foncière, la valorisation et la protection des ressources naturelles.

Par ailleurs, le projet régional s'appuie sur plusieurs principes :

- La mixité et la proximité des fonctions et des aménités urbaines pour chaque bassin de vie en vue d'un meilleur équilibre entre l'habitat, l'emploi et les transports collectifs ;
- La robustesse et la résilience du système francilien pour mieux résister aux crises de toutes sortes ;
- La maîtrise de l'étalement urbain et du gaspillage du foncier et des espaces naturels ;
- La valorisation et la préservation des ressources naturelles, de la biodiversité, du patrimoine naturel, urbain, architectural et paysager.

Enfin, le SDRIF se fixe deux objectifs transversaux fondamentaux :

- améliorer la vie quotidienne des Franciliens ;
- améliorer le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France.

Le Schéma directeur Île-de-France 2030 se donne ainsi pour ambition l'établissement d'un modèle urbain compact et intense, solidaire, maillé et multipolaire, tenant tout autant compte des identités et des initiatives locales, que du besoin de cohérence de l'intérêt général pour le long terme.

5.1.2. EVOLUTIONS MAJEURES INTRODUITES PAR LE SDRIF DE 2013

5.1.2.1. Les dispositions

Au regard des objectifs retenus précédemment, les évolutions majeures introduites par le SDRIF de 2013 au regard des principes retenus dans le SDRIF de 1994 sont les suivantes :

Introduction de dispositions réglementaires relatives à la densification des tissus urbains

Le SDRIF impose une obligation de moyen en matière de densification des espaces d'habitat à l'horizon 2030. Le seuil minimal de densification est à déterminer au regard de la nature de leur tissu (densité de référence), de leur desserte (présence *de* gares).

Dans ses grands objectifs, le SDRIF indique que les efforts de densification doivent porter principalement sur les secteurs bien desservis et équipés. A ce titre, une attention particulière doit être portée sur les quartiers de gares en matière de mixité des fonctions urbaines et de densité bâtie.

Mobilisation non obligatoire des capacités d'extension et possibilité de mutualisation à l'échelle intercommunale

Le SDRIF offre des capacités d'extension urbaine de plusieurs natures (pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, capacités d'extension des agglomérations, des pôles de centralité, des bourgs-villages-hameaux ; autour des gares). Il est important de noter que :

- ces capacités constituent des potentialités sans obligation de mobilisation d'ici 2030 ;
- les capacités liées aux pôles de centralité et aux bourgs-villages-hameaux peuvent être regroupées et repositionnées dans le cadre d'une intercommunalité lors de l'élaboration d'un SCoT ou d'un PLU ;
- les capacités d'urbanisation non cartographiées peuvent être cumulées et s'ajouter aux capacités cartographiées.

Introduction de liaisons multifonctionnelles

Le SDRIF introduit des principes de liaisons fonctionnelles de plusieurs natures : continuités vertes, écologiques, agricoles et espaces de respiration. Le document local doit traduire et localiser précisément ces continuités en fonction de leur nature.

Création d'un outil Front Urbain d'Intérêt Régional (FUIR)

Afin de limiter la consommation foncière et de construire des limites d'urbanisation cohérentes, le SDRIF crée le FUIR, au-delà duquel toute urbanisation est proscrite. Le document local doit déterminer la position exacte de ces FUIR et ses modalités d'aménagement.

5.1.2.2. Leurs conditions de mise en œuvre

Afin de justifier de sa compatibilité avec le SDRIF 2013, le document d'urbanisme devra apporter une démonstration claire et étayée sur les moyens mis en œuvre pour le respect notamment des nouvelles dispositions relatives à la densification et à l'extension.

Concernant la justification des objectifs de densification

Le document concerné doit clairement établir la densité de référence prise en compte au 27 décembre 2013, date d'entrée en vigueur du SDRIF.

Le document devra également expliquer de quelle façon l'objectif de densification qui sera retenu à l'horizon du document contribue à l'atteinte de l'objectif imposé à l'horizon 2030.

Enfin, le document devra démontrer dans quelle mesure la combinaison de règles retenues permet bien d'atteindre l'objectif retenu.

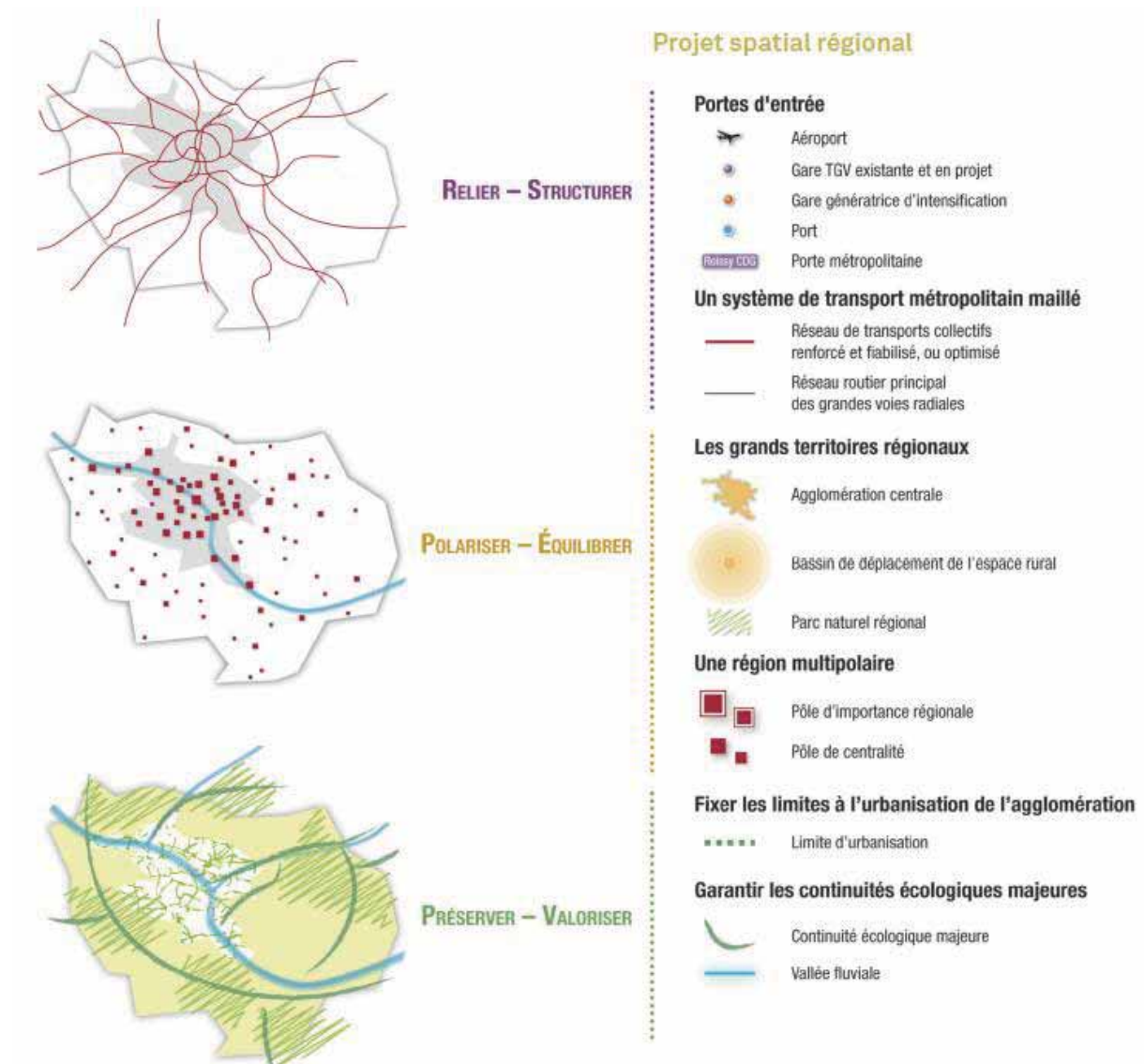
Concernant la mobilisation des potentiels d'extension non cartographiés

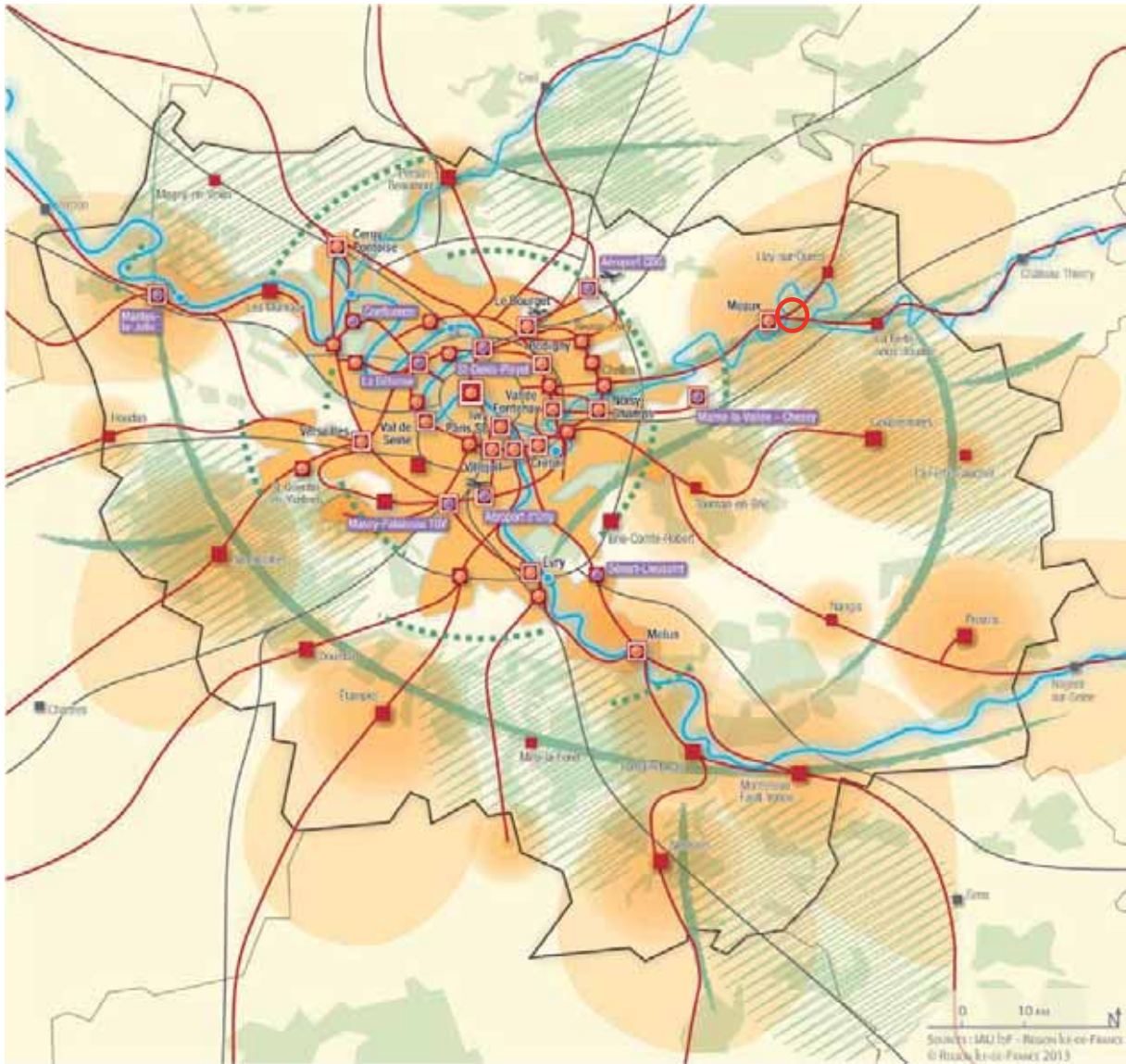
Le document concerné doit clairement établir la surface urbanisée de référence prise en compte au 27 décembre 2013, date d'entrée en vigueur du SDRIF.

Le document doit clairement identifier les potentiels mobilisables à horizon 2030 au regard de leurs différentes natures (secteur de gare, agglomération d'un pôle de centralité, bourgs-villages-hameaux) et justifier les surfaces mobilisées dans le cadre du document.

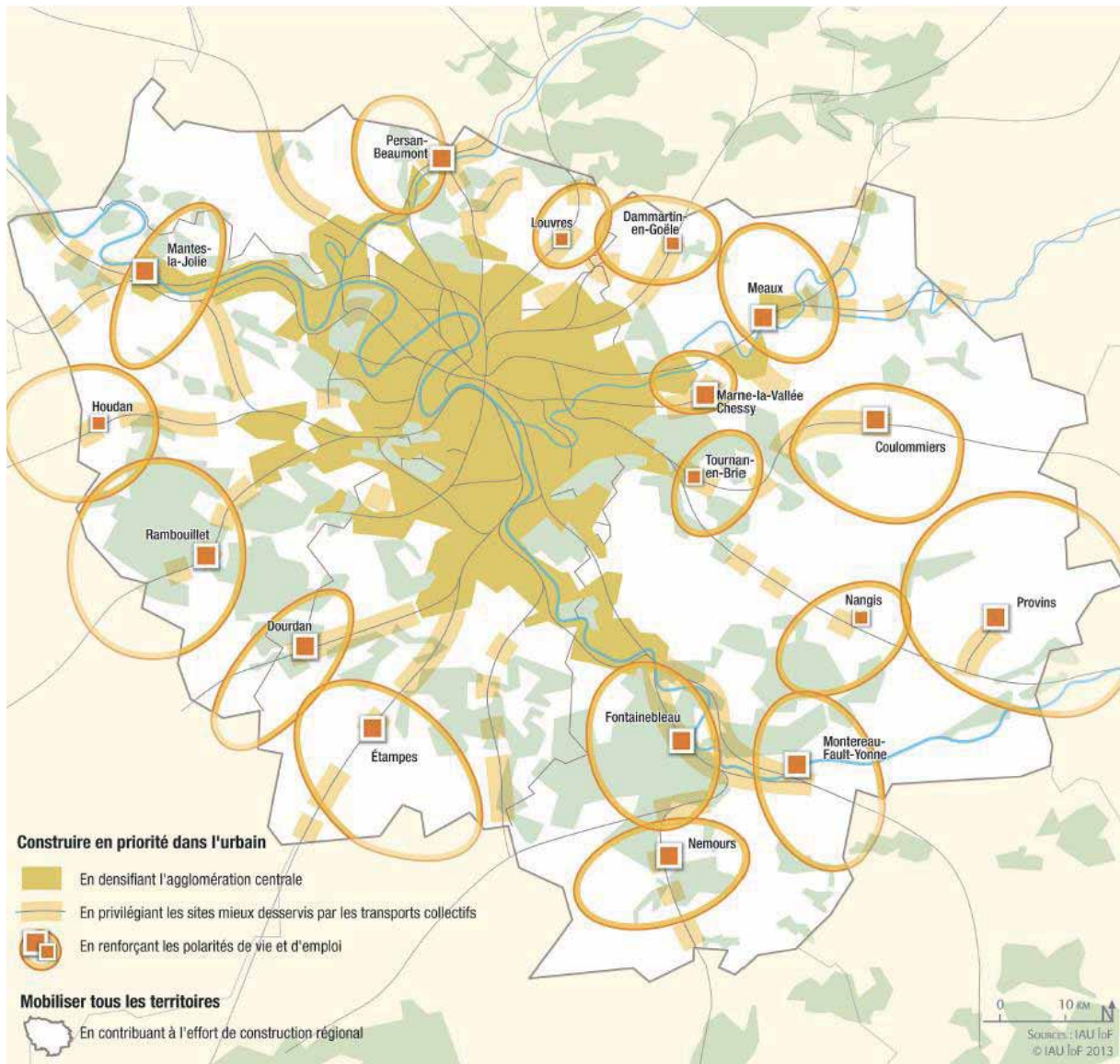
Concernant les potentiels liés aux gares, leur mobilisation ne peut avoir lieu que dans un rayon de l'ordre de 2 km autour de la gare. Pour les autres potentiels, ils doivent être mobilisés en continuité de l'espace déjà urbanisé et en respectant les autres principes de préservation (trames, espaces boisés, fronts urbains).

5.1.2.3. Le projet spatial régional





Trilport se situe à l'Est d'un pôle d'importance régionale correspondant à la Ville de Meaux et de sa « gare génératrice d'intensification ». La commune bénéficie d'un réseau de transports collectifs renforcé grâce à la présence sur son territoire d'une gare SNCF reliant Paris à La Ferté-Milon et Château-Thierry. Elle se situe en outre dans un bassin de déplacement de l'espace rural élargi relatif aux centralités de Meaux, Lizy-sur-Ourcq et La-Ferté-sous-Jouarre.



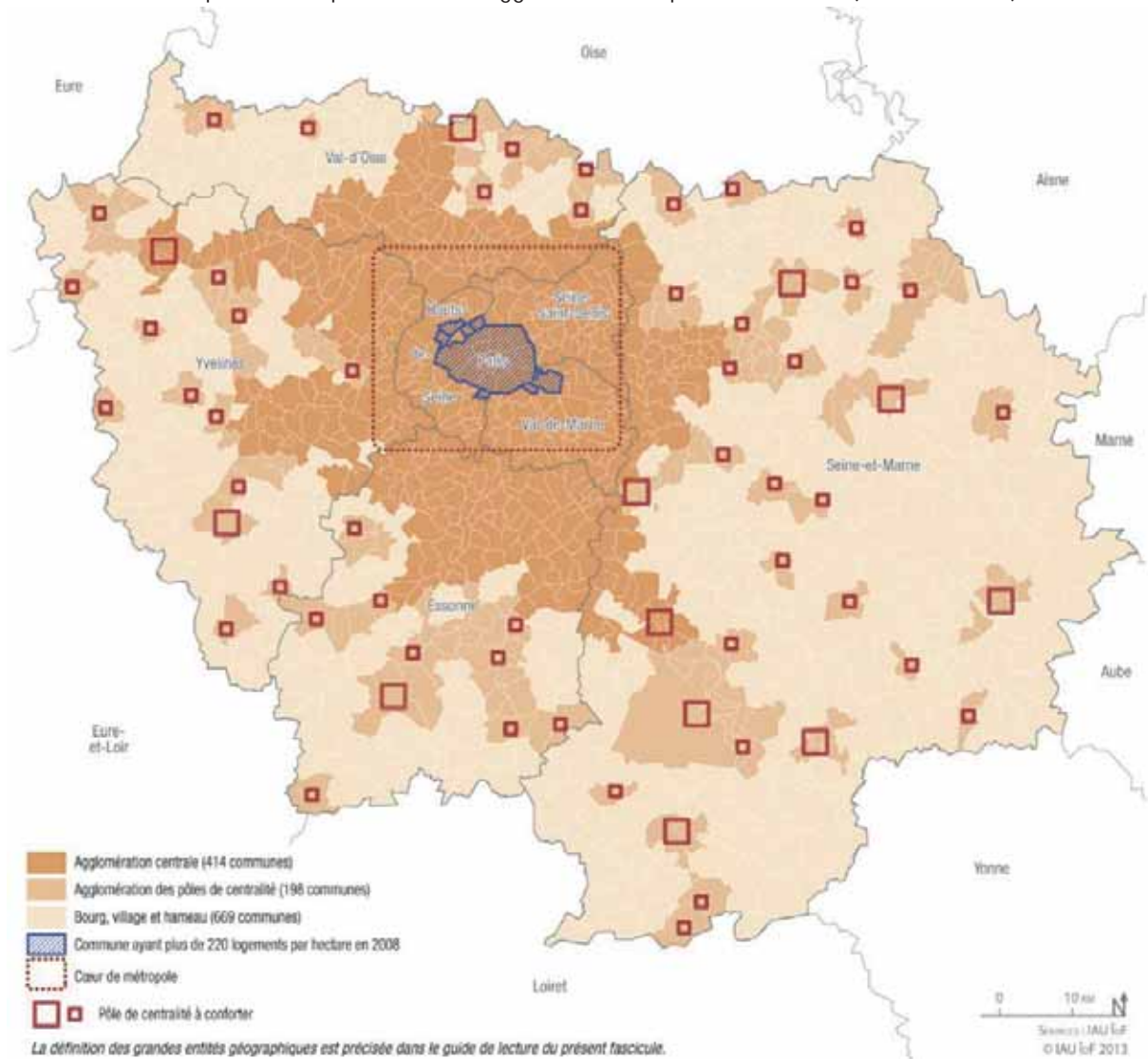
Trilport fait partie des territoires identifiés dans le cadre de l'objectif de production de logements de la région en raison de sa très bonne desserte en transports collectifs. De plus la commune fait partie d'une polarité de vie et d'emploi à renforcer. Cette carte présente pour la commune un objectif de construction en priorité dans l'urbain.

5.1.3. LES « GRANDES ENTITES GEOGRAPHIQUES »

De portée normative, elle établit une typologie des communes en fonction des orientations qui les concernent :

- « le cœur de métropole », qui comprend Paris et les communes dont le bâti est en continuité avec Paris, qui sont urbanisées (au moins 80% d'espaces urbanisés au MOS 2008) et denses (au moins 80 habitants +emplois à l'hectare d'urbain construit). Les communes, dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/hectare en 2008 (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat du cœur de métropole-110 logements/hectare) y sont identifiées;
- « l'agglomération centrale »;
- « les agglomérations des pôles de centralité »;
- « les bourgs, villages et hameaux ».

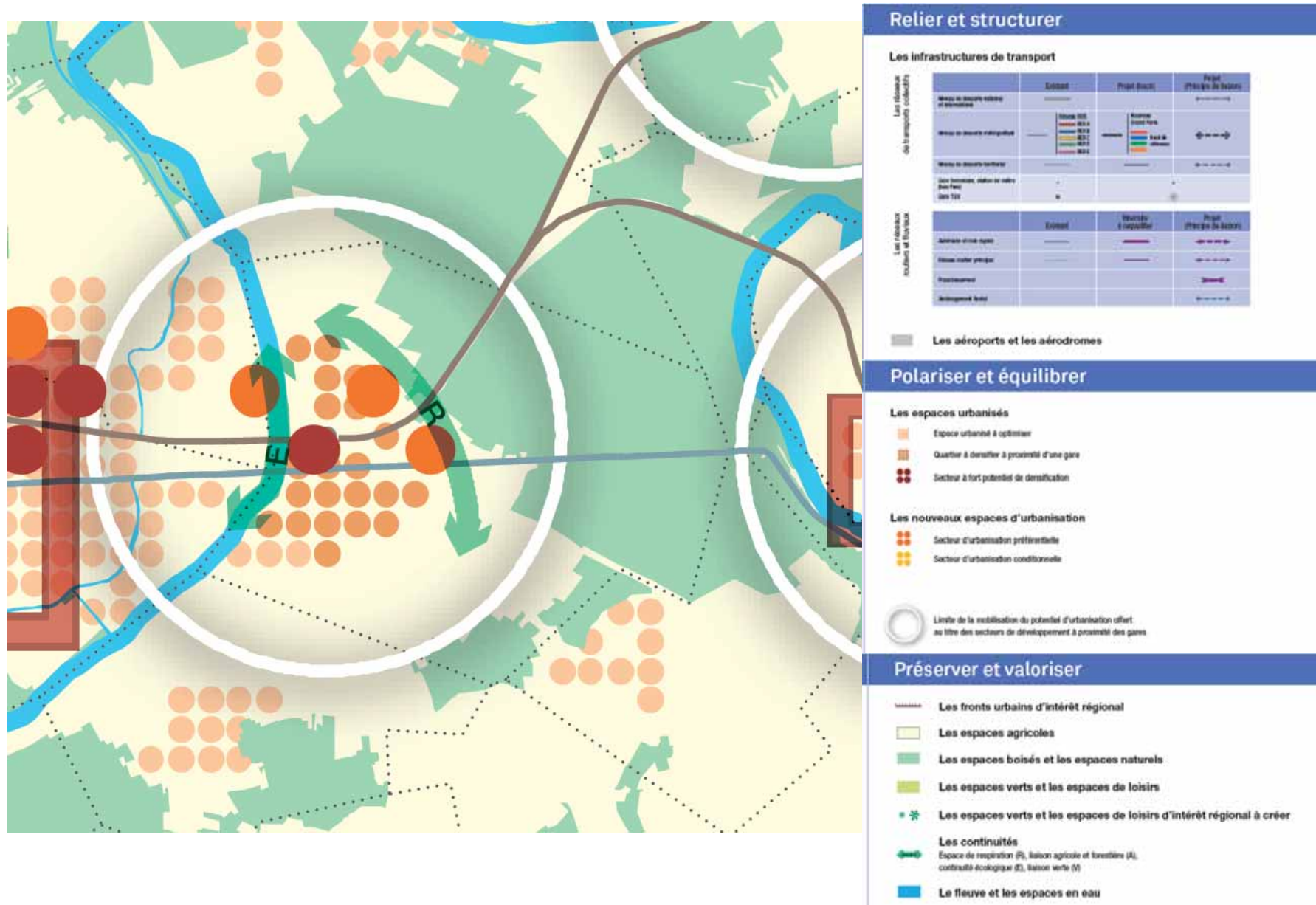
La commune de Trilport est comprise dans une agglomération de pôle de centralité (celui de Meaux).



5.1.4. LA CARTE DE DESTINATION GENERALE DES DIFFERENTES PARTIES DU TERRITOIRE (CDGT)

Le champ d'application géographique des orientations figure pour l'essentiel dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional. Sa légende est organisée autour des trois piliers « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ».

Cette carte, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation des sols (MOS) 2008. Il appartient aux documents d'urbanisme locaux de préciser les limites des espaces identifiés sur la CDGT du SDRIF, compte tenu des caractéristiques de l'espace en cause, et dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité.



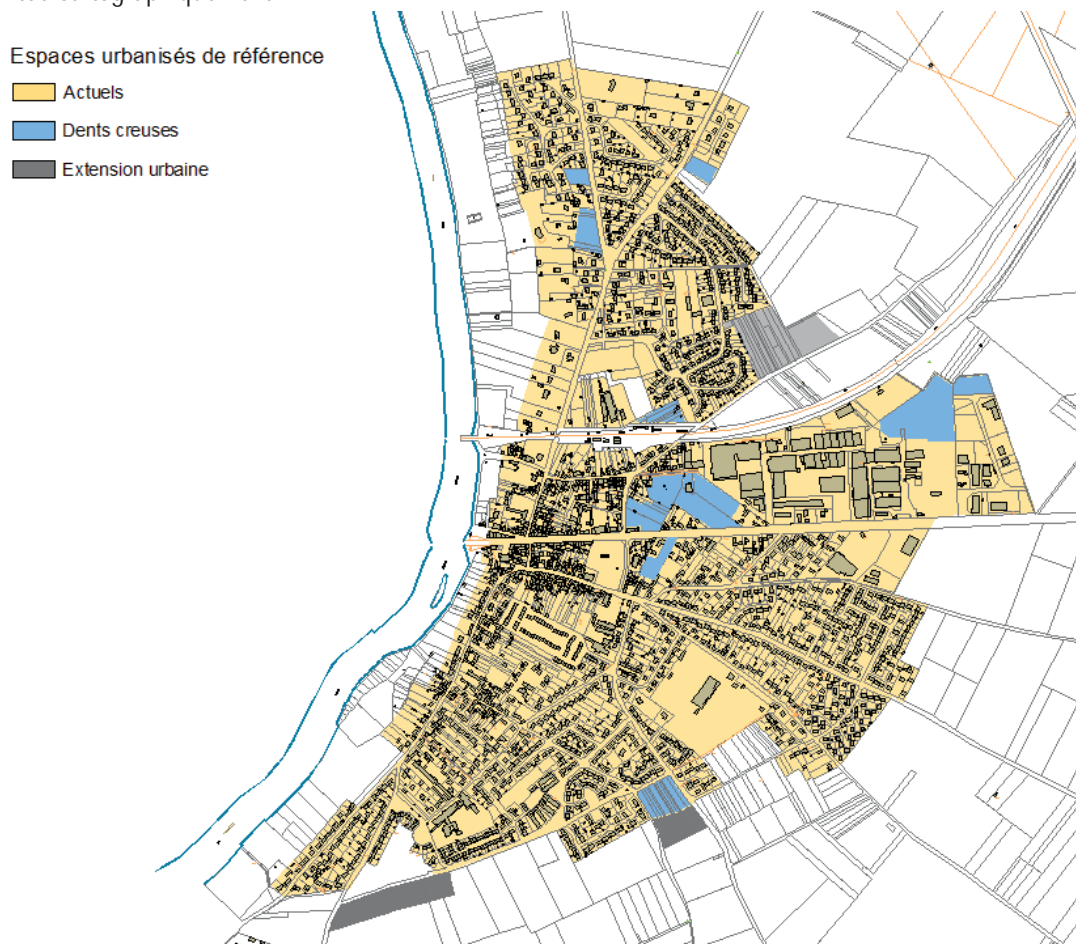
La carte définit les espaces suivants pour Trilport :

1. Le réseau de transport en commun : ligne SNCF
2. Le réseau routier : Route Départementale 603
3. Espace urbanisé à optimiser
4. Quartier à densifier à proximité d'une gare
5. Secteurs à fort potentiel de densification
6. Les secteurs d'urbanisation préférentielle
7. La limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares
8. Les espaces agricoles
9. Les espaces boisés et les espaces naturels
10. Les continuités : espace de respiration, continuité écologique
11. Les fleuves et les espaces en eau.

Définition de la Superficie Urbaine de Référence

De nombreuses règles d'encadrement définies par le SDRIF sont basées sur le calcul de la Superficie Urbaine de Référence qu'il est nécessaire de définir localement.

Cette superficie a été calculée en fonction des indications des orientations réglementaires du SDRIF. Elle est présentée cartographiquement.




Superficie Urbaine de Référence	hectares
Superficie urbaine actuelle au sens du SDRIF	171,45
Dents creuses	8,66
Extension urbaine prévue par le PLU	5,60
Superficie Urbaine totale projetée	185,70

Définition de la Superficie des espaces d'habitat

Pour calculer la densité d'habitat il est également nécessaire de définir la Superficie des espaces d'habitat.

Superficie d'Habitat de Référence	hectares
Superficie urbaine actuelle au sens du SDRIF	171,45
Zone d'activité économique du nord de la RD603	23,73
Zone d'activité commerciale	3,04
Usine Nugue	1,08
Superficie d'Habitat de Référence	143,60

5.1.4.1 Le réseau de transport en commun : ligne SNCF

Le SDRIF indique un réseau de desserte métropolitain existant correspondant à la ligne SNCF ainsi qu'à la gare de Trilport. 

5.1.4.2 Le réseau routier : Route Départementale 603

Le SDRIF indique un réseau routier principal existant correspondant à la RD603 ex RN3 qui traverse la commune d'ouest en est. 

5.1.4.3 Espace urbanisé à optimiser



À l'horizon 2030, y est attendue une augmentation minimale de 10 %:

- de la densité humaine (l'augmentation de la densité humaine entre 2008 et 2030 est obtenue en divisant la somme de la population et de l'emploi, accueillis ou susceptibles de l'être, par la superficie de l'espace urbanisé à laquelle s'ajoute, le cas échéant, la superficie des nouveaux espaces d'urbanisation.);
- de la densité moyenne des espaces d'habitat à l'échelle communale ou intercommunale (les espaces d'habitat sont les zones à vocation principale d'habitation dans les documents locaux d'urbanisme ; la densité des espaces d'habitat correspond au rapport entre le nombre de logements et la superficie des espaces dédiés à l'habitat (y compris les espaces privés et les espaces communs)).

5.1.4.4 Quartier à densifier à proximité d'une gare



Ces quartiers sont définis par un rayon de l'ordre de 1000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 mètres d'une station de transport collectif en site propre, existante ou à venir.

À l'horizon 2030, est attendue une augmentation minimale de 15 % :

- de la densité humaine ;
- de la densité moyenne des espaces d'habitat à l'échelle communale ou intercommunale.

La surface des espaces urbanisés a été calculée en fonction des indications des orientations réglementaires du SDRIF. Elle correspond aux zones suivantes desquelles ont été déduits certains espaces :

Augmentation de la densité humaine

On dénombre à Trilport 4898 habitants et 1133 emplois (chiffres Insee 2012).

La superficie de l'espace urbanisée étant égale à 171,45 hectares, la densité humaine est donc (en 2012) de 6031 / 171,45 soit **35 personnes par hectare**.

Une augmentation de 10% pour 3/24^e de la densité humaine et de 15% pour 21/24^e de cette même densité est inscrite au SDRIF pour la commune de Trilport.

$$\begin{aligned} ((35 \times 1,15) / 24) \times 21 &= 35,2 \\ ((35 \times 1,10) / 24) \times 3 &= 4,8 \\ 35,2 + 4,8 &= 40 \end{aligned}$$

Le PLU doit donc permettre d'atteindre une densité humaine de 40 personnes par hectare à l'horizon 2030.

La superficie de l'espace urbanisé à laquelle s'ajoute la superficie des dents creuses urbanisable et des nouveaux espaces d'urbanisation au PLU est de **185,7 hectares** (171,45 + 14,25).

La projection démographique calculée à partir des potentiels d'urbanisation sur la commune offert par le PLU estime le nombre d'habitants à 6 301 (Chapitre III du rapport de présentation). Le nombre d'emplois est quant à lui estimé à 1 270. Ainsi la somme est égale à 7 571.

La densité humaine est donc de 7571 / 185,7, soit 40,8 personnes./ha.

Le PLU permet ainsi d'atteindre une densité moyenne des espaces urbanisés de **40,8 personnes par hectare à l'horizon 2030**. Cette dernière est donc supérieure aux exigences du SDRIF et est témoin d'une intensification du tissu urbain à l'échelle de la commune.

Augmentation de la densité d'habitat

La modération de l'extension urbaine peut en outre se justifier par une augmentation de la densité d'habitat à l'horizon 2030.

On dénombre à Trilport 1 977 logements (chiffres Insee 2012).

La superficie des espaces d'habitat existants en 2012 étant égale à 143,6 hectares, la densité d'habitat est donc (en 2012) de 1 977 / 143,6 soit **13,77 logements par hectare**.

Une augmentation de 10% pour 3/24^e de la densité d'habitat et de 15% pour 21/24^e de cette même densité est inscrite au SDRIF pour la commune de Trilport.

$$\begin{aligned} & ((13,77 \times 1,15) / 24) \times 21 = 13,856 \\ & ((13,77 \times 1,10) / 24) \times 3 = 1,893 \\ & = 15,75 \end{aligned}$$

Le PLU doit donc permettre d'atteindre une densité d'habitat de 15,75 logements par hectare à l'horizon 2030.

La superficie de l'espace urbanisé à destination d'habitat à laquelle s'ajoute la superficie des nouveaux espaces d'urbanisation à destination d'habitat au PLU est de **152,8 hectares** (141,4 + 11,4).

La projection du nombre de logements calculée à partir des potentiels d'urbanisation sur la commune offert par le PLU estime le nombre de logements à 2 829 (Chapitre III du rapport de présentation).

La densité d'habitat est donc de 2 829 / 152,8, soit 18,51 lgt./ha.

Le PLU permet ainsi d'atteindre une densité moyenne d'habitat de 18,51 logements par hectare à l'horizon 2030. Cette dernière est donc supérieure aux exigences du SDRIF et est témoin d'une intensification du tissu urbain à l'échelle de la commune.

Compatibilité du PLU avec le SDRIF :

- Espace urbanisé à optimiser

Est concerné le secteur sud de la zone urbaine de Trilport, représenté par 3 pastilles.

Dans le PLU de Trilport cet espace correspond à la fois à l'un des sites de l'éco quartier de l'Ancre de lune (le site Berlioz/Fublaines de la ZAC où sont prévus environ 50 logements) et à un secteur de dent creuse où le PLU permet la réalisation de 30 logements (le site du Peuplin).

- Quartier à densifier à proximité d'une gare

Est concernée la quasi-totalité de la zone urbaine de Trilport (incluant le centre-ville, les zones résidentielles).

Dans le PLU de Trilport la densification à proximité de la gare est principalement réalisée sur le site principal de l'éco quartier de l'Ancre de lune (le site Saint-Fiacre/Verdun de la ZAC), où sont prévus 430 logements.

Augmentation des densités

Ces secteurs permettent d'augmenter la densité humaine de 16,6% en passant de 35 personnes/hectare en 2012 à 40,8 personnes/hectare en 2030.

La densité moyenne des espaces d'habitat augmentera de 34,4% en passant de 13,77 logements/hectares en moyenne à 18,51 logements/hectare en moyenne.

Les objectifs du projet de SDRIF de 2013 seront donc largement atteints et même dépassés. (voir détails dans partie 7 du rapport de présentation)

5.1.4.5 Secteurs à fort potentiel de densification



Ils doivent contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux.

Compatibilité du PLU

Il existe un secteur à fort potentiel de densification sur la commune : il est situé entre la gare SNCF et la route départementale 603. Dans le PLU de Trilport cet espace correspond au site principal de l'éco quartier de l'Ancre de lune : le site Saint-Fiacre-Verdun de la ZAC où sont prévus environ 430 logements.

5.1.4.6 Les secteurs d'urbanisation préférentielle



L'urbanisation de ces secteurs (si le choix est fait de les urbaniser) doit se faire en continuité de l'espace urbanisé existant, sous réserve de ne pas porter atteinte à une continuité écologique, à un espace de respiration.

Le SDRIF privilégie les secteurs offrant un potentiel de création de quartiers urbains de qualité et une forte densité, grâce notamment à leur desserte en transports collectifs et à l'accessibilité aux équipements et services.

Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes et les groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets.

L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteurs d'urbanisation préférentielle de la commune (et, le cas échéant, de ceux du groupement de communes) :

- au moins égale à 35 logements par hectare;
- au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants en 2008, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 35 logements par hectare

Compatibilité du PLU

Deux zones sont concernées : l'entrée de ville Est et un secteur au Nord-Est de la zone urbaine. Une troisième zone à cheval avec la commune de Poincy est localisée, sur la partie trilportaise, sur la Marne. Le PLU de Trilport n'urbanise pas ces secteurs, notamment afin de préserver l'espace de respiration des espaces agricoles et forestier, et de respecter la réglementation sur les zones inondables.

5.1.4.7 La limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares



Sont concernés les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare représentés de façon indicative sur la carte de destination générale des territoires.

À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible dans ces secteurs. Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.

Le projet de PLU ouvre à l'urbanisation 4,95 hectares. Il propose également d'urbaniser des terrains vacants non comptés dans la surface urbanisée de référence, soit 1,7 hectares. Il étend ainsi la surface urbanisée de référence de **6,65 hectares au total** ; néanmoins, la moitié est en dent creuse ou en densification du tissu.

Ainsi, le PLU étend réellement (en extension du tissu) **la surface urbanisée de 2%** (3,45 / 171,45) ; il utilise donc uniquement le premier critère d'analyse, soit le potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité de la gare de Trilport.

Le PLU propose donc une limitation de l'extension urbaine (largement inférieure aux potentiels offerts par le SDRIF). L'ouverture à l'urbanisation demeure ainsi limitée.

	Surface U ou AU supplémentaires en <u>extension pure</u> pour 2030 (ha)
	3,45
ZAC Berlioz-Fublaines (AUGa)	2
Peuplin (AUGb)	1
ZAC St Fiacre – Verdun (AUA) - non compté dans la SUR	0
Fonds de jardin coteau - rue de Fublaines Sud	0,45
Fonds de jardin coteau - les Larris Sud	0

	Surface U ou AU supplémentaires en <u>dent creuse ou dans le tissu</u> pour 2030 (ha)
	3,2
ZAC Berlioz-Fublaines (AUGa)	0
Peuplin (AUGb)	1
ZAC St Fiacre – Verdun (AUA)– non compté dans la SUR	1,7
Fonds de jardin coteau - rue de Fublaines Sud	0
Fonds de jardin coteau - les Larris Sud	0,5

Compatibilité du PLU

Est concernée à Trilport la quasi-totalité du territoire communal (hors espaces forestiers).

Le site Berlioz/Fublaines de la ZAC est classé en zone AUGa au PLU. Il est actuellement cultivé et représente 2 ha.

Le secteur du Peuplin, classé en AUGb au PLU, représente également 2 ha (dont la moitié en dent creuse).

5.1.4.8 Les espaces agricoles



Les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver.

Les espaces agricoles qui ne figurent pas sur la carte sont à préserver s'ils sont exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole.

Dans le cas contraire, l'aménagement de ces espaces doit permettre d'en conserver une partie en espace ouvert. Dans les espaces agricoles, sous réserve des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues, sont exclus tous les ouvrages, installations et travaux autres que les aménagements et les constructions nécessaires à l'adaptation de l'appareil productif agricole.

Peuvent toutefois être autorisées certaines constructions sous condition de ne pas nuire à l'activité agricole ou de ne pas remettre en cause sa pérennité.

Ces aménagements et ces constructions doivent être économes en espace et veiller à une bonne intégration environnementale et paysagère. Leur localisation doit prendre en compte les risques de nuisances pour le voisinage, ainsi que les données géomorphologiques et hydrographiques du terrain.

Les éléments, les espaces et les milieux d'intérêt écologique et paysager présents dans les espaces à dominante agricole doivent être identifiés et préservés par les documents d'urbanisme locaux.

Compatibilité du PLU

L'ensemble des espaces agricoles identifiés dans le projet de SDRIF sont protégés.

Font exception :

- Le site Berlioz/Fublaines de la ZAC. Ce secteur doit permettre la construction de 50 logements.

- Le secteur du Peuplin. ce secteur est une dent creuse au sud de la zone urbaine constituée. La municipalité souhaite l'ouvrir à l'urbanisation afin de permettre la réalisation d'une vingtaine de logements (dont 30% en locatif social) en respectant la limite d'urbanisation en cohérence avec les secteurs urbanisés à l'ouest et à l'est du site.

5.1.4.9 Les espaces boisés et les espaces naturels



Sans préjudice des dispositions du Code de l'environnement, les espaces naturels représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire doivent être préservés. Ils n'ont pas vocation à être systématiquement boisés.

Sans préjudice des dispositions du Code forestier en matière de gestion durable, les bois et forêts doivent être préservés.

Lorsque les dispositions législatives et réglementaires applicables à ces espaces permettent de l'envisager, peuvent être autorisés :

- le passage des infrastructures, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement de continuités (espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes), par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin ;
- l'exploitation des carrières, sous réserve de ne pas engager des destructions irréversibles et de garantir le retour à une vocation naturelle ou boisée des sols concernés.

D'autres projets peuvent être autorisés à titre exceptionnel par le préfet, sous réserve de compensation, dès lors qu'aucun autre lieu d'implantation n'est possible, notamment dans les espaces urbanisés. Les aménagements et constructions doivent être économes en espace et veiller à une bonne intégration environnementale et paysagère, notamment par le maintien ou la restauration des continuités écologiques. Une attention toute particulière doit être portée à la préservation des espaces boisés et naturels dans les communes comprenant des secteurs déficitaires en espaces verts publics ou disposant de moins de 10% en superficie d'espaces agricoles, boisés, naturels et d'espaces ouverts urbains.

Les lisières des espaces boisés doivent être protégées. En dehors des sites urbains constitués, à l'exclusion des bâtiments à destination agricole, toute nouvelle urbanisation ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares.

Peuvent être autorisés les aménagements et les installations assurant la vocation multifonctionnelle de la forêt, à savoir la production forestière, l'accueil du public, les missions écologiques et paysagères, et notamment:

- l'accès pour les besoins de la gestion forestière;
- l'implantation des équipements nécessaires au développement économique de la filière bois;
- l'extension du patrimoine forestier ouvert au public, notamment en secteur périurbain et dans les secteurs carencés du cœur de métropole.

Compatibilité du PLU

Les espaces boisés et naturels repérés sur la carte de destination générale sont protégés par un classement en N. Ils correspondent à la forêt de Montceaux. Ces espaces sont par ailleurs protégés par un classement en espace boisé classé, et par une zone de lisière de 50 mètres (qui comprend 38,7ha du territoire communal).

5.1.4.10 Les continuités : espace de respiration, continuité écologique



Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement (secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, projets d'infrastructures, etc.). En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités, leur caractère multifonctionnel est essentiel à préserver, voire à améliorer (trame verte d'agglomération, corridor fluvial, rivière urbaine, etc.).

Leur rétablissement doit être favorisé à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain.

L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.

Dans le cadre de la réalisation de projets d'infrastructures, il faudra être particulièrement vigilant pour éviter, et le cas échéant pour réduire (et à défaut compenser) l'impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques.

Compatibilité du PLU

Le SDRIF indique deux espaces de continuité sur la commune :

- un espace de continuité écologique (E) suivant la rivière de Marne

Il est protégé par un classement en zone N des berges de la rivière.

- un espace de respiration (R) entre la zone urbaine et les espaces agricoles et boisés, à l'est de la commune

Cet espace est préservé au PLU. Il est protégé par un classement en N ou A.

5.1.4.11 Les fleuves et les espaces en eau

Il est impératif de prendre en compte dans les projets de densification et d'extension de l'urbanisation la préservation des ressources et des milieux en eau à long terme, au premier rang desquels les ressources stratégiques des grandes nappes (Champigny, Beauce, Albien et Néocomien).

L'urbanisation doit d'une part respecter l'écoulement naturel des cours d'eau, en particulier dans les fonds de vallée, et d'autre part permettre la réouverture des rivières urbaines et les soustraire aux réseaux d'assainissement, en réservant une marge de recul suffisante à leur renaturation (en particulier Bièvre, Croult, Morée, Petit-Rosne, Rosne, Sausset, Vieille-Mer -Arthelon, Marivel et Vaucresson).

Lorsque des continuités aquatiques ou humides ont été interrompues, leur restauration doit être recherchée, par exemple en reconnectant les annexes hydrauliques des cours d'eau (bras morts, noues) et par l'aménagement d'espaces ouverts et la végétalisation au bord de l'eau.

Les éléments naturels (zones humides, zones naturelles d'expansion des crues, berges naturelles, dépendances et délaissés de rivière et réseaux aquatiques et humides de têtes de bassin) participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau, ne doivent pas être dégradés par les aménagements et les constructions.

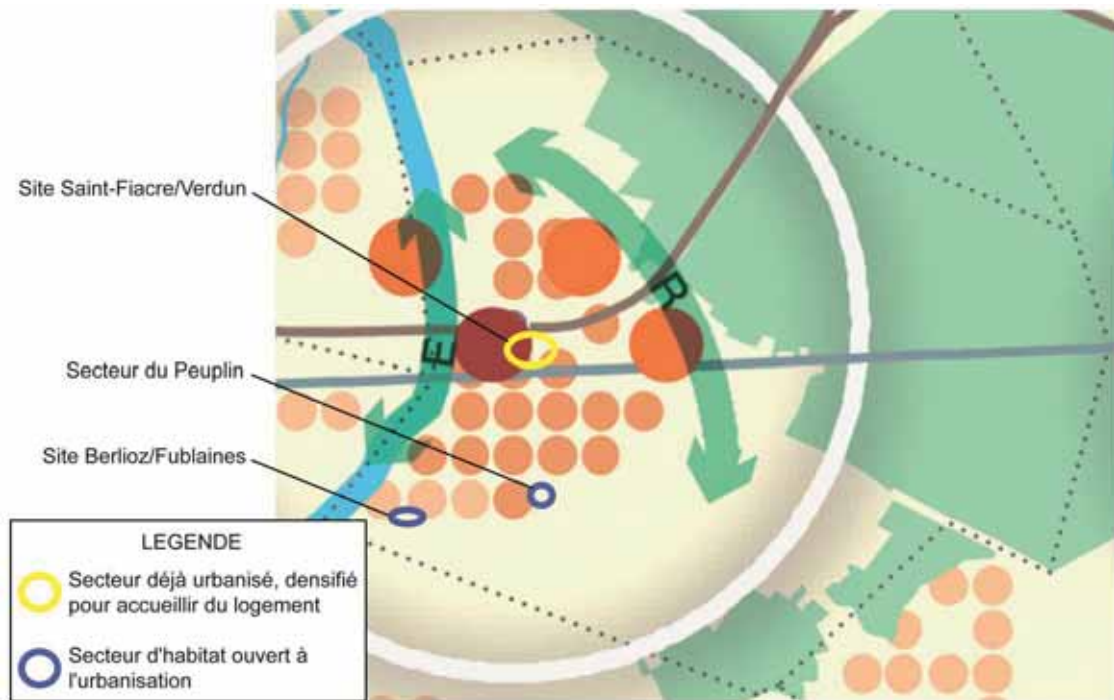
Les berges non imperméabilisées des cours d'eau doivent être préservées et leur rétablissement favorisé à l'occasion des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain.

Si la construction ou l'imperméabilisation des berges ne peut être évitée, pour assurer des fonctions en lien avec la voie d'eau notamment (port, zone de logistique multimodale, base nautique, etc.), la continuité de trame bleue et de trame verte et l'accessibilité du public aux cours d'eau doivent être respectées.

Compatibilité du PLU

La Marne, les bords de Marne, les mares et le ru du Travers sont protégés au PLU par un classement en Trame Bleue. La Marne et les mares sont également protégées par un classement en zone N. Un secteur spécifique a été créé sur les zones humides (Nzh).

5.1.4.12 Compatibilité du PLU avec la carte de destination générale des territoires du SDRIF de 2013 :



5.2 LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

La loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) a créé les Plans de Déplacements Urbains (PDU), le 30 décembre 1982. Le PDU est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements. Les mesures envisagées doivent permettre d'organiser le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Mais ce plan intègre également des questions d'aménagement, indissociables des problématiques de transport. La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, quant à elle, les rend obligatoires le 30 décembre 1996, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. La loi de décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) renforce les PDU.

La région Île-de-France compte plus de 11 millions d'habitants dans un rayon moyen de seulement 50 km. Quels que soient son statut social et sa situation géographique, chacun doit pouvoir facilement aller d'un point à un autre du territoire, selon ses modes de déplacement, dans des conditions respectueuses de la santé et de l'environnement. Le PDUIF est un outil au service de cette ambition.

Le PLU de Trilport doit être compatible avec le PDUIF approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France.

5.2.1. OBJECTIFS ET PRESCRIPTIONS

Les objectifs visés par le renforcement du PDU de loi SRU sont les suivants :

- Renforcer la cohésion sociale et urbaine,
- Etablir un calendrier des réalisations,
- Intégrer la sécurité des déplacements,
- Développer le volet stationnement et réorienter celui sur les marchandises,
- Favoriser la réalisation de plans de mobilité des établissements,
- Mettre en place des mesures de tarification et de billettique intégrées.

Les orientations pour le plan de déplacements urbains doivent porter sur :

- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants (bicyclette, marche, etc.),
- l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et en souterrain,
- le transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement,
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour le transport de leur personnel.

Ainsi le nouveau PDU d'Île-de-France (PDUIF) définit les actions à mettre en œuvre au cours des dix prochaines années ayant pour ambition de faire évoluer l'usage des modes alternatifs à la voiture dans une forte proportion.

On vise ainsi, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Pour répondre à ces exigences le nouveau PDU d'Ile-de-France (PDUIF) définit également 9 défis déclinés en 34 actions :

➤ Changer les conditions de déplacements :

Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transfert modal

➤ Changer nos comportements :

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements. Localement, le PDUIF identifie la ligne d'autobus 151-153 Paris-Arpajon-Massy comme un axe majeur. Il inclut la RN 104, la RN 20 et la RD 35 dans le réseau principal des voiries qui doivent faire l'objet de réflexions visant à leur aménagement en faveur de moyens de déplacement moins consommateurs en énergie.

Dans un contexte de mobilité croissante, les 34 actions du PDUIF visent d'ici 2020 à développer l'utilisation des transports collectifs (+20%) et des modes actifs (+10%) et à diminuer le trafic routier (2%).

Enfin, le PDUIF liste 4 prescriptions s'imposant notamment aux documents d'urbanisme :

- Donner la priorité aux transports collectifs au niveau des carrefours ;
- Réserver de l'espace pour le stationnement du vélo sur l'espace public ;
- Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles ;
- Limiter l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments de bureaux.

Aussi, il serait utile que le Rapport de présentation et le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU incluent une analyse et des orientations concernant les modes de déplacements à l'échelle intercommunale tenant compte de l'interdépendance entre les questions de voirie, de transports publics et d'urbanisme sans omettre les interactions avec les territoires limitrophes.

5.2.2. DISPOSITIONS RELATIVES A TRILPORT

La commune de Trilport ne doit pas accueillir de grandes infrastructures supplémentaires de niveau régional inscrites au PDU. Néanmoins, à son échelle, le PLU peut concourir à atteindre les objectifs régionaux par :

- la définition de normes de stationnement incitatives en matière de logements,
- la limitation des déplacements motorisés par densification du tissu urbain,
- l'identification des circulations douces à favoriser,
- l'identification d'aménagements nécessaires à l'amélioration de la circulation des bus et de leur desserte.

Compatibilité du PLU avec le PDUIF

Les mesures du PLU confortent les orientations fondamentales du PDU suivantes :

- Concernant la définition de normes de stationnements incitatives

La municipalité souhaite encadrer le développement du stationnement privé en respectant les normes indiquées au PDU (soit maximum 1,5 fois le taux de motorisation de la commune), sans pour autant contraindre de façon trop exagérée les déplacements à Trilport, ville située en grande couronne. Ainsi, les incitations les plus fortes concernent les projets d'urbanisation localisés dans et autour des lieux de densification urbaine (proximité avec une gare). En outre, le PLU de Trilport respecte les prescriptions du PDUIF relatives aux normes plafond de stationnement pour l'opération de bureaux. En effet, il fixe la norme de stationnement pour les constructions destinées aux bureaux à 1 place pour chaque tranche de surface de plancher de 55 m².

- Concernant la diminution du trafic automobile

La ville prévoit d'accueillir environ 850 logements supplémentaires à l'horizon 2030, ce qui aura un impact important sur le trafic automobile. Toutefois, une majorité de cette nouvelle offre résidentielle est localisée à proximité du pôle multimodal de la gare SNCF contribuant à réduire ou tout du moins limiter l'augmentation du nombre de déplacements motorisés.

- Concernant les déplacements piétons et vélos

La municipalité souhaite développer ces modes de déplacements. Cela se traduit par :

- la création de liaisons douces,
- l'obligation de créer des places de stationnement pour les vélos dans les logements, commerces, activités, équipements publics.

- Concernant l'offre en transports en commun

Le PLU prévoit de densifier et d'urbaniser en priorité les zones les mieux desservies de la commune par les transports en commun.

Nota : Le rapport de présentation inclut une analyse des déplacements en partie 3 du rapport de présentation.

5.2.3. LE PLD DE LA CAPM EN PROJET

A titre indicatif, la commune est intégrée à une démarche Plan local déplacements (PLD) initiée par la CAPM sur la totalité du territoire relevant de sa compétence.

Le code des transports en son article L1214-30 précise : « *qu'en région Ile-de-France, le Plan de Déplacements Urbains peut être complété, en certaines parties, par des Plans Locaux de Déplacements (PLD) qui en détaillent et précisent le contenu...* ».

Elaboré pour les 18 communes de la CAPM, le PLD est un outil à la fois stratégique et opérationnel répondant à des enjeux relatifs à la mobilité et aux déplacements sur ce territoire. Il planifie et programme les actions à court, moyen et long terme qui visent à réduire ou à supprimer les dysfonctionnements actuels et à anticiper l'évolution des déplacements.

Depuis 2008, la CAPM poursuit ses études et a mené en 2009 une enquête téléphonique auprès de 1 000 ménages du territoire pour mieux comprendre les pratiques et les besoins en termes de transports en commun ainsi que pour révéler les dysfonctionnements existants et les difficultés rencontrées par la population.

Les objectifs visés au travers de ce PLD sont les suivants :

- Réduire le trafic automobile sur le territoire de la CAPM,

- Favoriser l'utilisation des transports collectifs,
- Augmenter la part des déplacements effectués à pied et à vélo.

Dans ce cadre, plusieurs propositions concrètes ont déjà émergé des travaux de la Commission :

- Harmoniser et hiérarchiser le réseau de voirie,
- Requalifier les axes structurants de l'agglomération et les entrées de ville,
- Améliorer le fonctionnement des gares,
- Réorganiser le stationnement au cœur de l'agglomération et dans les zones à enjeux particuliers,
- Renforcer la place des modes doux, marche, vélo, circuits « verts »,
- Promouvoir une offre multimodale de transport à l'échelle du bassin de vie,
- Développer des actions innovantes et durables.

5.3 LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH) DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MEAUX

Trilport est concernée par le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la CAPM approuvé le 13 mars 2014, pour la période 2013-2018.

Le PLU doit être compatible avec les dispositions du PLH. Lorsque le PLH est approuvé après l'approbation d'un PLU, ce dernier doit être rendu compatible dans un délai de 3 ans. Ce délai de mise en compatibilité est réduit à un an lorsque le PLU doit être modifié pour permettre la réalisation d'un ou plusieurs programmes de logements prévus par le PLH. Si au terme du délai de 3 ans, la commune n'a pas procédé à cette mise en compatibilité, le préfet peut se substituer à la commune, procéder à l'enquête publique et approuver les évolutions apportées au PLU. Il en est de même si le PLU n'a pas été modifié pour permettre la réalisation d'un ou plusieurs programmes de logements prévus par le PLH.

Pour renforcer la compatibilité entre PLU et PLH, ce dernier est désormais inclus dans la liste des documents en cours d'élaboration dont les dispositions s'imposent au PLU : l'acte approuvant un PLU ne peut donc devenir exécutoire si ses dispositions sont de nature à compromettre la réalisation d'un PLH en cours d'élaboration. Le PLU devra donc prendre en compte le projet de PLH qui est en cours d'élaboration.

5.3.1. OBJECTIFS ET PRESCRIPTIONS

Le PLH est une composante de la compétence obligatoire des communautés d'agglomération en matière d'équilibre social de l'habitat. Il vise à définir et satisfaire les objectifs et principes de la politique locale de l'habitat, à travers différents éléments:

1. un diagnostic stratégique,
2. des orientations générales de la future politique de l'habitat,
3. un programme d'actions.

Le PLH a été réalisé en concertation étroite avec les communes et en collaboration avec les partenaires et acteurs locaux de l'habitat.

Les grandes orientations du PLH visent à :

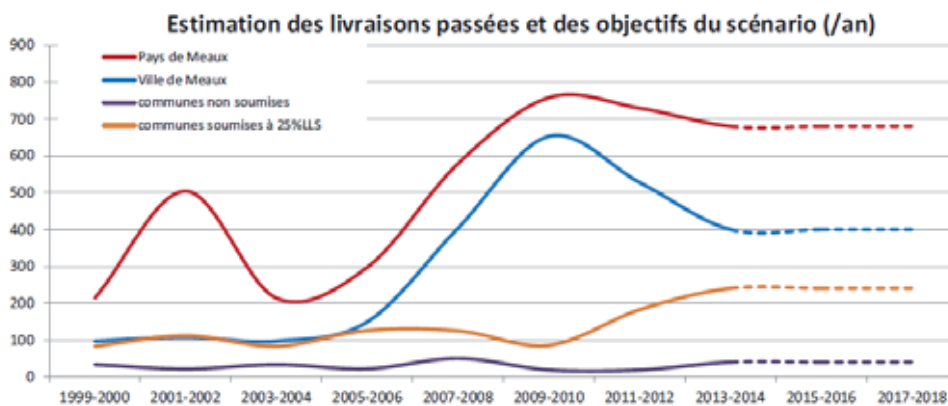
- Consolider l'attractivité de l'agglomération et de la ville centre et continuer à attirer de nouvelles populations tout en veillant aux équilibres territoriaux locaux
- Accroître les possibilités de parcours résidentiels à l'échelle de l'agglomération, en répondant à la diversité des besoins
- Poursuivre la revalorisation du parc existant dans toutes ses composantes, des parcs privé et public
- Renforcer la gouvernance en approfondissant les partenariats.

Les besoins en logements pour l'ensemble de la CAPM sont estimés à 4 080 logements en 6 ans (680 par an) dont un quart de logements sociaux, répartis de la manière suivante :

- Meaux : 2400 logements pour l'ensemble de la période soit 400 logements par an
- Communes rurales : 240 logements pour l'ensemble de la période soit 40 logements par an
- Communes moyennes : 1 440 logements pour l'ensemble de la période soit 240 logements par an

	Nb de logements à construire 2013-2018	indice de construction estimé 2013-2018	indice de construction 2007-2012	indice de construction 1999-2006	Projets engagés ou attendus	Projets incertains
CA du Pays de Meaux	4 080	7,7	8,3	4,3	5 190	2 740
Meaux	2 400	7,6	10,6	2,8	2 830	2 000
CAPM hors Meaux	1 680	8,0	4,9	6,6	2 360	740
Villes moyennes	1 440	8,9	5,2	6,8	2 130	490
Communes rurales	240	5,0	3,8	6,1	230	250

* indice de construction : nombre de logements par an et pour 1000 habitants



En synthèse sur l'ensemble de l'agglomération
Territorialisation de la production

	Total construction neuve de logements 2013-2018	Estimation de la production locale sociale entre 2013-2018 inclus	Estimation population au 01/01/2019
Germigny-Évêque	10	15% en acquisition-amélioration ou en logements conventionnés dans le parc privé = 36	8 300
Fublaines	50		
Penchard	15		
Isles-lès-Villenoy	50		
Chambry	20		
Poincy	5		
Trilbardou	30		
Montbeaux-lès-Meaux	30		
Vignely	15		
Barcy	15		
communes rurales	240	36	28 700
Crégy-lès-Meaux	120	25	
Mareuil-lès-Meaux	181	123	
Nanteuil-lès-Meaux	369	195	
Chauconin-Neufmontiers	137	79	
Trilport	298	165	
Varreddes	136	80	
Villenoy	199	11	
Meaux	2 400	774	
CAPM	4 080	1 488	

5.3.2. DISPOSITIONS RELATIVES A TRILPORT

Priorités de la commune en matière d'habitat :

Le porter à connaissance du second PLH (2013-2018) a pour objectif de constructions neuves 550 logements par an dont 30% de logement locatif social pour les communes déficitaires dont Trilport fait partie. Trilport est une des communes dont il est attendu le plus d'efforts en faveur du logement et notamment du logement social.

Objectifs quantitatifs pour la commune :

Construction neuve globale en nombre de logements 2013-2018	Profil de la construction neuve sur la durée du PLH	Production d'offre locative sociale (logements comptabilisés article 55 loi SRU), modalités de production sur la durée du PLH
298	30% locatif social	Total 2013-2018 : 165

Compatibilité du PLU avec le PLH :

Les objectifs de construction de logements neufs du PLU s'inscrivent dans les objectifs du second PLH (2013-2018) :

- En effet, grâce à plusieurs opérations et à une possible densification du tissu urbain, le PLU prévoit la construction d'environ 870 logements supplémentaires à horizon 2030, soit environ 400 à l'horizon 2018.
- Concernant les objectifs de production de logement social, le PLU impose réglementairement la réalisation de 30% de LLS pour toute opération de plus de 6 logements.
- Le PLU prévoit également des emplacements réservés pour la réalisation de logements sociaux.
- En outre, il prévoit un périmètre de constructibilité limitée pour la réalisation de l'éco quartier dont la programmation est largement tournée vers l'habitat social (la ZAC multisites Saint-Fiacre/Verdun – Berlioz/Fublaines respectera un objectif de 40% de LLS).

5.4 LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) ET LE SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE)

En application de l'article L.212-1 du code de l'environnement, le PLU doit être compatible avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands approuvé par le Préfet de la région d'Ile-de-France par arrêté du 20 novembre 2009.

Cette mise en compatibilité est d'autant plus importante que le PLU de Trilport est soumis à évaluation environnementale. En effet l'article R123-2-1 du Code de l'urbanisme définissant le contenu du rapport de présentation des PLU soumis à évaluation environnementale indique que ce rapport « 1° (...) décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du Code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ». Le SDAGE fait partie des documents mentionnés.

Trilport se trouve dans le périmètre du bassin Seine-Normandie, dont la ressource en eau est réglementée par le SDAGE, qui régleme la gestion et la protection du milieu aquatique, la gestion qualitative de la ressource, et qui assure la prévention et la gestion des risques d'inondation et des étiages.

L'arrêté du préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, préfet de la région Ile-de-France, du 20 novembre 2009, approuvant le SDAGE et arrêtant le programme de mesures du bassin Seine-Normandie, est en vigueur depuis le 17 décembre 2009. Le SDAGE intègre les objectifs environnementaux de la directive cadre européenne

sur l'eau n° 2000/60/CE et notamment l'objectif de bon état écologique et chimique en 2015 pour les masses d'eau. Ce bon état s'évalue selon les règles définies par l'arrêté ministériel du 25 janvier 2010. Le SDAGE définit les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux.

Trilport appartient au bassin Seine-Normandie dont les grandes orientations de la politique de l'eau sont fixées par le SDAGE.

En Ile-de-France, le SDAGE du bassin Seine-Normandie met l'accent sur 8 défis à relever ainsi que sur 2 leviers d'actions :

- Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques
- Défi 2 : Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques
- Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses
- Défi 4 : Réduire les pollutions microbiologiques des milieux
- Défi 5 : Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future
- Défi 6 : Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides
- Défi 7 : Gestion de la rareté de la ressource en eau
- Défi 8 : Limiter et prévenir le risque d'inondation

- Levier 1 : Acquérir et partager les connaissances
- Levier 2 : Développer la gouvernance et l'analyse économique

Le programme de mesures du bassin Seine-Normandie présente les actions nécessaires sur la période 2010-2015 pour atteindre les objectifs environnementaux définis dans le SDAGE.

Certaines mesures sont spécifiques à chaque unité hydrographique (UH) qui compose le territoire couvert par le SDAGE. Une grande majorité du territoire communal est sur l'unité hydrographique dénommée « Marne Aval ». L'extrémité est et sud-est de la commune est sur l'unité hydrographique dénommée « Marne Vignobles ».



Nota : La commune n'est située dans aucun périmètre de SAGE

Compatibilité du PLU avec le SDAGE :

Les mesures du PLU confortent les orientations fondamentales du SDAGE suivantes :

- Diminuer les pollutions des milieux aquatiques, quelles qu'elles soient, et des milieux en général

Le PLU contribue à maîtriser les pollutions induites par l'assainissement et le ruissellement urbains. Les eaux pluviales doivent notamment être infiltrées, régulées ou traitées à la parcelle.

Par ailleurs, le PLU précise que le rejet de certaines eaux usées devra être soumis à un prétraitement. De plus, la ville impose la mise en place de déboureur/déshuileurs pour tout aménagement de surface permettant le stationnement regroupé de 10 véhicules légers ou de 5 véhicules de type poids lourds.

Le PLU de Trilport tend donc à maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles – articles 4 des différentes zones) et palliatives (maîtrise de la collecte et des rejets). La priorité est ainsi donnée au recyclage des eaux pluviales et à la maîtrise des pollutions.

- Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides

Le PLU participe à la protection des milieux humides par une identification de la trame bleue au plan de zonage (Marne, ru du Travers et mares recensées par la SNPN) et classement en zone N de la Marne et ses abords. Le ru du Travers est partiellement classé en N. La portion située en zone AU identifiée comme « habitat caractéristique des zones humides » sur chaque côté du fossé, lors de l'étude zone humide réalisée par l'agence Biotope, a été classée en Espaces Verts Protégés au plan de zonage. Pour le reste, le ru traverse ou longe des espaces urbanisés. Enfin, un retrait de 5m en bordure du ru a été imposé pour toutes constructions.

De plus, le PLU participe à la lutte contre la faune et la flore invasives et exotiques par la définition d'une gamme de végétaux locaux conseillés et de végétaux invasifs à éviter.

- Limiter et prévenir le risque d'inondation

La commune de Trilport est soumise au risque d'inondation (PPRI). Pour prévenir ce risque, les espaces inondables ont été classés en zone N au plan de zonage. De plus, afin de limiter le ruissellement en zone urbaine pour réduire les risques d'inondation, une gestion préférentielle des eaux pluviales à la parcelle par infiltration, et le rejet des eaux pluviales aux réseaux existants autorisés avec limitation du débit sont indiqués au règlement.

De plus, dans le cadre de l'évaluation environnementale, il convient d'insister sur le fait que le PLU est bien compatible avec les dispositions du SDAGE suivantes :

- Disposition 83 et 84 « Protéger les zones humides par les documents d'urbanisme » et « Préserver la fonctionnalité des zones humides »

Le PLU contribue à protéger les zones humides et à préserver leurs fonctionnalités. La Marne et ses bords sont protégés par un classement en N. Le ru du Travers est partiellement classé en N et un secteur Nzh est créé sur les zones présentant des enjeux. La portion jouxtant le secteur Berlioz-Fublaines de la ZAC située en zone AU identifiée comme « habitat caractéristique des zones humides » sur chaque côté du fossé, lors de l'étude zone humide réalisée par l'agence Biotope, a été classée en Espaces Verts Protégés au plan de zonage. Pour le reste, il traverse ou longe des espaces urbanisés. L'ensemble des espaces en eau a été classé en Trame Bleue (mares, Marne, ru du Travers).

Par ailleurs, le PLU indique la présence de zones potentiellement humides à travers les enveloppes d'alertes issues de l'étude de la DRIEE. Toutes opérations devront prendre en compte ces éléments et réaliser les études préalables nécessaires et réglementaires.

- Disposition 136 et 138 « Prendre en compte les zones inondables dans les documents d'urbanisme » et « Prendre en compte les zones d'expansion des crues dans les documents d'urbanisme »

Le PLU prend en compte les zones inondables ainsi que les zones d'expansion des crues et est compatible avec le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Pour prévenir ce risque, les espaces inondables ont été classés en zone N au plan de zonage. De plus, afin de limiter le ruissellement en zone urbaine pour réduire les risques d'inondation, une gestion préférentielle des eaux pluviales à la parcelle par infiltration, et le rejet des eaux pluviales aux réseaux existants autorisé avec limitation du débit sont indiqués au règlement.

5.5 LES PLANS DE PREVENTION DES RISQUES

5.5.1. PLAN DE PREVENTION DES RISQUES NATURELS PREVISIBLES D'INONDATION (PPRI)

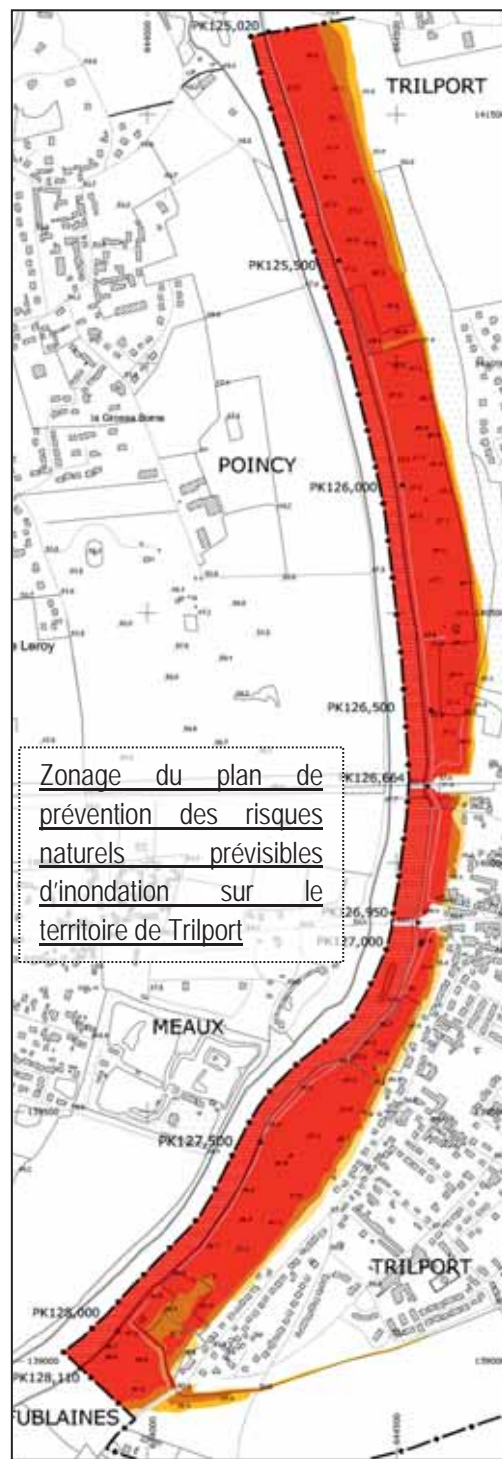
Trilport est concernée par le PPRI Vallée de la Marne de Poincy à Villenoy arrêté le 16 juillet 2007.

Le plan comprend les documents suivants :

- Une notice de présentation
- Un règlement
- Une cartographie des aléas au 1/5 000ème (en 8 planches)
- Un plan de zonage réglementaire au 1/5 000ème (en 8 planches)

Le plan de zonage réglementaire répertorie 7 types de zones :

- La zone rouge qui correspond à des secteurs d'aléa très fort et dans laquelle les possibilités de construction sont extrêmement limitées ;
- La zone marron qui regroupe d'une part des secteurs naturels qu'il convient de réserver aux champs d'inondation et d'autre part des secteurs faiblement urbanisés dans lesquels l'aléa est suffisamment fort pour y interdire la poursuite de l'urbanisation ;
- La zone jaune foncé qui regroupe des secteurs naturels et des secteurs sur lesquels sont implantées des constructions dispersées, dans laquelle les possibilités de constructions nouvelles sont très restreintes, bien que l'aléa soit faible à moyen ;
- La zone jaune clair qui correspond à des secteurs faiblement urbanisés où l'aléa est faible à moyen dans laquelle la poursuite de l'urbanisation dans sa forme actuelle est autorisée tout en contrôlant autant que possible l'augmentation du nombre de personnes exposées au risque ;
- La zone bleu foncé qui correspond à des secteurs d'urbanisation dense, dans laquelle le développement de la ville est permis, mais dans une certaine mesure, afin de tenir compte du risque important pour les personnes et les biens ;
- La zone bleu clair qui correspond à des secteurs urbains denses, dans laquelle la ville peut se développer en tenant compte du risque pour les personnes et les biens qui est moins important qu'en zone bleu foncée ;



- La zone verte, correspondant aux centres urbains, qui sont des secteurs à enjeu fort pour l'agglomération et dont il est nécessaire de permettre l'évolution tout en tenant compte du risque.
- Il y a lieu d'ajouter une 8^{ème} zone, la zone grise, qui correspond au cas des constructions qui bien qu'en dehors de la zone inondable, sont très vulnérables parce que leur seul accès actuel est en zone d'aléa fort ou très fort.

La commune de Trilport est concernée par les zones rouge, marron, jaune foncé et jaune clair.

Notice de présentation du PPR :

**Tableau synthétique simplifié du règlement
(autorisations de constructions nouvelles)**

Enjeu	champs d'inondation à préserver	espaces urbanisés		
		zone urbanisée autre que centre urbain ou zone urbaine dense	zone urbaine dense	centre urbain
Aléa	ZONE JAUNE FONCÉ	ZONE JAUNE CLAIR	ZONE BLEU CLAIR	ZONE VERTE
Faible à moyen	- équipements collectifs - équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs - aménagements portuaires et pôle d'activité lié à la voie d'eau en continuité de la zone urbaine dense	- habitations individuelles en "dent creuse" - locaux à usage d'activités - équipements collectifs - équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs	- habitations individuelles ou collectives en "dent creuse" ou en ZAC, en lotissement, etc. - locaux à usage d'activités - équipements collectifs - équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs	toutes constructions
Fort	ZONE MARRON	ZONE MARRON	ZONE BLEU FONCÉ	ZONE VERTE
	- équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs non fixes - aménagements portuaires et pôle d'activité lié à la voie d'eau en continuité de la zone urbaine dense	- équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs non fixes - aménagements portuaires et pôle d'activité lié à la voie d'eau en continuité de la zone urbaine dense	- habitations individuelles ou collectives en "dent creuse" - locaux à usage d'activités - équipements collectifs - équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs	toutes constructions
Très fort	ZONE ROUGE	ZONE ROUGE	ZONE ROUGE	ZONE ROUGE
	- équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs non fixes - aménagements portuaires et pôle d'activité lié à la voie d'eau en continuité de la zone urbaine dense	- équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs non fixes - aménagements portuaires et pôle d'activité lié à la voie d'eau en continuité de la zone urbaine dense	- équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs non fixes - aménagements portuaires et pôle d'activité lié à la voie d'eau en continuité de la zone urbaine dense	- équipements à usage sportif récréatif, et/ou de loisirs non fixes - aménagements portuaires et pôle d'activité lié à la voie d'eau en continuité de la zone urbaine dense

ATTENTION : CE TABLEAU N'A QU'UNE VALEUR INFORMATIVE - SE REPORTER AU RÈGLEMENT POUR L'APPLICATION DU PPR

Compatibilité du PLU avec le PPRI :

Le règlement du PLU rappelle que le PPRI s'applique sur une partie des zones UA, UG, A et N.

Ce sont les règles les plus restrictives qui s'appliquent en cas d'incohérence.

Le PPRI est annexé au PLU et représenté au plan des servitudes.

5.5.2. PLAN DE PREVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES (PPRT)

Trilport est concernée par le PPRT BASF HEALTH AND CARE PRODUCTS FRANCE SAS (ex-COGNIS) arrêté le 12 février 2013.

Le plan comprend les documents suivants :

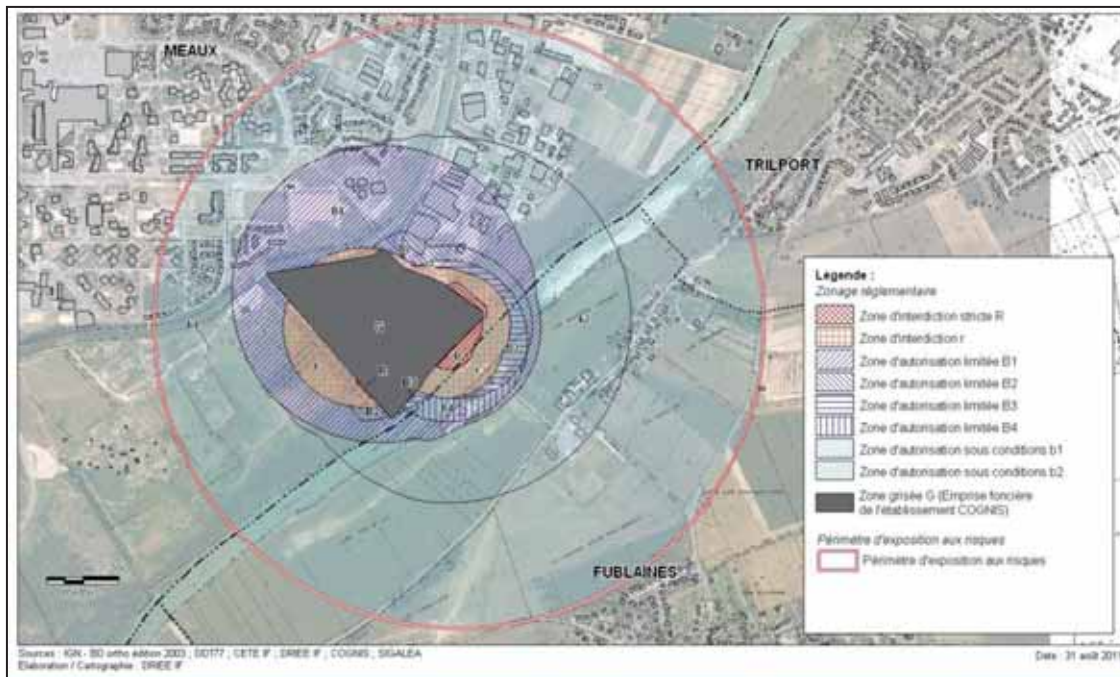
- Une note de présentation
- Un règlement
- Un plan de zonage réglementaire
- Un cahier de recommandations

Le plan de zonage réglementaire répertorie 5 types de zones :

- Une zone grisée G : Emprise foncière de l'établissement.
- Une zone d'interdiction stricte R : Toutes nouvelles constructions sont interdites à l'exception des activités en lien direct avec BASF (et avec des prescriptions constructives).
- Une zone d'interdiction r : Toutes nouvelles constructions sont interdites à l'exception des activités industrielles compatibles avec BASF (et avec des prescriptions constructives).
- Une zone d'autorisation limitée B1, 2, 3, 4 : Les activités et l'habitat en faible densité y sont autorisés.
- Une zone d'autorisation sous conditions b1, 2 : Les activités, l'habitat en moyenne densité et les Etablissements Recevant du Public non difficilement évacuables y sont autorisés.

La commune de Trilport n'est concernée que par la zone d'autorisation sous conditions b2.

Zonage du plan de prévention des risques technologiques BASF:



Compatibilité du PLU avec le PPRT :

Le règlement du PLU rappelle que le PPRT s'applique sur une partie des zones UG, A et N.

Ce sont les règles les plus restrictives qui s'appliquent en cas d'incohérence.

Le PPRT est annexé au PLU et représenté au plan des servitudes.

6 LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DE PRISE EN COMPTE

6.1 LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

Le SRCE de la Région Ile-de-France a été adopté le 21 octobre 2013. Contrairement aux documents ci-dessus, le PLU s'inscrit dans un rapport de prise en compte avec ce schéma, et non dans un rapport de compatibilité.

6.1.1. CONTENU

Les lois Grenelle ont assigné aux collectivités les objectifs de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Conformément au décret n°2012-1492 du 27 décembre 2012 relatif à la trame verte et bleue (TVB), la TVB est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE).

Le SRCE, élaboré conjointement par l'Etat et la Région, constitue un document de cadrage de référence. Il comporte un volet identifiant l'ensemble des composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques, composante verte et composante bleue), les mesures contractuelles mobilisables pour préserver ou restaurer les continuités écologiques ainsi que les mesures prévues pour accompagner les collectivités dans la mise en œuvre du schéma.

Les Plans Locaux d'Urbanisme doivent, en application de l'article L.110 du code de l'urbanisme, au titre de leurs prévisions et décisions d'utilisation de l'espace, « assurer (...) la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques ».

Les documents de planification des collectivités territoriales et de leurs groupements doivent désormais prendre en compte les schémas régionaux de cohérence écologique, lorsqu'ils existent, et préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces documents de planification, projets ou infrastructures linéaires sont susceptibles d'entraîner.

A ce titre, il doit :

- Identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- Identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d'action stratégique ;
- Proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. La préservation des continuités écologiques vise le maintien de leur fonctionnalité. La remise en bon état des continuités écologiques vise l'amélioration ou le rétablissement de leur fonctionnalité.

La fonctionnalité des continuités écologiques repose notamment sur :

- la diversité et la structure des milieux qui les composent et leur niveau de fragmentation ;
- les interactions entre milieux, entre espèces et entre espèces et milieux ;
- une densité suffisante à l'échelle du territoire concerné.

Ce schéma est constitué de deux cartes :

- carte des composantes de la trame verte et bleue de la Région Ile-de-France
- carte des objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue de la Région Ile-de-France

La carte des composantes constitue l'état initial de la fonctionnalité des continuités écologiques d'Ile-de-France. Elle présente l'ensemble des composantes de la trame verte et bleue identifiées dans le SRCE, réservoirs de biodiversité et corridors écologiques, ainsi que les principaux éléments de fragmentation, localisés et qualifiés. Cette carte constitue un porter à connaissance de niveau régional à utiliser pour élaborer les documents de planification et préciser la trame verte et bleue à l'échelon local et à l'occasion des projets.

La carte des objectifs présente :

- les objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue attachés aux éléments de la trame verte et bleue et priorisés au regard des enjeux nationaux, interrégionaux et régionaux identifiés dans le volet diagnostique du SRCE ;
- la priorisation des actions, en lien avec le plan d'action, dont cette carte constitue une illustration et une spatialisation,

Elle offre une lecture régionale priorisée des secteurs d'intervention ou des actions prioritaires à décliner localement dans les actions de planification, au moment des choix des projets, et dans les choix de gestion, dans le respect des orientations définies au plan d'action.

6.1.2. DISPOSITIONS RELATIVES A TRILPORT

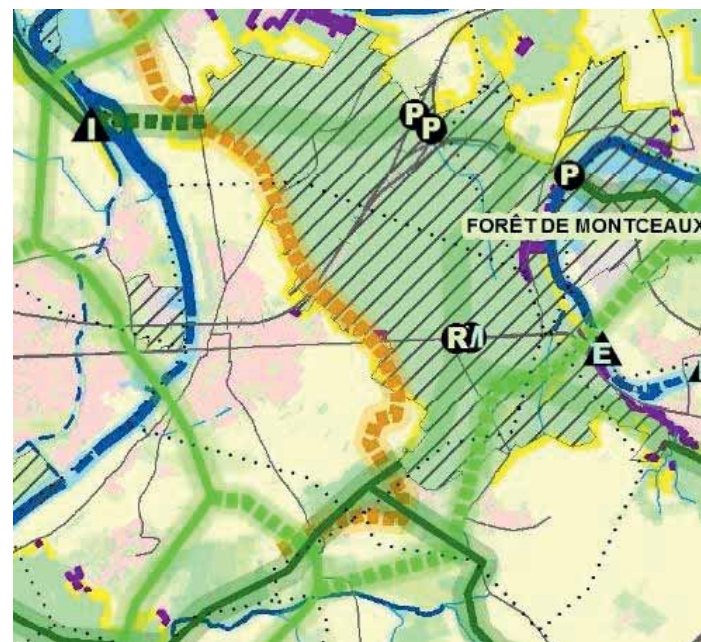
Concernant la commune de Trilport (cf. carte ci-après), le SRCE a identifié plusieurs corridors d'intérêt régional ou local sur le territoire trilportais :

- Les continuums humides de la vallée de la Marne malgré les nombreux obstacles au libre écoulement des eaux et des sédiments
- Un corridor calcaire à fonctionnalité réduite (due à des infrastructures de transport) sur les coteaux en limites Ouest de la forêt domaniale de Montceaux
- Un corridor herbacé fonctionnel qui effleure l'extrémité Sud-ouest de la commune et passe par les prairies, friches et les dépendances vertes
- Un corridor boisé fonctionnel qui traverse le bois des Meulières pour atteindre la forêt domaniale de Montceaux (réservoir de biodiversité présentant des points de fragilité par les routes le traversant et qui présentent des risques de collisions avec la faune, mais riche en milieux humides – secteur riche en mares et mouillères). De ce fait, il existe un double risque de collision sur ce secteur avec la faune sauvage (sanglier, chevreuil, renard...) mais aussi un risque d'écrasement lors des mouvements migratoires d'amphibiens (la Grenouille agile, la Grenouille rousse, le Triton palmé et la Salamandre tachetée sont cités sur la commune). La voie ferrée traversant la forêt de Montceaux est également un élément fragmentant susceptible de provoquer des collisions.
- Les boisements épars situés dans la plaine agricole mentionnée précédemment
- Le réseau de chemins ruraux qui maillent le territoire et constituent des axes de déplacements des espèces entre les boisements, les vallées et les différents habitats (forêts, bandes enherbées, arbres isolés, arbustes, haies, milieux aquatiques et humides).

Sur cette base, le SRCE précise 2 objectifs principaux pour Trilport en matière écologique (cf. carte ci-après) :

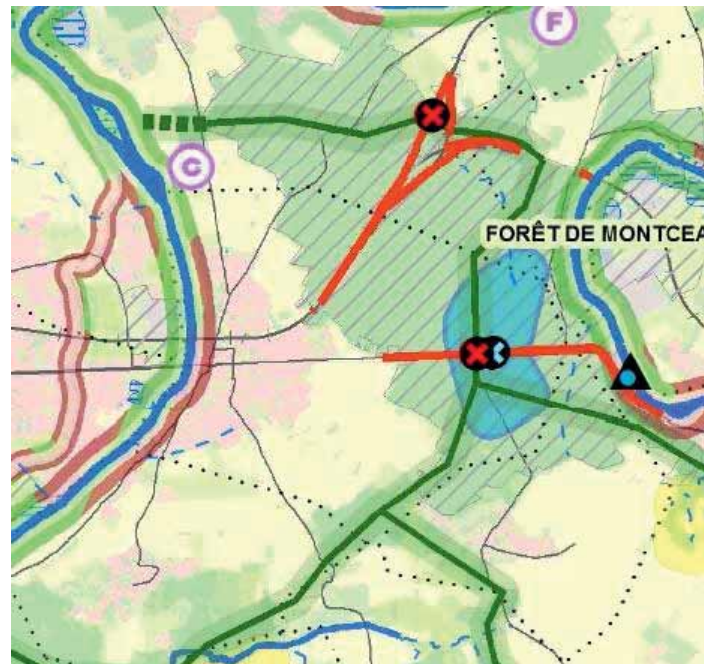
- Traiter prioritairement les points fragmentant en particulier la D603 et la voie ferrée notamment par rapport aux trames arborée et bleue (mares et mouillères).

- Préserver et restaurer le corridor constitué de la Marne et ses berges ainsi que celui constitué par le ru du Travers.



CARTE DES COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE
LÉGENDE





Prise en considération du SRCE par le PLU :

- *La préservation et restauration du corridor constitué de la Marne et ses berges ainsi que du ru du Travers*

Le PLU participe à la préservation du corridor constitué de la Marne, du ru et des mares par une identification de la trame bleue au plan de zonage et un classement en zone N de la Marne, ses abords et des mares. Le ru du Travers est partiellement classé en N. La portion située en zone AU identifiée comme « habitat caractéristique des zones humides » sur chaque côté du fossé, lors de l'étude réalisée par l'agence Biotope, a été classée en Espaces Verts Protégés au plan de zonage. Pour le reste, le ru traverse ou longe des espaces urbanisés. Enfin, un retrait de 5m en bordure du ru a été imposé pour toutes constructions et des normes de plantations pour toutes nouvelles opérations ont été prescrites pour conserver le caractère naturel et l'intérêt écologique du lieu.

- *Le traitement des points fragmentant en particulier la D603 et la voie ferrée notamment par rapport aux trames arborée et bleue (mares et mouillères)*

-

Le PLU participe uniquement à la préservation des secteurs d'intérêts notamment à travers un classement en zone N. Cependant, ce dernier n'est pas de nature à influencer directement sur des aménagements spécifiques à réaliser sur la voie ferrée et la D603.

Ajoutons que le PADD du PLU privilégie cette cohérence écologique puisqu'il propose de préserver et de valoriser les richesses naturelles et paysagères du territoire trilportais, de limiter l'étalement urbain, et de renforcer la biodiversité hors et dans la ville en confortant et valorisant notamment les continuités écologiques existantes et en permettant la création de trames vertes et bleues et l'entrée de la nature dans la ville.

6.2 LES PLANS CLIMAT-ENERGIE TERRITORIAUX (PCET)

La loi Grenelle 2 rend obligatoire l'élaboration de Plans Climat Énergie Territoriaux (PCET) pour les collectivités locales de plus de 50 000 habitants. Les PCET, compatibles avec le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE), doivent être pris en compte par les SCoT et les PLU.

La loi ENE a rendu obligatoire l'adoption de PCET avant le 31 décembre 2012 pour les départements, régions, métropoles, communautés urbaines, communauté d'agglomération, ainsi que pour les communes et les communautés de communes de plus de 50 000 habitants. Ces PCET constituent le cadre d'engagement d'un territoire face aux enjeux énergétiques et climatiques et doivent être compatibles avec le schéma régional Climat-Air-Énergie (SRCAE) adopté pour l'Ile-de-France le 14 décembre 2012.

6.2.1. LE PCET D'ILE-DE-FRANCE

La région Ile-de-France a adopté son PCET le 24 juin 2011.

Il se structure autour de trois objectifs cadres :

- L'exemplarité : avoir un effet d'entraînement à travers la gestion du patrimoine, les financements et la commande publique ;
- L'atténuation : réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère ;
- L'adaptation : anticiper le futur en adaptant le territoire aux effets du changement climatique.

Les priorités du plan régional pour le climat sont :

- Stopper l'hémorragie thermique ;
- Rééquilibrer le mix énergétique francilien ;
- Agir sur les transports et déplacements ;
- Accompagner les collectivités territoriales ;
- Engager et accompagner les entreprises dans la mutation environnementale ;
- Donner aux acteurs du territoire les outils pour faciliter leur adaptation aux changements climatiques.

6.2.2. LE PCET DE SEINE-ET-MARNE

Le Conseil général de Seine-et-Marne a adopté son PCET le 1^{er} septembre 2010. Il oriente l'action du Conseil général vers 4 grands objectifs :

- Réduire ses émissions de gaz à effet de serre (ou mitigation) ;
- Lutter contre sa vulnérabilité énergétique ;
- Faire évoluer ses services et politiques pour renforcer le territoire et l'adapter aux impacts du changement climatique pour en atténuer les effets néfastes ;
- Partager ces objectifs avec les parties prenantes du territoire afin de les mobiliser et de les inciter à agir.

Et 7 axes d'actions :

- Axe 1 : Un patrimoine départemental sobre, efficace et producteur d'énergies renouvelables
- Axe 2 : Des déplacements optimisés, voire réduits et plus « propres »
- Axe 3 : Une consommation raisonnée et une commande publique aux impacts carbone et énergétiques réduits
- Axe 4 : Inciter chacun à réduire ses émissions à travers ses actes et ses pratiques professionnelles
- Axe 5 : Promouvoir l'efficacité carbone / énergie par les services rendus et les politiques publiques
- Axe 6 : Préserver les Seine-et-Marnais et l'économie locale de la vulnérabilité climatique, des risques naturels et préserver les milieux et les ressources
- Axe 7 : Mobiliser les acteurs du territoire et les Seine-et-Marnais pour démultiplier les processus d'atténuation et d'adaptation au dérèglement climatique

Sur cette base, le Conseil général a déjà réalisé plusieurs actions :

- o Mise en place, dès l'automne 2012, de formations auprès des managers et des chefs de projets sur l'intégration du développement durable dans les politiques départementales
- o Bilan des émissions de gaz à effet de serre des politiques départementales
- o Mise en œuvre d'un suivi climatologique pour le territoire seine-et-marnais
- o Construction en « HQE » (Haute Qualité Environnementale) du collège Parc Frot à Meaux, inauguré en octobre 2011 (avec un chauffage par géothermie, des toitures végétalisées, des citernes de récupération des eaux de pluie, etc.).

Prise en considération du PCET par le PLU :

Le PLU de Trilport participe à lutter contre le changement climatique à travers diverses prescriptions :

- Il encourage la construction de bâtiments performants énergétiquement (RT 2012 -10%) en proposant des règles spécifiques et incitatives (bonifications en termes de hauteurs, d'emprises au sol...).
- Il encourage l'installation de traitement alternatif des eaux de pluie (pour les parkings notamment).
- Il permet de privilégier les déplacements doux.
- Il encourage une densification du tissu urbain autour du pôle gare.

6.3 LES SCHEMAS DEPARTEMENTAUX DES CARRIERES ET EXPLOITATION DES MATERIAUX (SDC)

Le PLU doit également prendre en compte les orientations du Schéma Directeur des Carrières. Le SDC de Seine-et-Marne qui concerne Trilport a été approuvé le 07 mai 2014.

Le régime juridique actuel des carrières a été établi par la loi n°93.3 du 4 janvier 1993 aujourd'hui codifiée dans le Code de l'environnement. A l'exception de certaines carrières agricoles, les exploitations de matériaux sont soumises à autorisation préfectorale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. Toute demande d'autorisation d'ouverture de carrière doit comporter une étude d'impact et fait l'objet d'une enquête publique et d'une consultation administrative.

L'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 a fixé l'ensemble des prescriptions techniques applicables aux exploitations de carrières. Ces prescriptions ont pour objet de prévenir et limiter les risques d'atteinte à l'environnement et de fixer les conditions d'insertion des exploitations dans l'environnement et de remise en état du site.

Le Schéma départemental des carrières permet de situer les enjeux et les contraintes associés aux projets de carrières. Il prend en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux du département et des départements voisins, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites. En outre, le Schéma formule certaines orientations en matière de réaménagement des carrières, avec lesquelles les demandes d'autorisation doivent être compatibles.

Il n'est pas opposable aux PLU, mais l'intérêt d'un gisement peut justifier la procédure du PIG pour permettre son exploitation. Il convient de veiller à ce que les dispositions du PLU ne rendent pas impossible l'exploitation d'un gisement. L'identification des gisements dans les documents graphiques est une étape importante et constitue le moyen d'assurer leur protection et une préservation de leur éventuelle exploitation future.

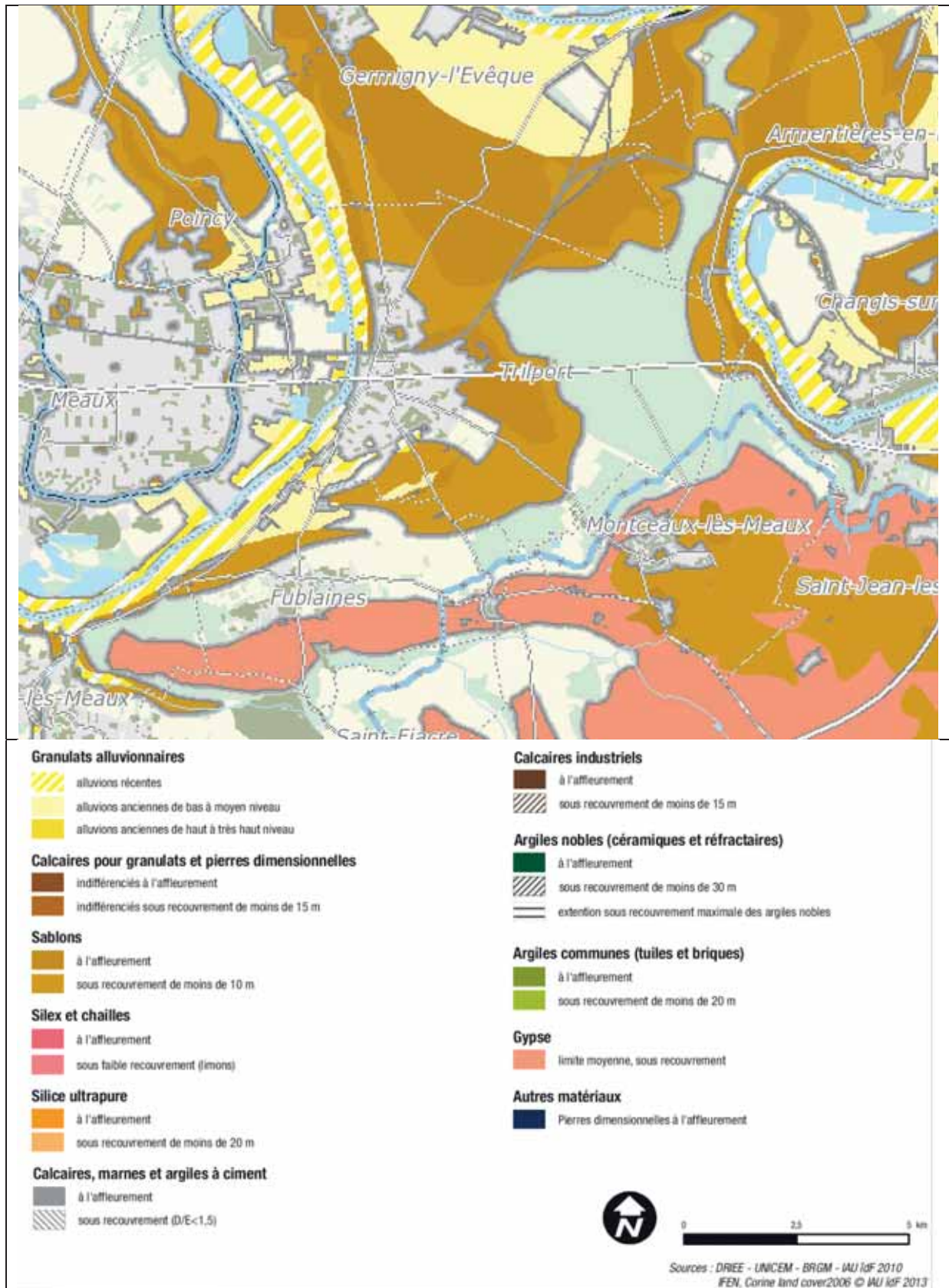
Par ailleurs, l'article R.123-11 du CU énonce que « *les documents graphiques font apparaître s'il y a lieu les secteurs protégés en raison de la richesse du sol ou du sous-sol dans lesquels les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles sont autorisées* ».

Pour la commune de Trilport le Schéma Départemental des carrières ne recense aucune carrière d'exploitation sur la commune mais identifie 2 types de ressources en matériaux présents en sous-sol et potentiellement exploitables: le sable d'Auvers et de Beauchamps (sablon) et les alluvions de bas niveau.

- Les sables et grès industriels correspondant à la formation des sables d'Auvers et de Beauchamp. En cas d'extraction, ils peuvent être utilisés en verrerie mais aussi dans la métallurgie, dans l'industrie chimique, en fonderie, dans l'industrie réfractaire et dans l'industrie du béton.
- Sables et graviers anciens de bas niveau (alluvions). Ces alluvions anciennes présentent une granulométrie très variée allant du limon argileux au cailloutis grossier (silex, meulière, calcaires), généralement localisé à la base de la formation, en passant par des graviers hétérométriques et des sables fins. A la base de ces alluvions, le cailloutis basal est localement consolidé en un conglomérat silico-calcaire à ciment-carbonaté appelé « calcin » par les carriers et atteint une épaisseur de 3m entre Meaux et Trilport.

L'épaisseur totale de ces alluvions anciennes atteint par exemple 10 à 13m sous la ville de Meaux. Là encore, aucune exploitation ne se trouve sur Trilport, cependant les plus proches sont celles de Poincy, Armentières-en-

Brie et Isles-les-Meldeuses. Ces alluvions anciennes sont principalement utilisées pour la construction (sables et graviers pour béton) mais également en technique routière. Cependant une bonne partie des ressources sont dans des zones déjà construites.



Prise en considération du PDC par le PLU :

Concernant les sables

Le PLU de Trilport préserve l'accès à ces gisements puisqu'ils sont localisés dans des zones classées N ou A. L'urbanisation n'y est donc pas prévue. Seule une petite portion est localisée sous un tissu urbain déjà constitué.

Concernant les argiles

En dehors des sites urbains, les argiles accessibles sont classées dans des zones dont l'activité est compatible avec leur exploitation (A ou N au plan de zonage).

Concernant les granulats

Le PLU de Trilport propose d'ouvrir à l'urbanisation deux petits sites concernés par les granulats alluvionnaires (récents) en continuité du bâti (environ 4ha). Pour le reste, ces zones alluvionnaires sont classées en zone A ou N. L'activité est donc compatible avec leur exploitation.

Nota : La loi ALUR (Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové) du 24 mars 2014 a institué le Schéma régional des carrières. Son élaboration devra intervenir avant le 1^{er} semestre 2020.

7 DISPOSITIONS DIVERSES ET DOCUMENTS CADRES DE PORTEE SUPRA-COMMUNALE

De nombreux documents relatifs à l'aménagement du territoire, élaborés à l'échelle régionale, départementale et de l'agglomération, s'imposent aux PLU, que ce soit règlementairement ou bien dans le cadre de la réflexion globale sur le projet de territoire :

- 1) Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)
- 2) Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)
- 3) Le Plan régional de l'agriculture durable (PRAD)
- 4) Le Plan pluriannuel régional de développement forestier d'Ile-de-France (PPRDF)
- 5) Le Schéma directeur des structures agricoles de Seine-et-Marne (SDDSA)
- 6) Le Plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés de Seine-et-Marne (PDEDMA)
- 7) Le Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage (SDGV)
- 8) Le Schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC)
- 9) Le Schéma directeur territorial de l'aménagement numérique (SDTAN)
- 10) Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

7.1 LES DOCUMENTS DE PORTEE REGIONALE

7.1.1. LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA)

Préalablement à l'approbation du SRCAE, la région Île-de-France s'est dotée de deux documents de planification afférents au domaine de l'air, de l'énergie et du climat :

- Le plan régional pour la qualité de l'air approuvé par arrêté du préfet de la région du 31 mai 2000. Ce plan, actualisé et intégré dans le SRCAE, vise à bâtir une politique pour améliorer à moyen terme la qualité de l'air dans la région parisienne. Il dresse l'état des savoirs sur les divers aspects touchant à la qualité de l'air en Ile-de-France et propose des orientations générales à l'adresse des autorités publiques ;
- Le plan de protection de l'atmosphère de la région Île-de-France approuvé par l'arrêté inter-préfectoral n°2013 084-0001, le 25 mars 2013. L'objectif de ce plan est de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique afin de respecter les limites réglementaires. Son objectif est aussi de minimiser ainsi leur impact sanitaire.

Afin de concourir à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à la santé, le code de l'environnement prévoit des actions afin de prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques, préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et utiliser rationnellement l'énergie (article L.220-1 du CE).

Dans cette optique, le PLU peut notamment contribuer à la maîtrise des déplacements. Il peut aussi adopter des mesures telles que des plantations dans le cadre d'un cahier des charges des prescriptions architecturales et paysagères afin de contribuer à améliorer la santé des populations sensibles à certains pollens.

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) définissent les objectifs permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être, les niveaux de concentrations en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites. Le dispositif des plans de protection de l'atmosphère est régi par le code de l'environnement (articles L222-4 à L222-7 et R222-13 à R222-36). Les plans de protection de l'atmosphère rassemblent les informations nécessaires à l'inventaire et à l'évaluation de la qualité de l'air de la zone considérée. Ils énumèrent les principales mesures préventives et correctives d'application temporaire ou permanente, pouvant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, d'utiliser l'énergie de

manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés par le plan. Ils fixent les mesures pérennes d'application permanente et les mesures d'urgence d'application temporaire afin de réduire de façon chronique les pollutions atmosphériques.

La procédure prévoit que la mise en œuvre des PPA fasse l'objet d'un bilan annuel et d'une évaluation tous les cinq ans. Le préfet peut mettre le plan de protection de l'atmosphère en révision à l'issue de cette évaluation.

Trilport est concernée par le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile-de-France révisé qui a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 25 mars 2013. L'objectif de ce plan est de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique (transports, industrie, agriculture, résidentiel-tertiaire) afin de respecter les limites réglementaires, et aussi de minimiser leur impact sanitaire.

La mise en œuvre des mesures réglementaires pérennes fait également l'objet d'un arrêté inter-préfectoral du 25 mars 2013.

Il comprend les mesures réglementaires suivantes :

1. Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacement
2. Imposer des valeurs limites d'émissions pour les chaufferies collectives
3. Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion du bois
4. Gestion des dérogations relatives à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts
5. Réduire les émissions de particules dues aux groupes électrogènes
6. Améliorer la connaissance et la mesure des émissions industrielles
7. Interdire les épandages par pulvérisation quand l'intensité du vent est strictement supérieure à 3 Beaufort,
8. Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme
9. Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air dans les études d'impact
10. Mettre en œuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lors du stationnement des aéronefs sur les aéroports de Paris – Charles de Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget
11. Diminuer les émissions en cas de pointe de pollution.

Les mesures réglementaires concernant les PLU sont les suivantes :

L'article L121-1 du code de l'urbanisme prévoit que les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les cartes communales (CC) déterminent les conditions permettant d'assurer, notamment « la préservation de la qualité de l'air ». En Ile-de-France, les documents d'urbanisme doivent au moins comprendre les éléments suivants :

- dans les rapports prévus pour ces documents d'urbanisme (SCoT ou PLU), un état de la qualité de l'air sur le territoire considéré, en particulier en matière de concentration de NO₂ et de PM₁₀, est attendu à partir des données publiques qui seront disponibles sur le site d'Airparif. Un bilan des émissions annuelles sur ce territoire (contribution des différents secteurs émetteurs) est également réalisé à partir des données qui figurent sur le site d'Airparif,
- dans les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des PLU ou des SCoT, qui doivent définir les orientations des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme [...], l'amélioration de la qualité de l'air fait l'objet d'une orientation spécifique pour les communes comprises à l'intérieur de la zone sensible (dont Trilport fait partie) et celles où un enjeu de qualité de l'air a été identifié dans l'état initial de l'environnement.
- dans les documents d'orientations et d'objectifs (DOO) des SCoT, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et les règlements des PLU, est systématiquement étudiée la pertinence des dispositions suivantes :
 - limiter l'urbanisation (en particulier des établissements sensibles comme les crèches, écoles, maisons de retraite...) à proximité des grands axes routiers afin de ne pas augmenter l'exposition des franciliens à une mauvaise qualité de l'air,

- déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs et déterminer une densité minimale de construction afin de lutter contre l'étalement urbain,
- subordonner l'implantation d'équipements commerciaux à la desserte par les transports collectifs, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire,
- introduire des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés,
- restreindre l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air.

Prise en compte du PPA par le PLU :

Concernant l'état de la qualité de l'air

Le rapport de présentation du PLU inclut un bilan de la qualité de l'air pour l'Ile-de-France, la Seine-et-Marne et Trilport, basé notamment sur les données d'Airparif (partie II du rapport de présentation).

Concernant l'amélioration de la qualité de l'air

Afin d'améliorer la qualité de l'air de la commune, le PLU prévoit de développer les modes de transports en commun et non motorisés, en créant notamment de nouvelles voies cyclables et autres circulations douces. Il fixe également des normes incitatives liées au stationnement des véhicules motorisés. Enfin, il encourage l'utilisation d'énergies renouvelables et l'évolution écologique du bâti en privilégiant la construction de bâtiments performants énergétiquement (RT 2012 -10%) en proposant des règles spécifiques et incitatives (bonifications en termes de hauteurs, d'emprises au sol...).

Concernant les projets et possibilités d'urbanisation proposés dans le PLU

Le PLU propose une densification notable du centre-ville (ZAC de l'éco quartier et comblement des dents creuses) autour du pôle gare, afin notamment de favoriser les déplacements en transports en commun. Il introduit également des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés.

7.1.2. LE SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE)

Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) a été créé par l'article 68 de la Loi Grenelle 2. Excepté pour son annexe relative à l'éolien (article 90), le SRCAE est décrit comme un document d'orientation, non prescriptif. Le SRCAE remplace le plan régional de la qualité de l'air (PRQA), instauré par la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Loi Laure) et vaut schéma régional des énergies renouvelables prévu par l'article 19 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dite Grenelle 1. Le SRCAE est un document stratégique. Il n'a donc pas vocation à comporter des mesures ou des actions. Les mesures ou actions conséquentes relèvent des collectivités territoriales via notamment les Plans Climats Energie Territoriaux (PCET).

A l'échelle régionale le SRCAE concernant Trilport a été adopté le 14 décembre 2012.

Ce schéma définit les orientations régionales à l'horizon 2020, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs et engagements nationaux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de réduction des gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques :

- la réduction de 20% des émissions des gaz à effet de serre ;
- la réduction de 20% de la consommation d'énergie ;
- la satisfaction des besoins énergétiques à hauteur de 23% à partir d'énergies renouvelables.

Il fixe les orientations locales afin de contribuer à l'atteinte des objectifs et engagements nationaux, avec 3 grandes priorités régionales à l'horizon 2020 :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments, avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et le triplement dans le résidentiel
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies de chauffage et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40% du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020
- La réduction de 20% des GES du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

OBJECTIFS REGIONAUX DU SRCAE à 2020		Bâtiments	
		Réduire les consommations par des comportements plus sobres	-5% des consommations
Bâtiments	Améliorer la qualité des rénovations / réhabilitations de type BBC ⁵	25% de rénovation BBC	
	Réhabiliter 1250 000 logements par an	rythme actuel x 3	
	Réhabiliter 7 millions de mètres carré de surface tertiaires par an	rythme actuel x 2	
	Raccorder 450 000 logements supplémentaires au chauffage urbain	+ 40% par rapport à aujourd'hui	
	Energie Renouvelables		
Energie Renouvelables	Augmenter la part de la chaleur distribuée par les réseaux de chaleurs à partir d'énergie renouvelables et de récupération	Passer de 30% à 50% la chaleur d'origine EnR&R	
	Augmenter la production par PAC ⁶	+ 50%	
	Augmenter la production de biogaz	X 7	
	Installer des éoliennes	100 à 180 éoliennes	
	Equiper les logements existants en solaire thermique	Equiper 10% des logements	
Agriculture	Augmenter la production d'énergie solaire photovoltaïque	Passer de 15 à 520 MWe	
	Baisse des consommations énergétiques	- 10%	
Industrie	Baisse des émissions de GES	- 10%	
	Baisse des consommations énergétiques	- 33%	
Transports	Baisse des émissions de GES	- 40%	
	Réduire les trajets en voiture et deux roues motorisés	Réduction de 2%	
	Augmenter les trajets en transports en commun	Augmenter de 20%	
	Augmenter les trajets en mode de déplacements actifs (marche, vélos...)	Augmenter de 10%	
		Augmenter le nombre de véhicules électriques ou hybrides rechargeables	Passer à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables

Les orientations du SRCAE doivent servir de cadre de référence aux collectivités dans leur actions destinées à répondre aux objectifs précités, et notamment dans leurs actions en matière d'urbanisme définies dans le PLU.

Le mémento pour les collectivités territoriales, ainsi que la synthèse des actions recommandées aux collectivités territoriales peuvent être consultés à l'adresse suivante : <http://www.srcae-idf.fr/spip.php?rubrique1>.

Prise en compte du SRCAE dans le PLU :

Concernant le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments

Le PLU encourage l'efficacité énergétique des bâtiments en privilégiant la construction de bâtiments respectant les critères de performance énergétique (RT 2012 -10%) ou les bâtiments disposant d'un dispositif de récupération des eaux pluviales par citerne enfouie en proposant des règles spécifiques et incitatives (bonifications en termes de hauteurs, d'emprises au sol...).

Concernant la réduction des GES

Afin de réduire l'émission de GES sur la commune, le PLU prévoit de développer les modes de transports en commun et non motorisés, en créant notamment de nouvelles voies cyclables et autres circulations douces.

Il fixe également des normes incitatives liées au stationnement des véhicules motorisés.

Enfin, il encourage l'utilisation d'énergies renouvelables

7.1.3. LE PLAN REGIONAL DE L'AGRICULTURE DURABLE (PRAD)

Le Plan régional de l'agriculture durable (PRAD) fixe les grandes orientations de la politique agricole, agro-alimentaire et agro-industrielle de l'État dans la région, en tenant compte des spécificités des territoires ainsi que de l'ensemble des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

L'objectif du PRAD est de mobiliser l'ensemble des partenaires régionaux pour construire une vision stratégique et partagée de l'agriculture durable. Il a vocation à devenir un document de référence pour les partenaires en matière agricole.

L'élaboration du PRAD d'Ile-de-France a été lancée le 16 novembre 2011 par le préfet de région. Il présente l'état des lieux de l'agriculture francilienne et propose un plan d'actions organisé autour de quatre enjeux majeurs auxquels les secteurs agricole et agroalimentaire devront répondre dans les sept ans à venir.

L'arrêté régional relatif au PRAD de la région Ile-de-France concernant Trilport a été signé le 7 novembre 2012 par le préfet de région.

Ce plan identifie 4 grands enjeux pour la région Ile-de-France :

- Renforcer la place de l'agriculture au sein de la région Ile-de-France
- Contribuer aux enjeux alimentaires, environnementaux et climatiques grâce à l'agriculture francilienne
- Sécuriser les revenus des exploitations agricoles et structurer les filières agricoles et agro-industrielles franciliennes
- Faciliter l'adaptation de l'agriculture francilienne et accompagner ses évolutions

Prise en compte du PRAD dans le PLU :

Le PADD du PLU de Trilport propose de préserver les espaces ouverts et de développer l'activité agricole et sylvicole :

- en contenant l'urbanisation afin de limiter la consommation des espaces naturels ou agricoles et de structurer l'enveloppe urbaine ;
- en maintenant des espaces agricoles afin de préserver les rôles économique et alimentaire de l'agriculture, de sauvegarder les équilibres écologiques et de promouvoir la biodiversité.

Ainsi dans le PLU environ 304 hectares sont réservés à l'activité agricole, soit environ 30% du territoire. Il limite également l'extension urbaine et la consommation des terres agricoles, en proposant une densification cohérente du tissu urbain.

7.1.4. LE PLAN PLURIANNUEL REGIONAL DE DEVELOPPEMENT FORESTIER D'ILE-DE-FRANCE (PPRDF)

Les plans pluriannuels régionaux de développement forestier ont été institués par la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 28 juillet 2010 qui prévoit un certain nombre de dispositions applicables au secteur forestier dans l'objectif général de mobiliser plus de bois en dynamisant la filière et de lutter contre le réchauffement climatique par la promotion des énergies renouvelables.

Le PPRDF a pour objectif :

- d'identifier les massifs forestiers insuffisamment exploités ;
- d'analyser par massif les causes de manque d'exploitation ;
- de définir un programme d'actions prioritaires partagé par les acteurs et décliné géographiquement par massifs forestiers en faveur d'une mobilisation supplémentaire du bois, dans le cadre d'une gestion multifonctionnelle durable de la forêt et des massifs.

Le plan pluriannuel régional de développement forestier d'Ile-de-France qui concerne Trilport a été approuvé par arrêté du préfet de région le 07 décembre 2012 pour la période 2012-2016.

Prise en compte du PPRDF dans le PLU :

Le plan n'identifie pas de zones d'actions prioritaires pour la commune de Trilport.

7.1.5. LES PLANS D'ELIMINATION DES DECHETS

En application de la loi du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux, modifiée par les lois du 13 juillet 1992 et du 2 février 1995, les décharges traditionnelles sont supprimées au 1 juillet 2002. Depuis, les centres de stockage sont uniquement autorisés à accueillir des déchets ultimes.

Le Conseil régional, compétent dans ce domaine, a approuvé le 26 novembre 2009, 3 plans d'élimination des déchets de la Région :

- **PREDMA** : le Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés est opposable depuis le 26 novembre 2009 ; il se substitue au plan départemental approuvé par l'arrêté préfectoral du 4 février 2004.

Les objectifs fixés dans le PREDMA sont des objectifs chiffrés qui encadrent les moyens à mettre en œuvre par l'ensemble des acteurs de la gestion des déchets et notamment par les collectivités en Ile-de-France. Le PREDMA fixe également des préconisations qui correspondent aux mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Il s'agit le plus souvent d'objectifs de moyens et de performance technique des installations, afin de ne pas bloquer les évolutions techniques et les innovations. La déclinaison territoriale des objectifs est la suivante :

- Objectifs de prévention (diminution du ratio de production de déchet par habitant)
- Objectifs liés à la valorisation matière (performances de collecte et des installations de tri)
- Objectifs liés à la valorisation organique pour les déchets végétaux et biodéchets
- Objectifs liés aux installations

Ces objectifs se déclinent quantitativement :

- diminuer la production de déchets de 50 kg/habitant

- augmenter de 60% le recyclage des déchets ménagers
 - doubler la quantité de compost conforme à la norme
 - diminuer de 25% les déchets incinérés et de 35% les déchets enfouis
 - favoriser une meilleure répartition géographique des centres d'enfouissement
- **PREDD** : le Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux est opposable depuis le 26 novembre 2009.

Les objectifs du PREDD se déclinent selon 3 axes prioritaires :

- La minimisation des impacts environnementaux et sanitaires
 - Le principe de proximité : favoriser un traitement de proximité des déchets dangereux produits en Ile-de-France, et encadrer les importations de déchets dangereux sur les installations franciliennes
 - Le meilleur captage des diffus est également l'un des objectifs majeur, les capacités de traitement et de regroupement ne constituent pas à première vue le facteur bloquant, l'effort est donc essentiellement à mener sur les dispositifs de pré collecte mis en place que ce soit par les collectivités locales (déchèteries acceptant les dangereux,...) ou les acteurs privés (déchèteries professionnelles, opérations de branche, de zone...)
- **PREDAS** : le Plan Régional d'Elimination des Déchets d'Activités de Soins à risques infectieux est opposable depuis le 26 novembre 2009.

Les objectifs du PREDD se déclinent selon 4 axes prioritaires :

- La minimisation des impacts environnementaux et sanitaires via la réduction du sur tri en établissements de soins
 - L'encadrement de l'offre de traitement francilienne : Rappel des modalités de traitement des DASRI banalisés et utilisation des capacités franciliennes existantes et solidarité interrégionale
 - Favoriser un traitement de proximité des DASRI produits en Ile-de-France : Encadrement des nouvelles capacités de traitement franciliennes et responsabilisation des producteurs quant au principe de «traitement de proximité»
 - Tendre vers un meilleur captage des diffus, avec un effort à mener sur les dispositifs de pré collecte mis en place que ce soit par les collectivités locales ou les producteurs diffus de DASRI (Professionnels libéraux de santé, producteurs semi-diffus de type laboratoires d'analyses...).
- Concernant les déchets de chantiers de travaux publics et du bâtiment, le Conseil régional, compétent dans ce domaine, élabore actuellement un plan régional de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics (**PREDEC**), privilégiant le recyclage des matériaux. (Grenelle 2). Désormais, pour le secteur des BTP, un diagnostic préalable aux chantiers de démolition doit établir la gestion des déchets. Le PREDEC est opposable aux projets d'installations de stockage des déchets inertes (ISDI) et aux installations classées.

Prise en compte des plans relatifs aux déchets dans le PLU :

Concernant les déchets ménagers et assimilés :

Le PLU se réfère au plan d'élimination des déchets en vigueur. Son règlement oriente le stockage des déchets ménagers et assimilés (accès, type de locaux, facilité d'usage...).

Le PADD du PLU identifie également la collecte et la valorisation des déchets comme des enjeux à respecter pour l'urgence environnementale et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, dans le cadre de la réalisation de l'éco quartier Ancre de lune.

7.2. LES DOCUMENTS DE PORTEE DEPARTEMENTALE

7.2.1. LE SCHEMA DIRECTEUR DES STRUCTURES AGRICOLES DE SEINE-ET-MARNE (SDDSA)

Par arrêté préfectoral n° 2007.DDAF.SAAF.142, le Préfet de Seine-et-Marne a déterminé les orientations de la politique agricole du département, qui consistent à :

- favoriser l'installation :
 - de jeunes agriculteurs remplissant les conditions de capacité professionnelle sollicitant la dotation aux jeunes agriculteurs,
 - des jeunes remplissant les conditions d'expérience professionnelle, y compris ceux qui se sont engagés dans une démarche d'installation progressive ;
- permettre la réinstallation d'agriculteurs évincés par reprise ou expropriation ;
- préserver les exploitations agricoles viables notamment celles ayant une superficie au moins égale à l'unité de référence ;
- permettre aux exploitations agricoles d'atteindre des dimensions en rapport avec les impératifs de viabilité en Seine-et-Marne, notamment d'atteindre une surface supérieure ou égale à une fois l'unité de référence.

En fonction de ces orientations et en considération de la situation personnelle des demandeurs ainsi que des incidences sur l'emploi, des priorités ont été définies.

Le décret fixe la valeur des unités de référence, par type d'activité ou de culture, et dresse la liste des opérations soumises à simple déclaration ou à autorisation préalable.

Prise en compte du SDDSA dans le PLU :

Le PLU de Trilport encourage l'activité agricole, environ 304 hectares y sont réservés, soit environ 30% du territoire. De plus, à l'intérieur de la zone agricole réservée, des secteurs affectés uniquement à l'implantation d'exploitations ont été créés. Ils disposent de leurs propres normes d'emprise au sol permettant l'installation d'agriculteurs.

Il limite également l'extension urbaine et la consommation des terres agricoles afin de préserver l'activité, en proposant une densification cohérente du tissu urbain.

7.2.2. LE SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE (SDGV)

La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage prescrit, dans son article 1 alinéa 2, l'élaboration d'un schéma départemental prévoyant l'implantation des aires permanentes d'accueil ainsi que des emplacements temporaires pour les grands rassemblements (connus sous le terme de rassemblements traditionnels ou occasionnels, au sens du texte législatif précité).

Le schéma concernant la Seine-et-Marne a été approuvé le 7 février 2003 par arrêté préfectoral n°2003 CAB 016 et publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture le 23 février 2003.

Une révision du schéma a été engagée le 12 avril 2011 pour couvrir la période 2013-2019.

Le PLU doit prendre en compte l'ensemble des populations vivant sur le territoire communal ou celles appelées à y venir, notamment pour des raisons économiques. Les différents types d'habitat doivent être recensés et intégrés au projet communal qui doit comporter un diagnostic, évaluer les besoins et les traduire en termes d'utilisation du sol.

En s'efforçant également de tenir compte des évolutions intervenues ces dernières années, le schéma insistera sur les trois volets qui structurent la problématique considérée, à savoir la petite et la grande itinérance, ainsi que la sédentarisation. Sur ces trois chapitres, de nouveaux besoins ont émergé auxquels il est essentiel de répondre de façon adaptée.

Des recommandations en matière d'accueil des gens du voyage et concernant la localisation des aires d'accueil dans le plan de zonage du PLU sont données dans la fiche relative au logement.

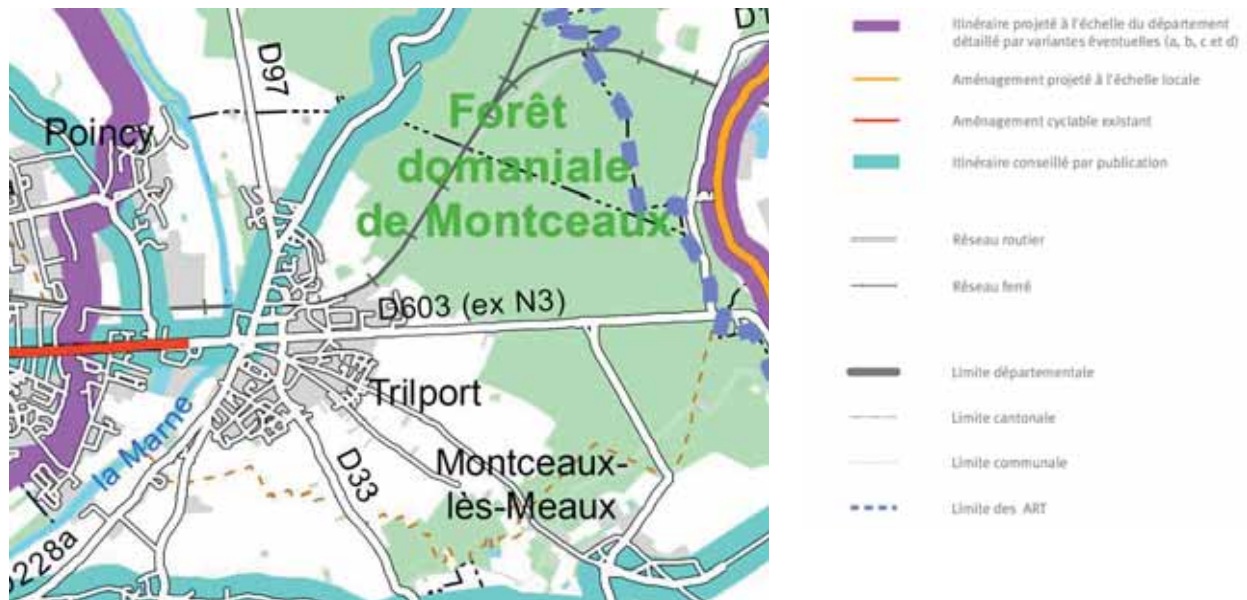
La commune adhère à la communauté d'agglomération du Pays de Meaux. A ce titre, elle est concernée par les dispositions définies par la CAPM pour répondre aux obligations en matière de réalisation d'aires d'accueil. Sous réserve de mettre en œuvre les solutions d'habitat adapté et/ou de terrains familiaux en réponse aux besoins des familles sédentaires ou en voie de sédentarisation (notamment celles occupant les aires d'accueil et les familles locales circulant sur le territoire de la CAPM ou les communes limitrophes), on peut estimer à 40 le nombre de places supplémentaires à créer. Ces 40 places seront à répartir prioritairement sur les nouvelles communes ayant dépassé le seuil des 5 000 habitants (Trilport et Saint-Pathus).

7.2.3. LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES ITINERAIRES CYCLABLES (SDIC)

Le Conseil général a adopté en mai 2008 un Schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC). L'objectif est d'offrir aux aménageurs (notamment les Maires) des informations techniques et financières actualisées et pertinentes pour développer, sur leurs territoires, de nouveaux itinéraires pour les vélos.

En plus des aménagements déjà existants, ce schéma propose 104 "lignes de désir" systématiquement identifiées et cartographiées qui permettent un maillage du territoire.

La commune de Trilport n'est pas concernée par des itinéraires traités, projetés ou existants sur le plan départemental. Seul, un itinéraire « conseillé » est affiché. Il longe la D17 en reliant Meaux à Isles-les-Meldeuses.



Prise en compte du SDIC dans le PLU :

Conformément au SDIC, le PADD du PLU reprend le tracé de cet itinéraire sur une grosse portion de la D17 figurant comme « piste cyclable à créer ».

Ajoutons que le PADD du PLU propose d'aménager des itinéraires doux sur les voies nouvelles créées et de les équiper en particulier de pistes cyclables qui sécuriseront la circulation des vélos (notamment pour accéder à la gare, au centre-ville et au collège).

7.2.4. LE SCHEMA DIRECTEUR TERRITORIAL DE L'AMENAGEMENT NUMERIQUE (SDTAN)

La Seine-et-Marne a adopté son SDTAN en décembre 2010, après leur instauration par la loi du 17 décembre 2009 relative à la lutte contre la fracture numérique.

Cet outil a pour objectif de favoriser la cohérence des initiatives publiques et leur bonne articulation avec les investissements privés, ainsi que de planifier le déploiement du très haut débit sur le long terme.

Bien que le code de l'urbanisme n'impose pas de compatibilité ni de prise en compte du SDTAN, celui-ci présente un socle de politiques locales d'aménagement numérique des territoires et demande de les intégrer dans :

- « Les plans locaux d'urbanisme [...] déterminent les conditions permettant d'assurer [...] la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat [...] en tenant compte en particulier des objectifs [...] de développement des communications électroniques » (article L.121-1 du CU)
- « Le projet d'aménagement et de développement durables arrête les orientations générales concernant [...] le développement des communications électroniques [...] » (article L.123-13 du CU),
- « Le règlement peut, en matière d'équipement des zones : [...] 3°) imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements dans les secteurs qu'il ouvre à l'urbanisation de respecter, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques, des critères de qualité renforcés, qu'il définit. » (article L.123-1-5 du CU)

Nota : Si ce document est facultatif actuellement, son existence conditionne le soutien financier de l'État aux projets des collectivités à travers le Fonds d'aménagement numérique des territoires (FANT).

Prise en compte du SDTAN dans le PLU :

Le PLU tient compte du SDTAN puisque le développement des communications et la lutte contre la fracture numérique sont inscrits au PADD. Dans ce dernier sont proposés le renforcement ou l'extension des infrastructures, la création de structures spécifiques publiques ou privées (comme le centre télétravail qui sera situé dans l'éco quartier L'Ancre de lune), et la mise à disposition d'espaces donnant accès aux communications numériques à l'ensemble des habitants.

7.2.5. LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT

Afin de mieux maîtriser le développement urbain le long des voies de circulation les plus importantes, il est édicté un principe d'inconstructibilité en dehors des espaces urbanisés de la commune :

- dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière ;
- dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation (décret n°2009-615 du 3 juin 2009 modifié le 31 mai 2010) ;
- dans une bande de 75 mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L.122-1-5.

Cette contrainte d'inconstructibilité peut être levée en tout ou partie, et le PLU peut fixer des règles d'implantation différentes que celles décrites plus haut, à condition qu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces nouvelles règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Sur la base de ce classement, l'arrêté préfectoral 99 DAI 1 CV 102 en date du 19 mai 1999, précise les secteurs du territoire communal affectés par le bruit lié à ces infrastructures, les dispositions à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à réduire les nuisances sonores.

Les infrastructures concernées sont : la voie ferrée SNCF de Noisy-le-Sec à Strasbourg (type 1 – largeur des secteurs affectés par le bruit : 300 m.) et la RD.603 (type 2 – largeur des secteurs affectés par le bruit : 250 m. et type 3 – largeur des secteurs affectés par le bruit : 100 m.).

Prise en compte du bruit dans le PLU :

Un seul projet prévu au PLU est directement touché par les zones de bruits (*voir Partie 2 du rapport de présentation*). Projet pour lequel la marge de recul ne sera pas respectée. Des mesures de compensation par l'isolation et l'orientation des bâtiments sont prévues.

De plus, le règlement du PLU précise que les constructions à usage d'habitation et d'enseignement, situées dans les secteurs affectés par le bruit des infrastructures terrestres, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conforme à la réglementation en vigueur. Cette zone est reportée au document graphique.

Ajoutons, qu'en application de la directive européenne 2002/49/CE, un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) a été réalisé en Seine-et-Marne par les services de l'Etat. Il concerne les grandes infrastructures routières et autoroutières du domaine routier national en Seine-et-Marne. Ce document a pour objectif de définir les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire le bruit dans l'environnement engendré par le trafic circulant sur ces infrastructures. Le PPBE de l'Etat a été approuvé par arrêté préfectoral le 1er février 2013.

7.3. LA COMMISSION DEPARTEMENTALE DE PRESERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS (CDPENAF)

La loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010 a instauré de nouveaux outils pour assurer une meilleure maîtrise de la consommation des espaces agricoles. Le document de gestion de l'espace agricole et forestier prévu à l'article L.112-1 du Code rural et de la pêche maritime est remplacé par l'observatoire de la consommation des espaces agricoles chargé d'élaborer des outils pour mesurer le changement de destination des espaces agricoles. Le décret n°2011-786 du 28 juin 2011 précise le fonctionnement de cet observatoire placé auprès du ministre chargé de l'agriculture. Il doit élaborer des outils pertinents pour mesurer le changement de destination des espaces agricoles, homologuer des indicateurs d'évolution et publier annuellement rapport sur son activité.

Dans chaque département est créée une commission départementale de cet observatoire.

Aussi, tout projet de révision ou d'élaboration d'un plan local d'urbanisme arrêté depuis le 15 juin 2011, non couvert par un SCoT, qui entraînerait une réduction des terres agricoles, est soumis à l'avis de la CDPENAF (ex-CDCEA).

Lors de la saisine, le maire de la commune ou le président de l'EPCI compétent en matière de PLU devra indiquer à la commission la quantité de surface de terres agricoles réduites dans son projet de PLU, afin que celle-ci puisse se prononcer sur l'opportunité de cette réduction au regard de l'objectif de préservation des terres agricoles prévu par la loi.

La commission émet un avis sur la réduction projetée des terres agricoles dans le projet de PLU. Cet avis est rendu au plus tard trois mois après la saisine. A défaut, cet avis est réputé favorable. L'avis de la commission est un avis simple non opposable. Il doit être versé en tant que pièce du dossier soumis à l'enquête publique.

Par ailleurs, la commission peut également demander, à tout moment de la procédure, à être consultée sur le projet de PLU.

Cette commission émet un avis sur la réduction des terres agricoles projetée dans les communes non couvertes par un Schéma de cohérence territoriale, dans les conditions prévues aux articles L.123-6 et L.123-9 du Code de l'urbanisme.

Avis de la CDPENAF pour le PLU :

Cette partie sera complétée après avis commission

La demande sera faite après l'arrêt en particulier pour les sites à enjeux : ZAC sud, OAP Peuplin, aire d'accueil gens du voyage

8. AUTRES DOCUMENTS SUPRACOMMUNAUX NON OPPOSABLES

8.1. LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MEAUX

La loi ENE a renforcé le rôle du SCoT et son lien avec les PLU en devenant le document d'encadrement supérieur. Le SCoT se voit attribuer un rôle d'intégrateur des normes supérieures. Les PLU couverts par un SCoT ont celui-ci pour unique référence au regard des exigences de compatibilité.

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Meaux est en cours d'élaboration depuis 2008. Le projet de SCOT a été arrêté le 7 décembre 2011. A ce jour, l'enquête publique n'a pas encore été lancée.

Il ne constitue donc pas une directive d'aménagement au sens de l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme et ne s'oppose pas dans le cadre de la révision du PLU de Trilport. Il est toutefois pertinent d'analyser ses objectifs au regard du projet de ville de Trilport.

A compter de l'approbation du SCoT, le PLU devra, le cas échéant, se mettre en compatibilité avec les orientations de ce dernier dans un délai de 3 ans.

Ce document de planification urbaine, à l'échelle de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux, fixe les orientations du territoire en vue de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Il a été mené suivant une Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU) qui a permis de renforcer la prise en compte des enjeux du développement durable lié à l'état initial de l'environnement et ses relations avec les problématiques d'habitat, de transport et de maintien de la biodiversité.

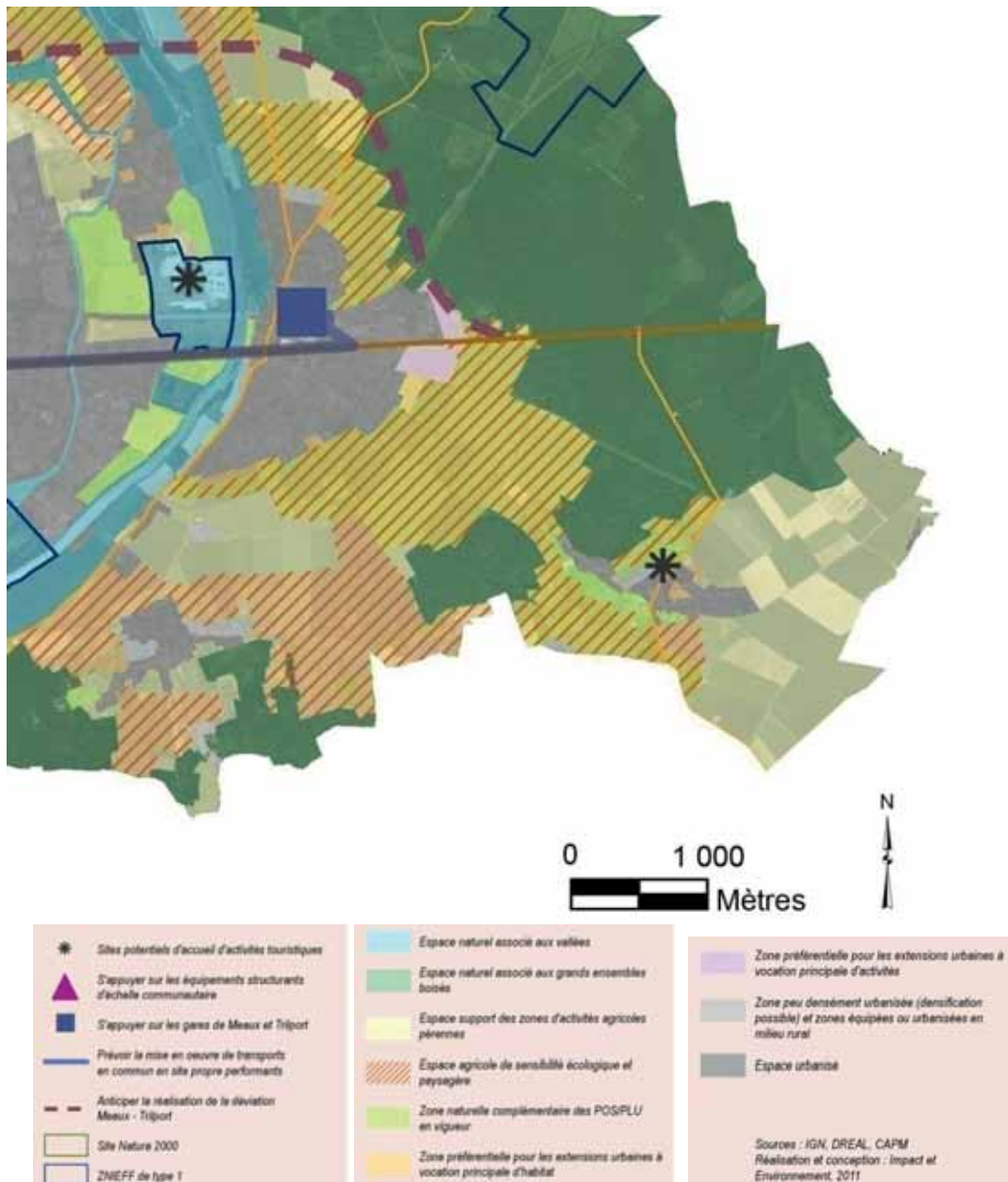
Le SCOT arrêté souligne le caractère périurbain et à dominante agri environnementale de Trilport.

Il vise les objectifs suivants :

- Faire du projet de trame verte et bleue un élément fédérateur du Pays de Meaux : par la valorisation des continuités écologiques et paysagères et la préservation des espaces agricoles et naturels,
- Maîtriser la croissance démographique en l'adaptant aux capacités d'accueil et en limitant l'extension urbaine résidentielle,
- Développer une stratégie de développement économique et durable en donnant au Pays de Meaux une attractivité territoriale et une dynamique francilienne,
- Améliorer la connexion du territoire grâce à un système de déplacement vecteur d'intensités urbaines et vecteur de modes doux,
- Organiser une gestion durable des ressources naturelles et valoriser les énergies renouvelables,
- Prendre en compte les risques, nuisances et pollutions pour la protection et le confort de la population.

Le SCOT arrêté prévoit également le projet de déviation Meaux-Trilport qui permettra le contournement du centre-ville de Meaux et de la commune de Trilport par le nord.

Carte de synthèse des orientations du Document d'Orientations Générales du Pays de Meaux



Comme on peut le remarquer sur la carte, les possibilités de croissance sont majoritairement consommées pour les activités de part et d'autre de la RD.603 en entrée est de la commune. Des extensions urbaines à vocation d'habitat sont prévues en frange sud de l'enveloppe urbaine, au sud de la zone commerciale, et en entrée de ville Nord (à l'est de la rue de Lizy RD.17). En revanche ces possibilités sont déjà inscrites dans le PLU et le SCOT ne prévoit pas de nouvelles zones potentielles d'extension de l'habitat. Une zone de densification possible est par ailleurs indiquée en limite Nord de la commune entre la D. 17 et la D. 97.

Les possibilités d'extension permises par le document sont limitées à quatre secteurs en frange urbaine.

Hormis la zone d'activités, située en lisière de forêt, l'intervalle entre le massif forestier de la forêt de Montceaux et l'urbanisation de Trilport est toujours constitué d'espaces agricoles. Ils sont en outre protégés au titre de leur sensibilité écologique et paysagère.

La gare de Trilport constitue un équipement important du territoire sur lequel s'appuyer. En effet la gare s'inscrit dans le projet de pôle multisites d'échanges Meaux-Trilport. Le site de Trilport va être réaménagé dans le cadre de la création d'un pôle multimodal d'échanges (Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France) afin de devenir une véritable plateforme intermodale.

L'aménagement d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) performant est prévu sur la RD.603 reliant le pôle gare de Trilport à celui de Meaux.

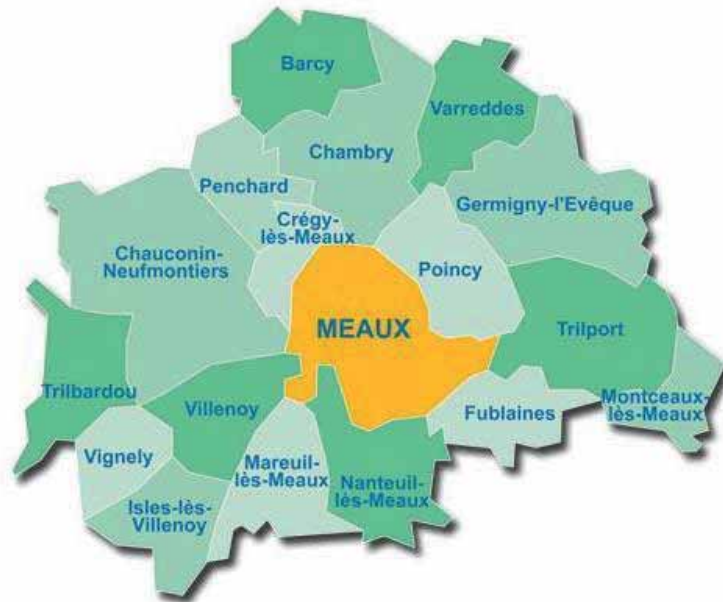
Le SCOT arrêté prévoit également le projet de déviation Meaux-Trilport. Bien que son tracé ne soit pas encore définitif, la fonction de cette nouvelle voie sera de compléter le contournement de l'agglomération meloise par l'Est. Elle permettra ainsi la déviation du trafic de transit en direction ou en provenance de l'Est. Ainsi l'échange de cette voie avec la RD. 603, marquera l'entrée Est de la commune de Trilport et de l'agglomération meloise. Ce contournement est souhaitable car il permettra de réguler les flux et d'offrir des axes mieux adaptés à la commune. Néanmoins, ce projet n'est pas de la responsabilité de la commune de Trilport, mais du Conseil départemental de Seine-et-Marne.

Par ailleurs, il est soumis à étude d'impacts ce qui implique une bonne prise en compte des incidences sur l'environnement et notamment sur les continuités écologiques.

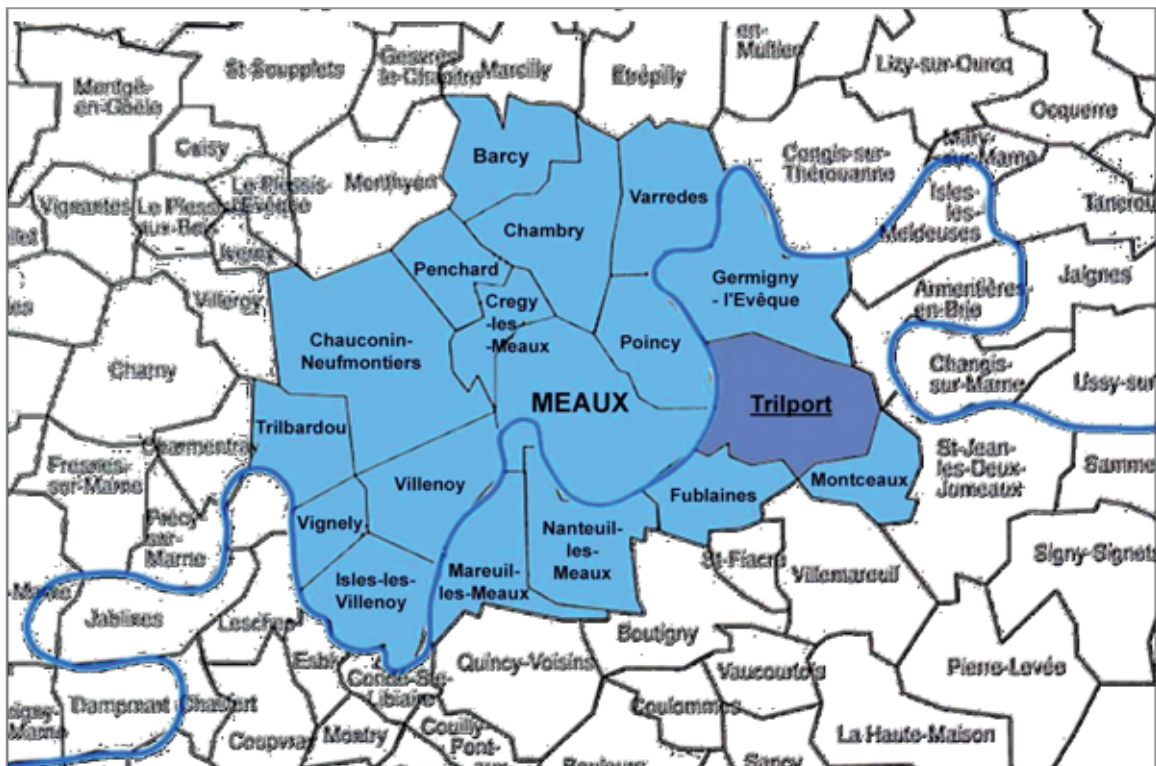
9. L'INTERCOMMUNALITE

9.1. LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MEAUX

Trilport fait partie de l'agglomération du Pays de Meaux (CAPM) créée en janvier 2003. Elle réunit 18 communes, et compte environ 83 000 habitants. Trilport représente la troisième commune de la communauté d'agglomération en nombre d'habitants (après Meaux et Nanteuil).



Localisation de Trilport au sein de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux



9.2. LES COMPETENCES

La communauté d'agglomération exerce en lieu et place des communes des compétences. Le Conseil d'Agglomération définit, pour chaque compétence, les critères permettant de définir l'intérêt communautaire. Ainsi ce dernier a été défini pour le développement économique, la collecte des ordures ménagères et pour certaines voiries (nouvelle desserte des hôpitaux, des zones d'activités économiques). De plus, le Conseil communautaire a récemment approuvé des délibérations relatives notamment à la petite enfance, et à une école intercommunale des sports.

9.2.1. LES COMPETENCES OBLIGATOIRES

En matière de développement économique

- Création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité économique d'intérêt communautaire.
- Action de développement économique d'intérêt communautaire.

En matière d'aménagement de l'espace communautaire

- Elaboration d'un schéma de cohérence territoriale, en application de l'article L.122-4 du Code de l'urbanisme.
- Création et réalisation de zones d'aménagement concerté (ZAC) d'intérêt communautaire.
- Organisation des transports urbains (au sens de la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs).

En matière d'équilibre social de l'habitat

- Programme local de l'habitat.
- Politique du logement d'intérêt communautaire.
- Actions et aides financières en faveur du logement social d'intérêt communautaire.
- Réserves foncières pour la mise en œuvre de la politique communautaire d'équilibre social de l'habitat.
- Action en faveur du logement des personnes défavorisées par les opérations d'intérêt communautaire.
- Amélioration du parc immobilier bâti d'intérêt communautaire, en faveur du logement des personnes défavorisées.
- Amélioration du parc immobilier bâti d'intérêt communautaire.

En matière de politique de la ville dans la Communauté

- Dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale d'intérêt communautaire.
- Dispositifs locaux d'intérêt communautaire en matière de prévention de la délinquance.

9.2.2. LES COMPETENCES OPTIONNELLES

- Création ou aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire
- Création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire.
- Création ou aménagement, entretien et gestion, d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire.

- Actions en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie (lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores, élimination et valorisation des déchets des ménages et déchets assimilés).
-

9.2.3. LES COMPETENCES FACULTATIVES

- Animation et gestion des aires existantes et création d'aires nouvelles d'accueil des gens du voyage.
 - Développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication.
 - Développement de l'enseignement artistique et culturel.
 - Identification, sur le territoire communautaire, de friches industrielles, commerciales, tertiaires, artisanales ou touristiques et possibilité d'aménagement ou de reconversion totale ou partielle des friches.
 - Aménagement d'intérêt communautaire des rives de la Marne, des berges des rivières et canaux traversant le territoire communautaire.
 - Terrains de grands passages : aménagement et gestion des terrains existants ou à créer.
 - Pôles d'échanges multimodaux : pilotage du comité de pôle gares Meaux et Trilport, gestion et aménagement des gares routières existantes ou à créer
 - Études relatives aux structures de petite enfance :
 - Réalisation d'études relatives à l'accueil de la petite enfance ;
 - Création et gestion de nouveaux Relais Assistantes Maternelles ;
 - Mise en place d'un système de réservations de berceaux au sein de toutes crèches privées et d'entreprises, avec l'accord de celles-ci ;
 - Création et gestion d'un Service Ressources en matière de petite enfance se composant notamment d'un centre d'informations ;
 - Soutien, notamment par le biais de versement de subventions à la crèche familiale intercommunale des cantons de Meaux-nord et Meaux-sud.
- Tourisme :
 - Accueil, information, promotion et coordination des interventions des acteurs et partenaires locaux (création et gestion d'un office du tourisme communautaire) ;
 - Elaboration et mise en œuvre de la politique touristique de la CAPM et des programmes de développement
 - Ingénierie de projet, accompagnement technique, observation, évaluation et veille ;
 - Animations et événementiels touristiques dans le cadre de la mission de promotion du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux
- Enseignement du sport dans le cadre d'une Ecole Intercommunale des Sports »

9.3. LES SYNDICATS INTERCOMMUNAUX

Trilport fait partie de trois syndicats intercommunaux :

1- Syndicat Intercommunal du Collège de Trilport (siège social en Mairie de Trilport) : Réunit les communes de Armentières – Fublaines – Germigny – Montceaux-lès-Meaux – Poincy – Trilport – Varreddes.

2 – Syndicat Intercommunal d'études pour l'aménagement des rus de 7 Sorts à Trilport (siège social en Mairie de Trilport) : Réunit les communes de Montceaux-lès-Meaux – Saint-Jean-Les-Deux-Jumeaux – Sammeron – Sept-Sorts – Signy-Signets – Trilport. Le Syndicat a pour objet l'étude pour l'aménagement d'ouvrages et de gestion

des rus sur l'ensemble du bassin versant afin d'éviter les crues ainsi que la réalisation des travaux. L'entretien des ouvrages et la maîtrise foncière sont à la charge des communes.

3 – L'ASSAD (Association de Services et Soins à Domicile) et le service de soin et d'éducation spécialisée à domicile (association des paralysés de France).

10. LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Les servitudes d'utilité publique (SUP) constituent des limitations administratives au droit de propriété instituées dans un but d'utilité publique au bénéfice des personnes publiques, des concessionnaires de services publics et de personnes privées exerçant une activité d'intérêt général. Elles peuvent être opposées aux demandes d'autorisation d'occupation du sol.

La commune peut être concernée par des servitudes de natures diverses (L.126-1 et R.123-14 du CU): servitudes d'utilité publique, servitudes de droit privé, servitudes administratives.

Les servitudes d'utilité publique affectant l'occupation et l'utilisation du sol s'imposent directement aux autorisations d'occuper le sol.

Les servitudes d'utilité publique appartenant aux catégories figurant sur la liste annexée à l'article R.1261 du Code de l'urbanisme, devront faire l'objet d'une représentation graphique, conformément aux prescriptions de l'article A.12b- I du Code de l'urbanisme.

Ces informations doivent figurer dans les annexes accompagnant le PLU et un tableau récapitulatif devra être établi.

Les autres servitudes instituées au bénéfice de la commune (plan d'alignement communal, conventions amiables) ne sont pas reportées sur ces fiches. Concernant les servitudes de droit privé et autres servitudes ayant un effet sur l'aménagement et l'occupation du sol, la commune doit gérer ces données. Elle devra donc rechercher et fournir les documents relatifs à ces servitudes, notamment le périmètre, pour garantir l'exactitude de ces données.

La commune de Trilport est concernée par plusieurs SUP dont les caractéristiques sont exposées en annexes du PLU.

**PLU DE TRILPORT
RAPPORT DE PRESENTATION
PARTIE 2 – ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT**

Sommaire

1. PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE TRILPORT	91
1.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE	91
1.2. ACCESSIBILITE	94
2. MILIEU NATUREL ET PAYSAGE	97
2.1. LE RELIEF ET LA TOPOGRAPHIE	97
2.2. L'HYDROLOGIE	100
2.2.1. Les cours d'eau, rus et aqueduc	100
2.2.2. La qualité des eaux de la Marne	103
2.3. LA GEOLOGIE	107
2.4. L'HYDROGEOLOGIE	115
2.5. LA CLIMATOLOGIE	117
2.6. LES GRANDES ENTITES PAYSAGERES DE TRILPORT	121
2.7. LES ELEMENTS REMARQUABLES DU PAYSAGE	127
2.8. LES ESPACES VERTS	131
2.8.1. Les espaces verts majeurs,	131
2.8.2. Les espaces verts ayant un intérêt paysager.	133
2.8.3. Les espaces verts n'ayant pas d'intérêt paysager.	134
2.8.4. Les arbres remarquables	135
2.8.5. Des espaces naturels remarquables mais...	137
2.9. ESPACES NATURELS, ESPACES VERTS ET CONTINUITES ECOLOGIQUES	138
2.9.1. Méthodologies de prospections des milieux naturels	138
2.9.2. Situation de la commune par rapport aux milieux naturels protégés et A la biodiversité	138
2.9.3. Les bords de Marne	139
2.9.4. La forêt de Montceaux	143
2.9.5. Natura 2000	150
2.9.6. Trame verte et bleue	152
2.9.7. Le SDRIF	155
2.9.8. Espaces Naturels Sensibles	157
2.9.9. Inventaire flore et habitats	157
2.9.10. Inventaire de la Faune	178
2.9.11. Corridors biologiques	185

2.10.	LES SECTEURS A ENJEUX	186
2.10.1.	Méthodologies d'inventaires	186
2.10.2.	Future aire des gens du voyage	189
2.10.3.	Jardins familiaux	199
2.10.4.	Site sud de la ZAC multisites saint-fiacre - Verdun/Berlioz -Fublaines	206
2.10.5.	Centre nautique	215
2.10.6.	Projet de voie de contournement départementale	223
2.10.7.	Site central de la ZAC multisites Saint-Fiacre -Verdun/Berlioz - Fublaines: nuisances potentielles dues aux infrastructures de transport et a la zone d'activités	225
2.10.8.	Annexes	228

3. QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT 232

3.1.	L'AIR	232
3.2.	L'EAU	244
3.3.	L'ENERGIE	248
3.4.	COMMUNICATIONS NUMERIQUES	254
3.5.	LES DECHETS	256
3.5.1.	Le constat (production)	256
3.5.2.	Collecte et traitement des déchets	258
3.6.	LES NUISANCES SONORES	260
3.6.1.	Les bruits liés aux déplacements	260
3.6.2.	Les bruits liés à l'industrie	265
3.6.3.	Les bruits liés aux avions	266
4.7.	LES AUTRES NUISANCES	267
4.7.1	Lignes à haute tension	267
4.7.2	Les antennes relais	269
4.8.	LES RISQUES ANTHROPIQUES	270
4.8.1	Les risques liés aux entreprises	270
4.8.2	Transport de matières dangereuses	279
4.8.3	Les risques de pollution des sols et nappe phréatique	279
4.9.	LES RISQUES NATURELS	285
4.9.1.	Les risques d'inondations de La Marne et du ru du travers	285
4.9.2.	Risque d'inondation par ruissellement et coulées de boue	288
4.9.3.	Les risques liés aux feux de forêt	291
4.9.4.	Risque retrait / gonflement des argiles	292
4.9.5.	Le risque de mouvement de terrain lié à la dissolution du gypse	294

4.9.6.	Risque sismique	297
4.9.7.	Synthèse des risques naturels et sur la santé humaine	298
4.10.	LA REGLEMENTATION DE LA PUBLICITE	299

INTRODUCTION

La présente partie « Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan » conformément à l'article R123-2-1 du Code de l'Urbanisme.

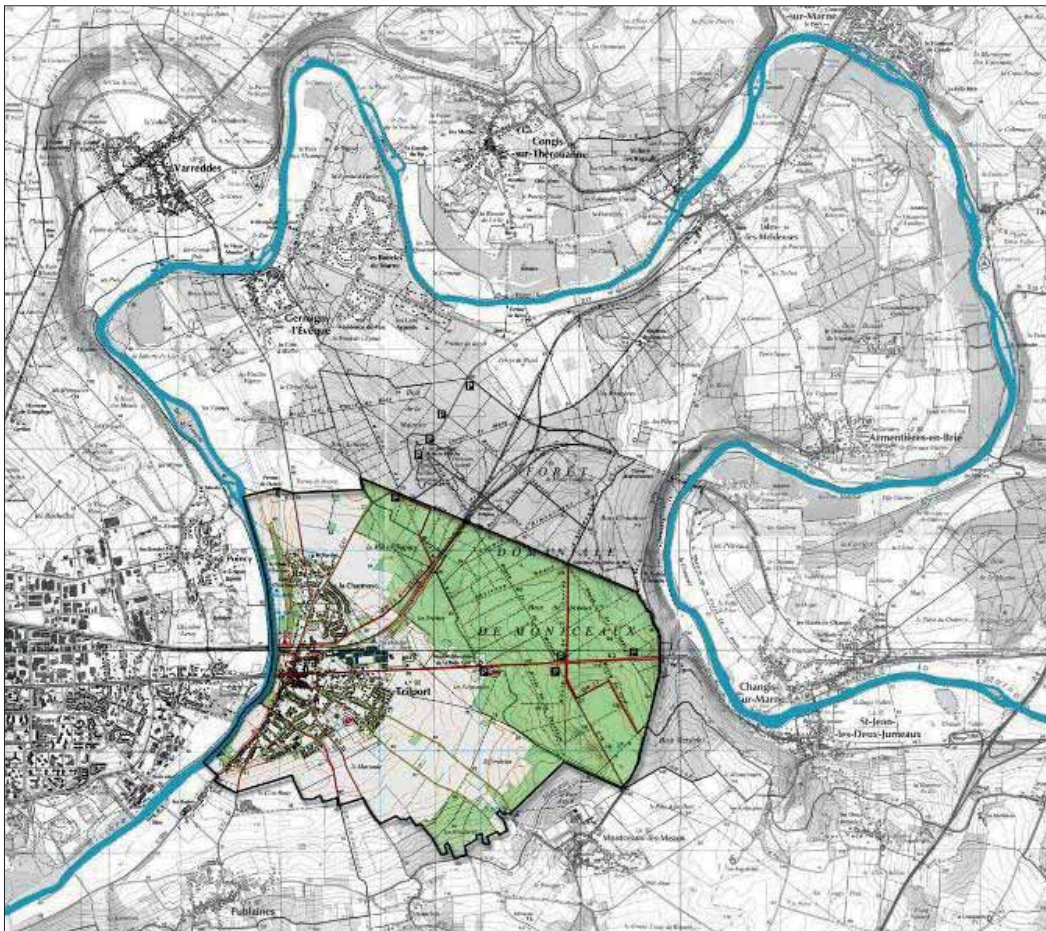
1. PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE TRILPORT

1.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

La commune de Trilport est située dans la région Ile-de-France, au Nord du département de la Seine-et-Marne. Elle est localisée dans un ensemble géographique appelé « Les Boucles de la Marne ». Le territoire communal de Trilport occupe une superficie de 1097 hectares, situé dans la vallée de la Marne, dans le site des Boucles de la Marne.

Vue du ciel, elle forme un croissant harmonieux et équilibré, coupé en son centre par la Route Départementale 603 reliant Paris à l'Allemagne. Tout au long de son histoire, Trilport a constitué en effet un nœud de communication important entre les Plaines de la Brie, l'Ile-de-France et l'Allemagne.

Trilport dans la boucle de La Marne



(Source : Atelier TEL, issu de la carte IGN)

Trilport en région parisienne



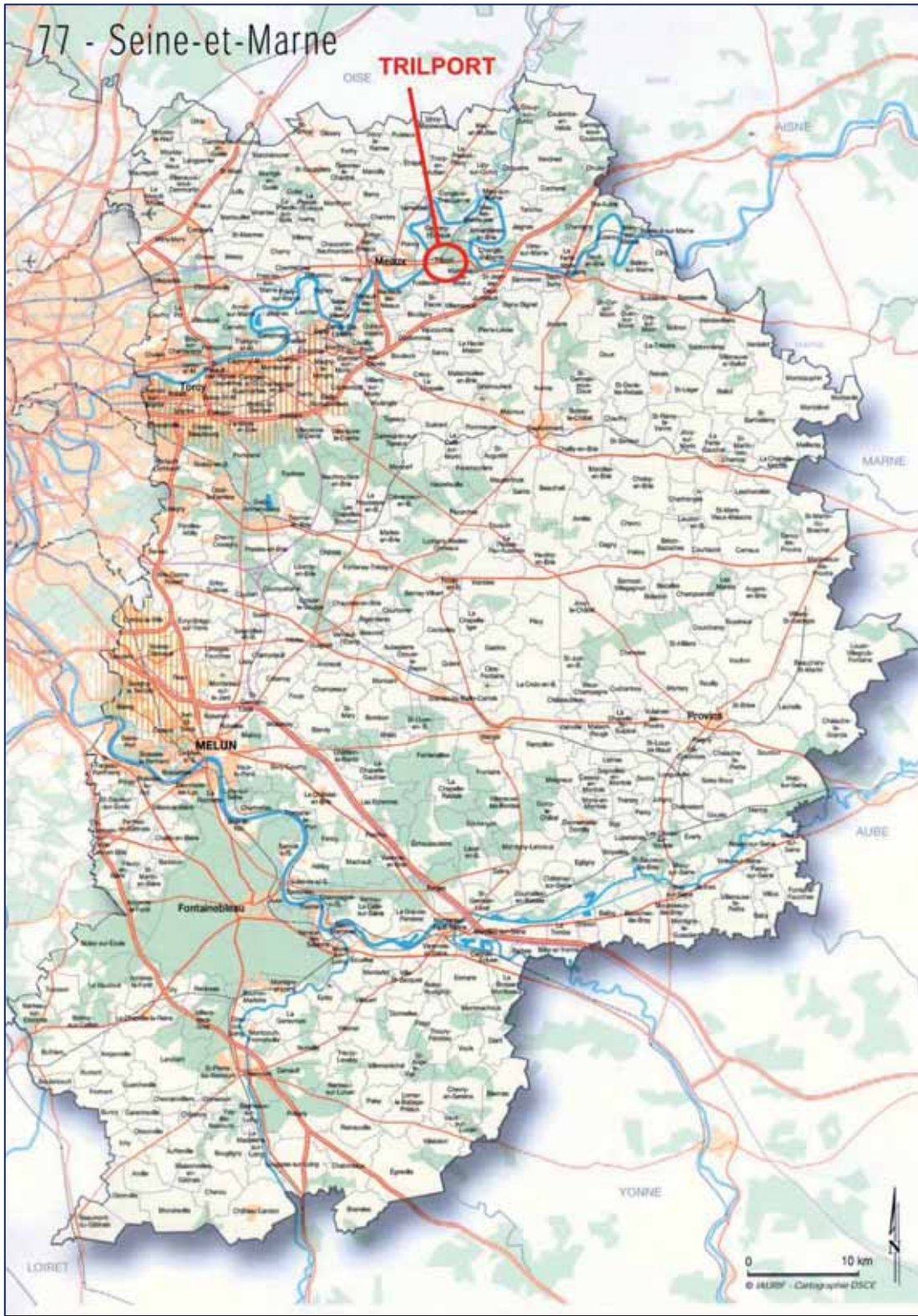
Source : carte Michelin, Ed. 2015

La commune de Trilport



Source : Carte IGN

Trilport en Seine-et-Marne

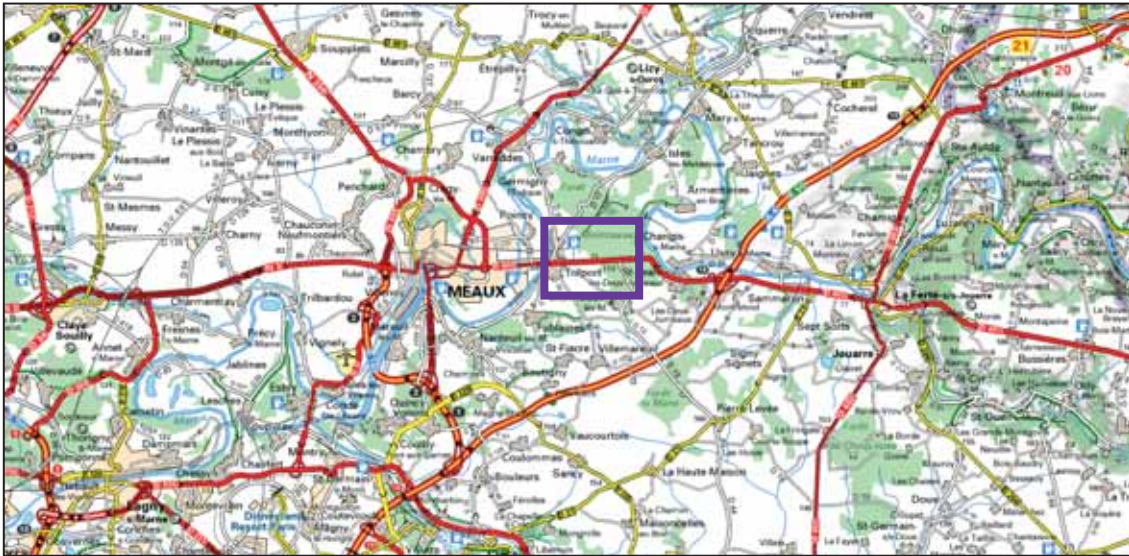


Source : IAURIF

1.2. ACCESSIBILITE

La commune de Trilport est située au Nord-Est du département de la Seine-et-Marne, à 5 Kms à l'Est de Meaux et à environ 50 Kms de Paris. Elle constitue l'entrée Est de l'agglomération de Meaux, qui est non seulement un des principaux pôles urbains du département, mais également la première agglomération d'importance de l'Est de l'Ile-de-France. L'appartenance à l'agglomération meloise constitue pour Trilport un atout en termes d'accès aux équipements structurants ainsi qu'aux commerces et services de la ville centre.

Trilport dans l'agglomération meloise



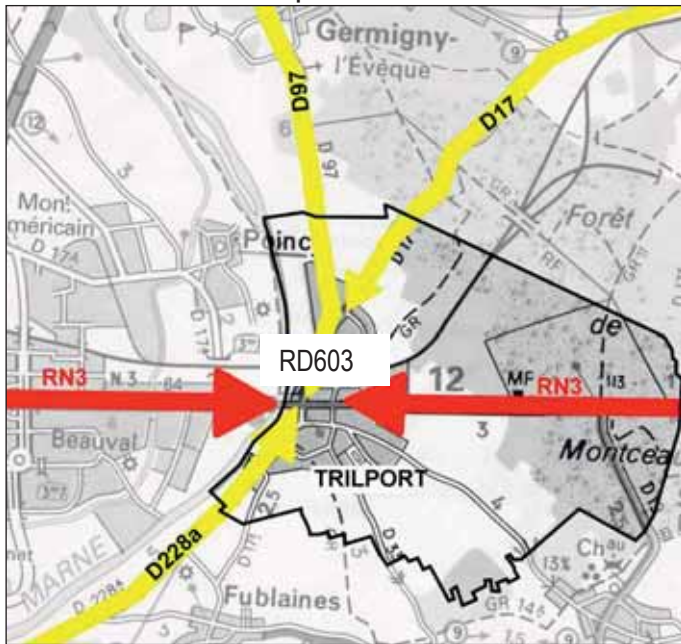
Source : carte Michelin, Ed. 2015

Trilport bénéficie de la proximité de nombreuses infrastructures routières et autoroutières qui en font un emplacement stratégique en termes de développement économique et d'attractivité de population.

Les principales infrastructures sont :

- la route départementale 603 : elle traverse la commune d'Est en Ouest. Vers l'Ouest, elle assure une liaison avec Meaux et Paris. Vers l'est, elle rejoint la frontière allemande (Sarrebouurg) via Metz.
- la voie ferrée Paris-Strasbourg : elle traverse Trilport d'Est en Ouest. Une gare assure les services voyageurs. Cette gare est desservie par les trains de "grande banlieue" (lignes de Château-Thierry et de la Ferté-Milon) qui permettent des liaisons quotidiennes directes (durée 35 minutes pour Paris Est) ou semi-directes (durée 45 minutes) avec le centre de Paris.
- l'autoroute de l'Est Paris-Strasbourg (A4) : elle offre une excellente liaison avec l'agglomération parisienne. La connexion la plus rapide de cet axe avec la commune de Trilport se fait via Meaux par la A140 ou via Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux par la RD603.
- la francilienne (A104), située à 25 kilomètres de Trilport est également un axe intéressant pour la commune car il permet une connexion rapide avec les pôles importants de l'agglomération parisienne tels que Roissy par exemple.

L'accès routier à Trilport



RD603

Source : Atelier TEL, carte Michelin, environs de Paris, Ed. 2005

Le trafic routier dans l'agglomération melloise (en 2013)



Trafic routier 2013

Synthèse cartographique des comptages disponibles depuis 2009

- Localisation du poste de comptage
- Trafic moyen journalier annualisé pour 2013
- Trafic moyen journalier annualisé de l'année indiquée entre parenthèses
- Trafic moyen journalier annualisé : poids lourds
- Limite de section de comptage

Seuils :

- Trafic < 4 000
- 4 000 - 10 000
- 10 000 - 30 000
- 30 000 - 50 000
- Trafic > 50 000
- Limites du Département

Source : Département de Seine-et-Marne, données de 2013

Plusieurs réalisations d'infrastructures à moyen et long terme devraient encore améliorer la desserte de la commune :

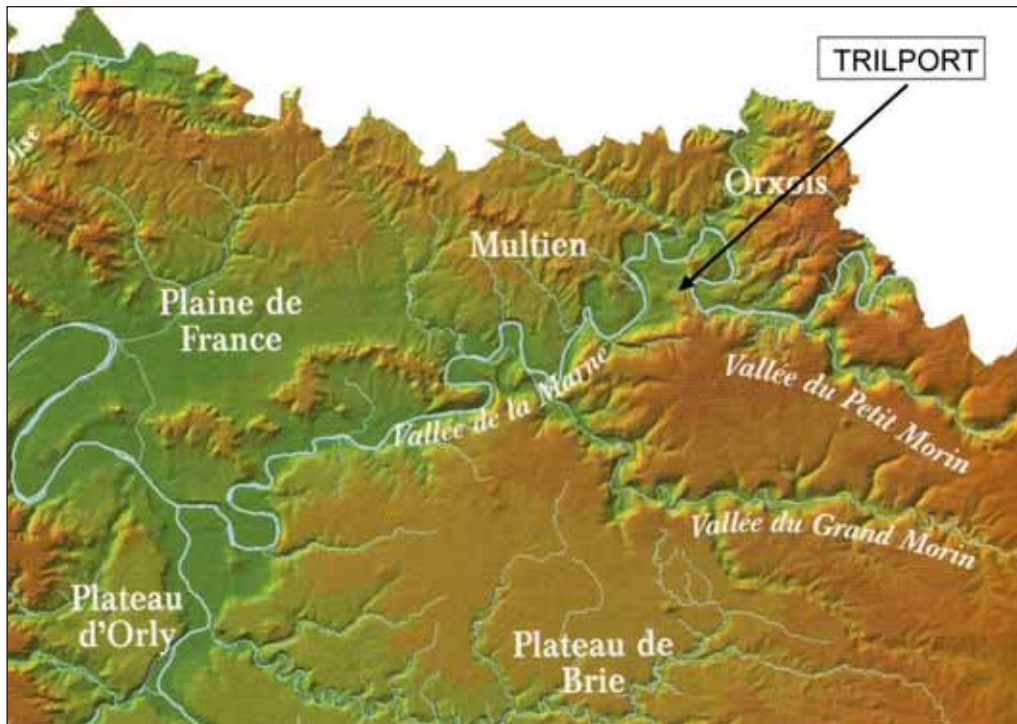
- La réalisation de la voie de contournement de l'agglomération melloise, avec la création d'un échangeur avec la RD603 sur le territoire communal de Trilport permettra d'optimiser la desserte routière de la commune en supprimant le trafic de transit.
- Projet du Pôle Multi sites de Meaux qui prévoit un réaménagement de la gare de Trilport et de Meaux. Ce projet de pôle vise à améliorer à court terme et moyen termes (horizon du PDU), le fonctionnement du pôle d'échanges en matière d'organisation fonctionnelle, de qualité de service offerte au voyageur et d'insertion urbaine.
- Le projet d'électrification du segment de ligne de Trilport à Lizy-sur-Ourcq dont l'objectif, dans le cadre du plan "Ambition Ligne P" engagé avec le STIF et les collectivités concernées, est l'amélioration de la qualité et de la performance de la desserte en créant des relations sans correspondance Paris-Meaux-Lizy-sur-Ourcq avec le nouveau matériel francilien. L'arrivée de ce nouveau matériel est prévue pour 2015.

2. MILIEU NATUREL ET PAYSAGE

2.1. LE RELIEF ET LA TOPOGRAPHIE

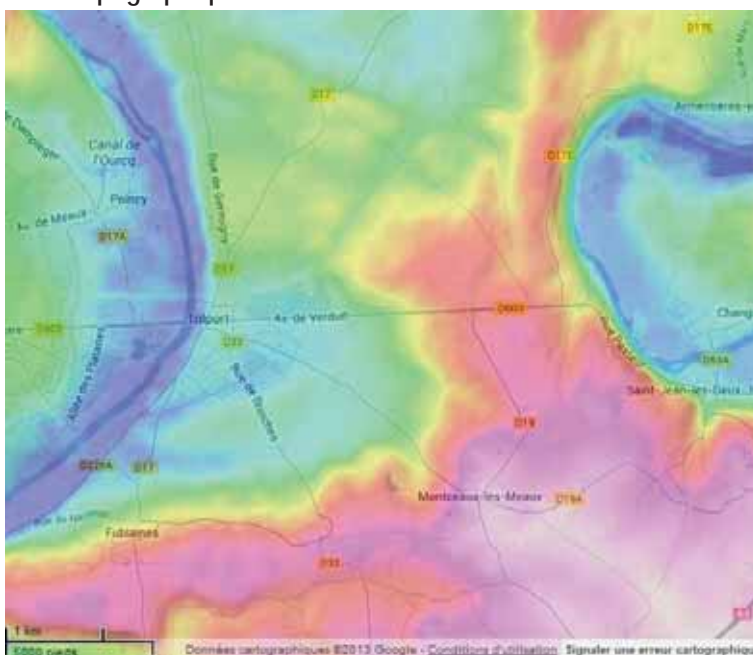
La topographie de la commune correspond à un site de vallée fluviale au nord du plateau de Brie. Implanté en rive gauche de la Marne, dans un méandre convexe, le territoire communal se présente sous forme d'un amphithéâtre naturel dans lequel le relief s'élève progressivement d'Ouest en Est, depuis une altitude moyenne de 50 mètres en bord de Marne, pour atteindre plus de 130 mètres en forêt de Montceaux.

Relief



Source : Atlas rural et agricole d'Ile-de-France, IAURIF, Conseil Régional, 2004

Carte topographique



Source : www.cartes-topographiques.fr



C'est au cœur de cet amphithéâtre naturel qu'est implantée la ville de Trilport. Le relief du territoire communal est une donnée importante de son environnement puisqu'il est très diversifié, suffisamment accentué, il offre des perspectives remarquables et points de vue très dégagés.

La présence de la Marne soumet par ailleurs la commune aux risques d'inondations. Aussi, Trilport est couvert par le Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles – Risque Inondation de la Vallée de la Marne (PPRI), approuvé en 2007, déterminant les dispositions techniques applicables en matière de prévention contre les risques d'inondations. Par ailleurs, la configuration « amphithéâtre » peut créer un risque de ruissellement important voire de coulées de boue.

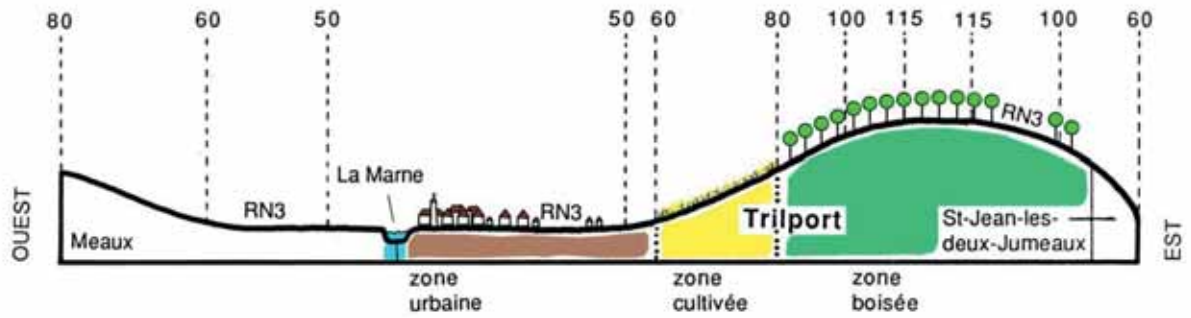
Vue depuis la route de Montceaux-lès-Meaux



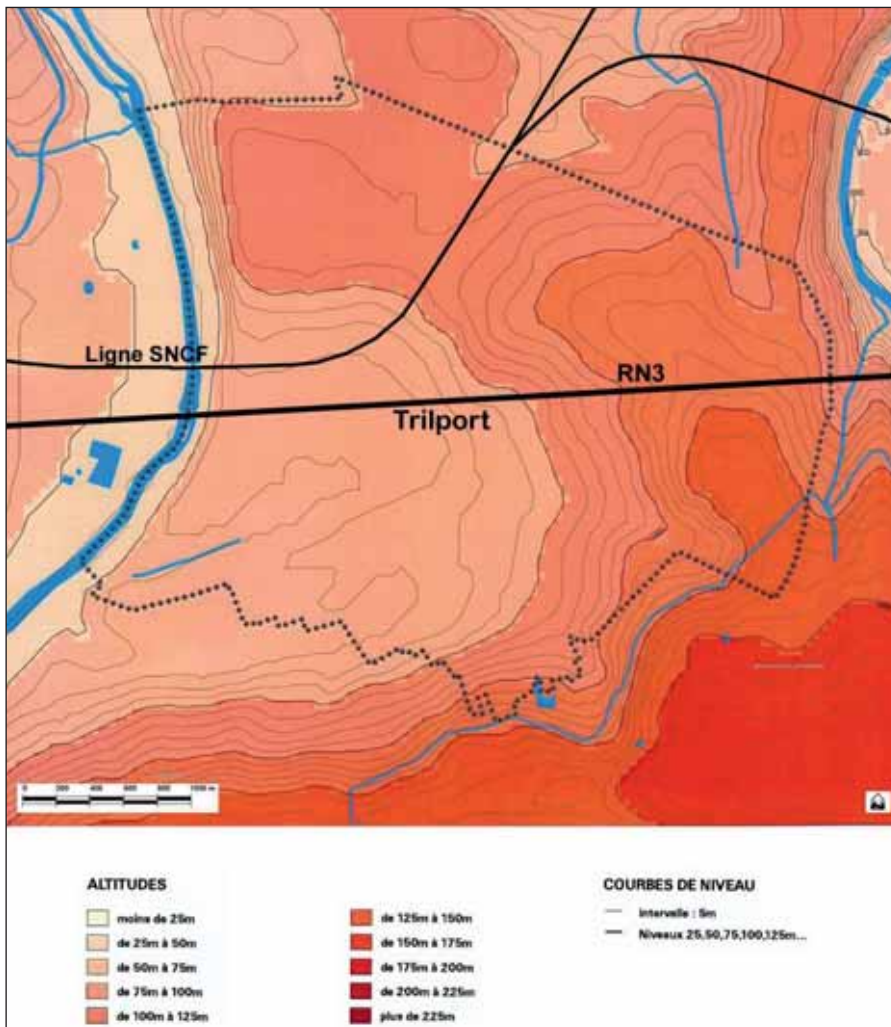
Trilport, vue depuis la commune de Fublaines



Profil topographique Est-Ouest de la RD603 (altitude en mètres)



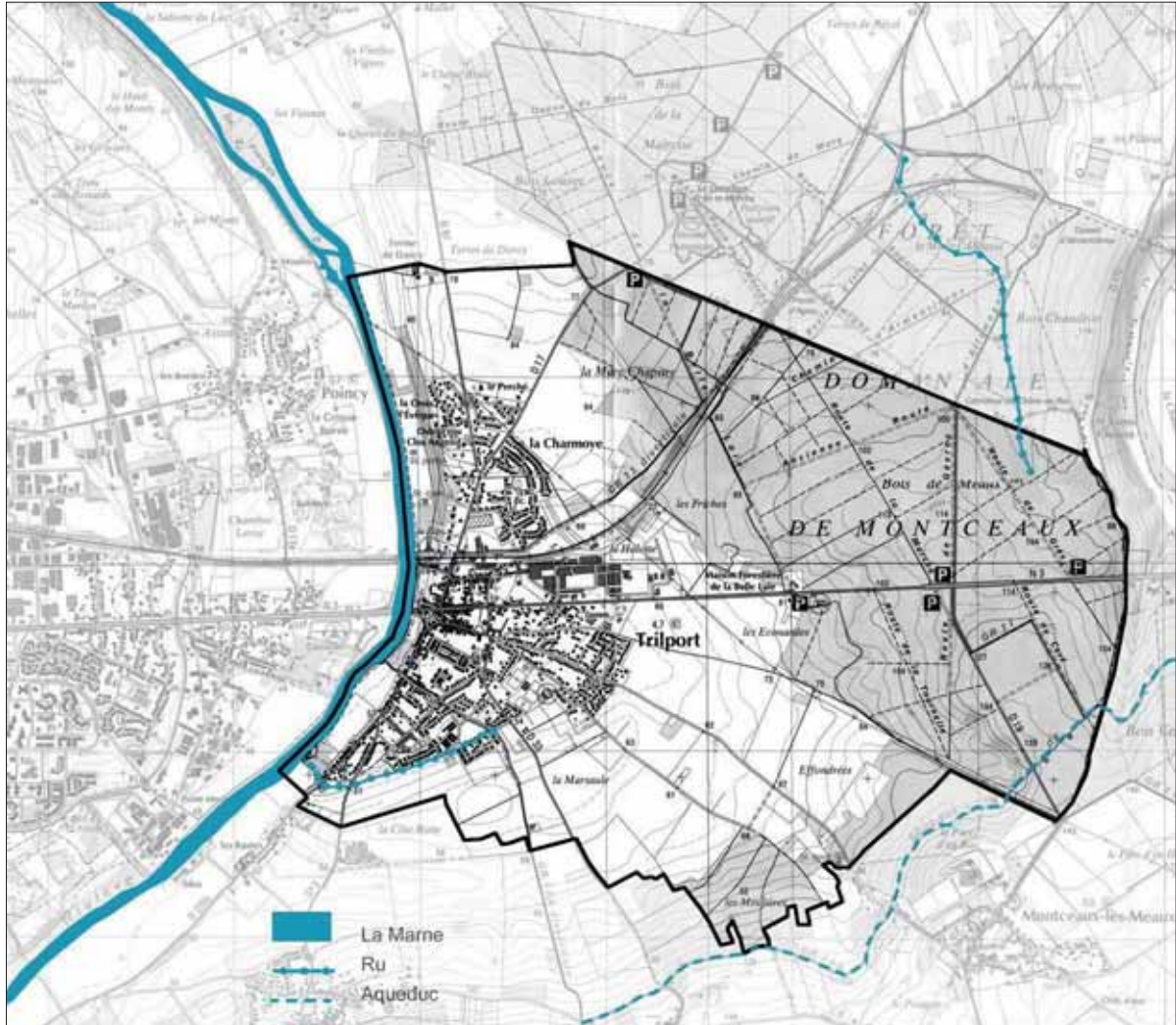
Le relief



2.2. L'HYDROLOGIE

2.2.1. LES COURS D'EAU, RUS ET AQUEDUC

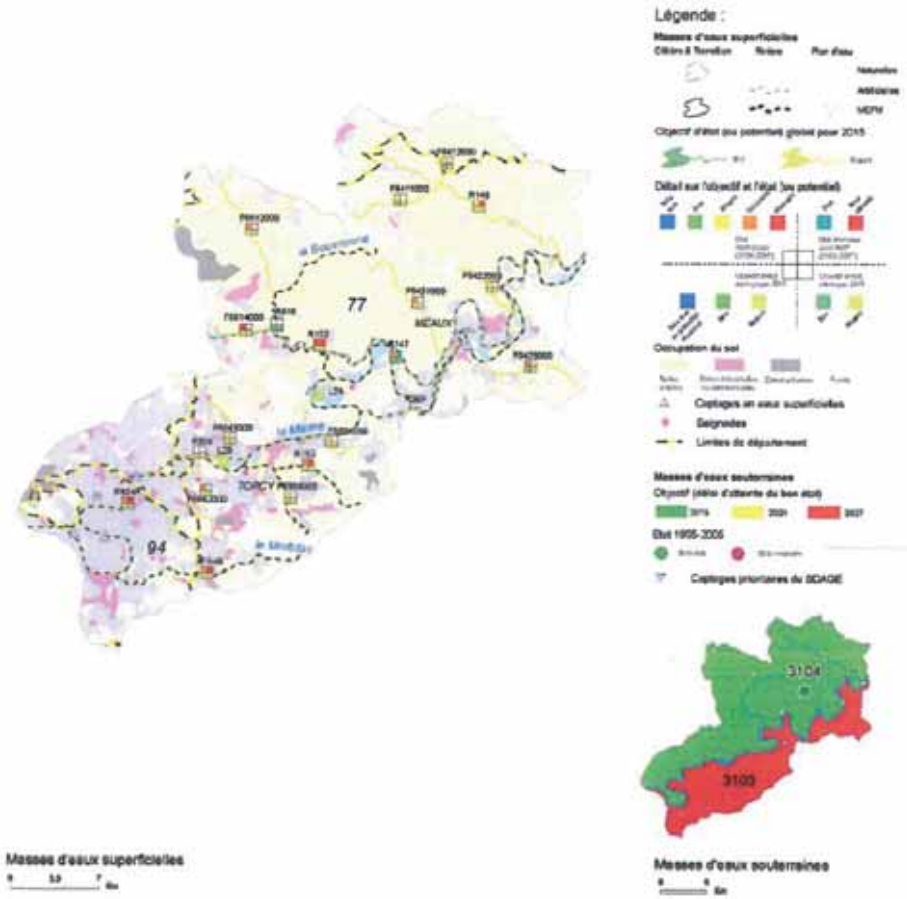
Carte des cours d'eau, rus et aqueduc



Source : Atelier TEL, issu de la carte IGN, Meaux n°2513, 2001

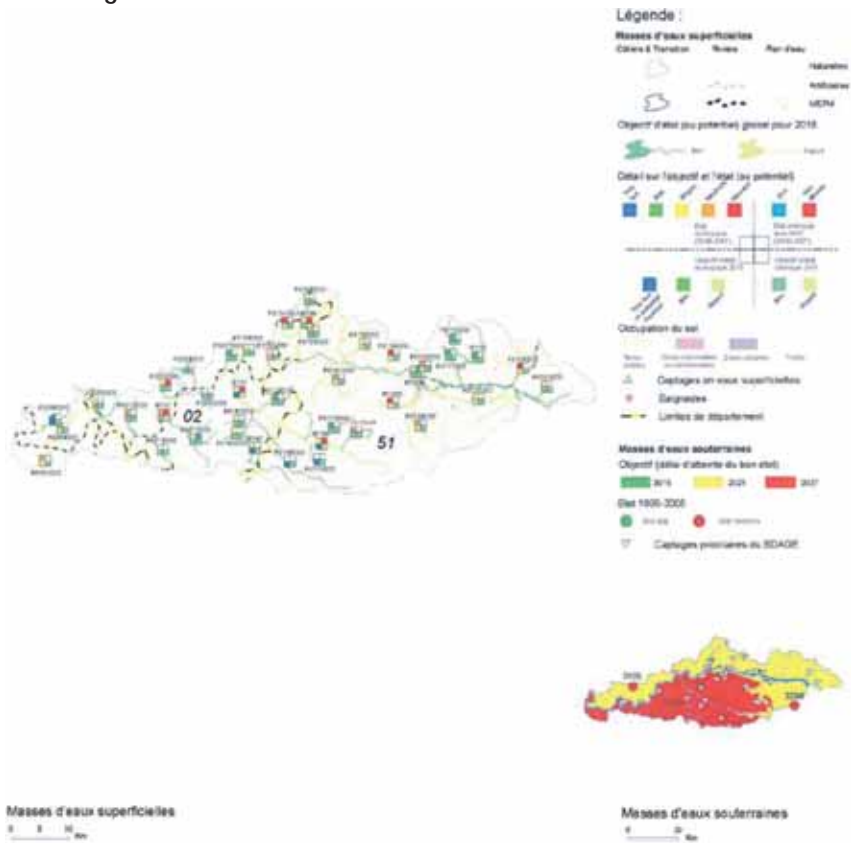
La commune est sur l'unité hydrographique dénommée « IF 6 Marne aval » pour une grande majorité de son territoire communal, ainsi que sur l'unité « VM 4 Marne Vignobles ».

Marne aval



Source : Programme de mesures 2010-2015 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands

Marne vignobles



Source : Programme de mesures 2010-2015 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands

L'élément fondamental au niveau hydrologique dans la commune de Trilport est le passage de la rivière de la Marne qu'elle longe sur trois kilomètres environ, selon un axe Nord-Sud. Une présence qui a naturellement guidé la naissance et la croissance de la ville.

Le régime de la rivière est océanique avec des crues caractérisées par une montée des eaux lente mais durable et par une période de hautes eaux (décembre à avril) suivie d'une période de basses eaux (mai à novembre).

Perpendiculairement à la Marne, on observe la présence d'un ru (ru du Travers). Ce dernier, situé en limite Sud-Est de la zone urbaine de Trilport est aujourd'hui busé sur une grande partie de sa longueur. Un autre ru, le ru du clos des Vignes longe la rue de Montceaux. Il est busé dans la zone urbanisée. Enfin, dans la partie orientale de la commune, mais d'importance relative, on observe un autre ru (appelé ru de la source de la Dhuis) et le passage de l'aqueduc de Dhuis. Ce dernier, long de 131 kilomètres et construit entre 1863 et 1865 pour fournir à la capitale une eau pure, plus hygiénique que celle de la Seine, sert aujourd'hui en grande partie à l'alimentation en eau de Disneyland. L'aqueduc court de l'Aisne jusqu'à Paris. Il appartient à la Ville de Paris, le concessionnaire étant la S.A.G.E.P (Société Anonyme de Gestion des Eaux de Paris). Il fait l'objet de prescriptions particulières relatives à la protection des eaux destinées à la consommation humaine (art L.20 du code de la santé publique).

Ces prescriptions instituent 3 zones de protections :

1. la zone de protection immédiate constituée par l'emprise appartenant à la ville de Paris, dans laquelle toute construction y est interdites excepté celle liée à l'exploitation de l'aqueduc
2. les zones de protection rapprochées constituées par deux bandes de terrain de 13m de largeur de part et d'autre de l'emprise.
3. les zones de protection éloignée constituées par deux bandes de terrain s'étendant des limites extérieures des zones de protection rapprochée jusqu'à une distance de 40m de l'aqueduc.

Cible hydrique de surface

La commune est située en rive gauche de la Marne, affluent de la Seine.

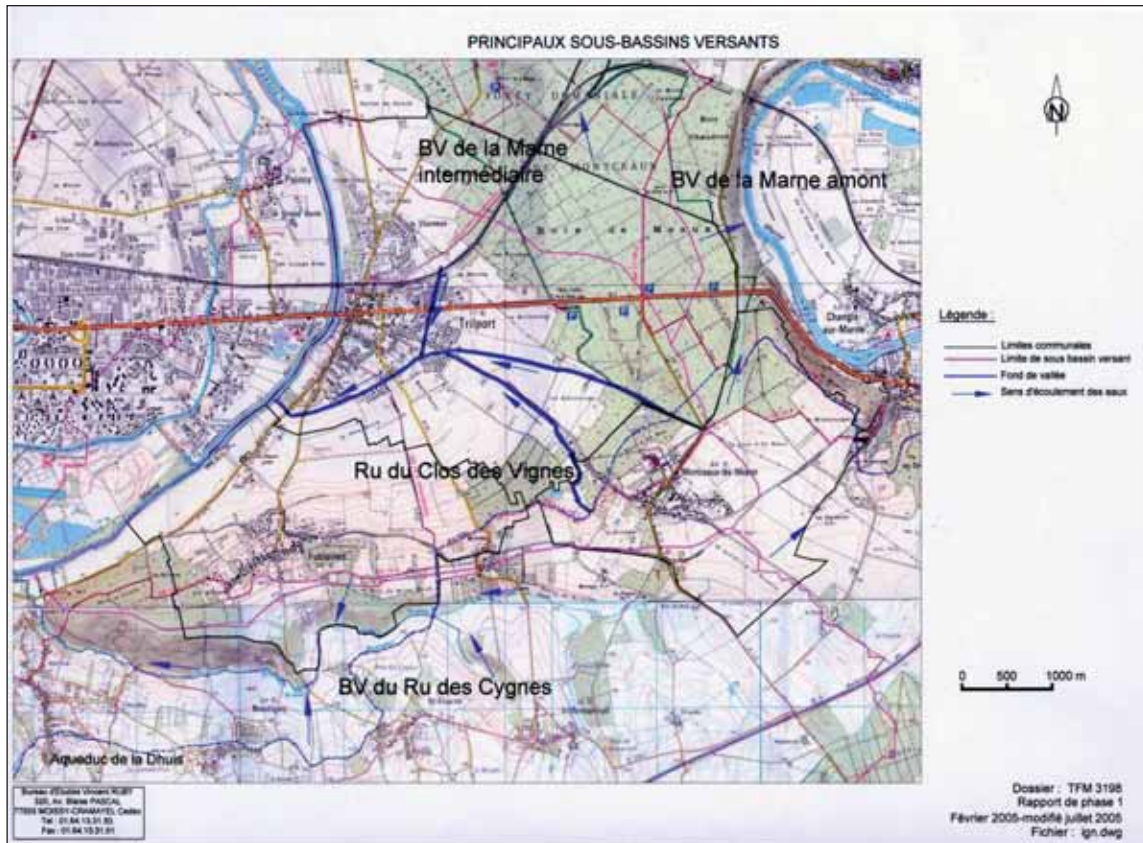
Au regard de la nature des sols et la présence de l'espace naturel, l'évacuation des eaux pluviales pourra se faire dans la plupart des cas par infiltration naturelle. Dans le cas contraire, les eaux pluviales aboutiront potentiellement dans la Marne.

Les caractéristiques de la Marne à Trilport sont définies dans le tableau ci-après.

Données caractéristiques de la Marne, du confluent de la Semoigne (exclu) au confluent de l'Ourcq (exclu)

Cours d'eau	Qualité (SEQ EAU V2 - 2005)	Objectif de qualité	BV (km ³)	QMNA ₅ (m ³ /s)	Module (m ³ /s)	Qmax instantané (m ³ /s)
Marne	2 Bonne	1B Acceptable	9585,39	-	*	480 (30 Décembre 1993)

Bassins versants et fonctionnement hydraulique



Source : Bureau d'études Vincent Ruby juillet 2005

Les eaux pluviales non infiltrées s'écoulent majoritairement dans la Marne via le ru du clos des Vignes et le ru du Travers.

2.2.2. LA QUALITE DES EAUX DE LA MARNE

Une station de mesure de la qualité des eaux superficielles est positionnée sur Trilport, au niveau du pont à l'entrée de ville Ouest. Cette station permet au Réseau National des Données sur l'Eau (RNDE) d'évaluer les altérations que connaît la Marne à Trilport, ces altérations sont :

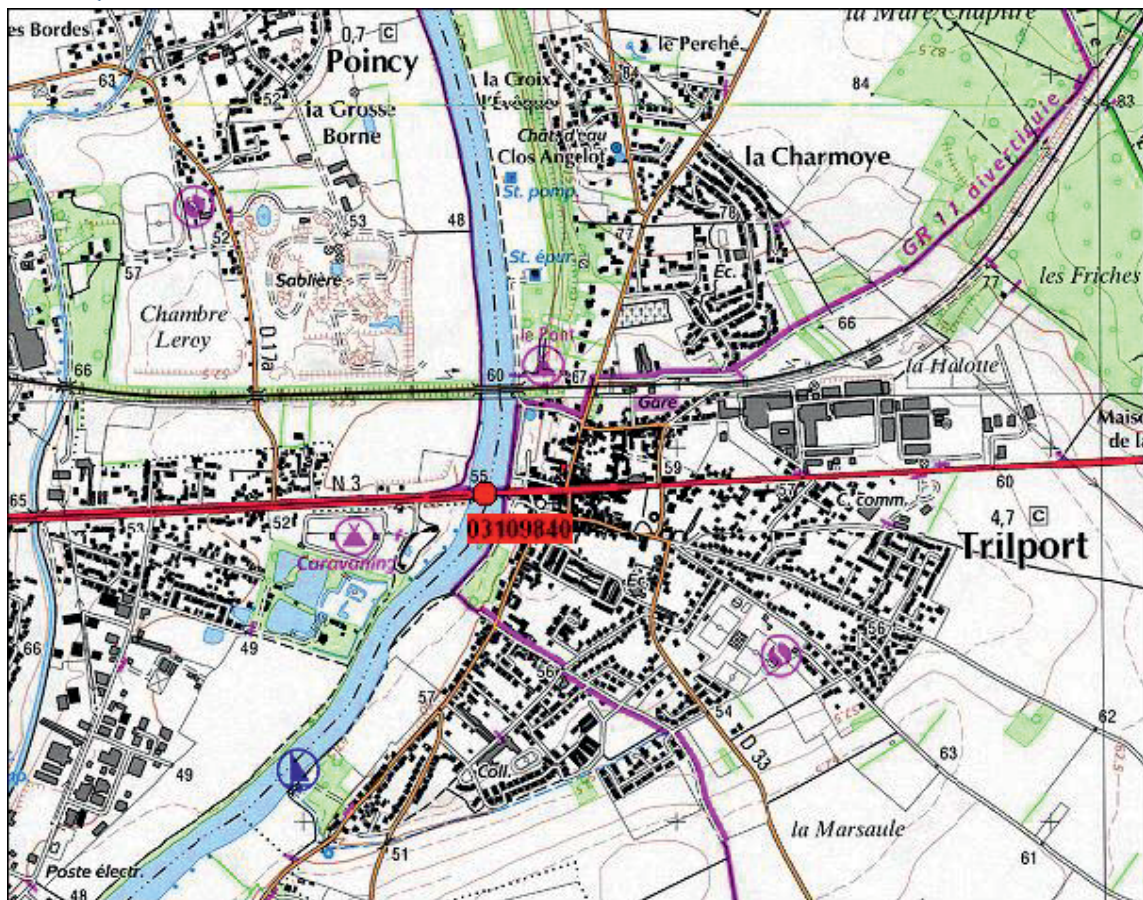
- Les matières organiques et oxydables (MOOX). Elles regroupent un ensemble de substances organiques susceptibles de consommer l'oxygène indispensable à la vie aquatique. Ces substances sont contenues dans tous les rejets d'origine urbaine et agricole et dans de nombreux rejets industriels. Les matières organiques et oxydables donnent une indication précieuse sur l'état des rivières au regard de leur capacité à accueillir la faune aquatique.
- Les matières azotées (sauf nitrates). Certaines formes de l'azote servent d'éléments nutritifs majeurs des végétaux des rivières. L'azote est un élément chimique contenu dans les engrais et dans les rejets urbains. Dans certaines conditions, le développement excessif des matières azotées peut se manifester par des phénomènes d'eutrophisation (développement anarchique des végétaux, notamment les algues).
- Les matières phosphorées. Les phosphates peuvent être d'origine naturelle (décomposition de la matière vivante, lessivage de minéraux), mais le plus souvent leur présence est d'origine anthropique

(rejets urbains et industriels, effluents d'élevage non ou mal épandus et érosion des sols). Un excès de phosphore peut nuire gravement à la santé des écosystèmes en générant des proliférations végétales qui déséquilibrent les populations de plantes aquatiques et peuvent provoquer des phénomènes d'eutrophisation.


Selon les nouveaux systèmes d'évaluation de la qualité de l'eau, la qualité physico-chimique de l'eau est décrite pour chaque altération avec 2 indicateurs :

- Cinq classes de qualité, de « très bonne » à « très mauvaise », associées à des codes couleurs (de bleu à rouge),
- Un indice dans une échelle de 0 à 100, elle-même subdivisée en 5 tranches de 20 pour préciser le niveau de qualité dans la classe.

Il existe une station de contrôle sur la commune de Trilport (cf figure ci-dessous).
























La qualité des eaux sur la période 1994-2013

	Station :	03109840	Réseau actuel:	Autre	Mise-à-jour du :	30 mars 2015
	Nom du cours d'eau :	MARNE			Edité le :	30 mars 2015
	Commune :	TRILPORT				
	Code Masse d'eau :	HR147				
	Taille :	G9			Source :	AESN / DREAL / DRIEE Ile-de-France / ONEMA
Contexte Piscicole :	Cyprinicole					

Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ETAT ECOLOGIQUE																				
Paramètre (Unité)	Code SANDRE																			
Hydrobiologie																				
BGN (invertébrés)																				
BGN de référence (invertébrés)																				
BG-DCE (invertébrés)																				
BGA (invertébrés)											19	15	16	18						
BGA-DCE (invertébrés)																			16	
BD 2007 (diatomées)											15,9	15,3		13,8					16,1	
PR (poissons)																				15,9
Physico-chimie																				
Bilan de l'oxygène																				
Oxygène dissous (mg O ₂ /L)	1311	0,50	5,20	5,80	7,70	8,10	6,80	4,00	6,80	7,40	6,20	8,00	7,50	8,20	8,60					
Taux de saturation en O ₂ (%)	1312	5,00	61,00	53,00	81,00	90,00	71,00	44,00	60,00	78,00	71,00	77,00	61,80	83,50	85,30					
Demande biochimique en Oxygène (mg O ₂ /L)	1313	2,10	2,50	2,60	2,00	2,70	6,30	2,00	3,00	1,20	2,00	2,10	1,60	1,10	1,30					
Carbone organique dissous (mg C/L)	1841	3,80	2,20	3,30	5,50	3,30	3,70	3,10	3,40	2,80	3,20	2,50	2,20	2,80	2,80					
Nutriments																				
Orthophosphates (mg PO ₄ ³⁻ /L)	1433	0,30	0,40	0,60	0,45	0,35	0,65	0,20	0,12	0,21	0,28	0,28	0,21	0,21	0,18					
Phosphore total (mg P/L)	1350	0,20	0,20	0,23	0,16	0,15	0,21	0,14	0,12	0,09	0,11	0,08	0,10	0,09	0,11					
Ammonium (mg NH ₄ ⁺ /L)	1335	0,10	0,10	0,30	0,40	0,10	0,15	< LQ	< LQ	0,20	0,40	0,19	0,12	0,07	0,06					
Nitrites (mg NO ₂ ⁻ /L)	1339	0,10	0,20	0,15	0,20	0,15	0,15	0,13	0,13	0,14	0,19	0,17	0,12	0,12	0,07					
Nitrates (mg NO ₃ ⁻ /L)	1340	24,00	18,00	21,00	20,00	23,00	22,00	21,00	22,00	21,90	22,30	27,30	22,60	30,50	23,80					
Acidification																				
pH min	1302	7,73	7,91	7,61	7,65	7,90	7,75	7,90	7,90	7,69	7,71	7,60	8,05	7,90	7,99					
pH max		8,05	8,03	7,91	8,25	8,05	8,15	8,30	8,10	8,19	8,10	8,31	8,26	8,25	8,35					
Température (°C)	1301	24,20	23,00	22,20	22,30	21,60	23,60	19,70	20,30	21,00	23,30	20,30	16,60	21,70	18,80					

Les classes et indices de qualité

Légende :	Etat écologique		Etat chimique	
		NC	Non Communiqué (Absence de données)	
		Très bon état		informations insuffisantes pour attribuer l'état
		Bon état		Bon état
		Etat moyen		Mauvais état
		Etat médiocre		Indice de confiance (Faible, Moyen, Elevé)
		Mauvais état		n.a. non analysé
		Données manquantes dans l'agrégation		d.p. données partielles
		Paramètre Nitrate en état moins que bon		
		Assouplissement appliqué		

D'après les données recueillies, la qualité des eaux physico-chimique de la Marne est bonne sur la période 2002 - 2007. L'absence de données ne permet pas d'extrapoler sur les dernières années. Toutefois, les données hydrobiologiques de 2011 et 2013 semblent tendre vers un bon état écologique.

Le programme « Marne Pollution Zéro » :

Sur les dix dernières années, on observe une croissance régulière de la plupart des indicateurs de pollution physico-chimique et surtout bactériologique. Ainsi, l'eau de la Marne est classée de qualité 1B à son arrivée dans le département de Seine-et-Marne, déclassée en qualité 2 à l'aval de Meaux, elle retrouve la qualité 1B après la confluence du Grand Morin, pour la perdre à nouveau à l'aval de Lagny.

Le souci d'améliorer la qualité des eaux de la Marne a conduit à l'élaboration du programme Marne Pollution Zéro, engagé dès 1991 par le Conseil Régional en association avec l'Agence de l'Eau Seine-Normandie et 130 collectivités locales du bassin aval de la Marne.

Ce programme met l'accent sur la dégradation inquiétante des eaux du bassin aval de la Marne et propose la définition d'objectifs de qualité suivant quatre thèmes : qualité des eaux de la Marne, dépollution des eaux usées, dépollution des eaux pluviales et élimination des boues. Il vise à garantir le maintien d'écosystèmes propices à la vie piscicole, la production d'eau potable et la réalimentation des nappes et à atteindre à terme la qualité « baignade » pour la rivière de la Marne.

La qualité des eaux de baignade au niveau de la plage de Meaux montre que le travail doit être poursuivi. En effet, la qualité des eaux de baignade a été jugée insuffisante en 2013 et 2014 mais semble tendre vers un état moyen en 2015 comme l'indique la figure ci-dessous.



2.3. LA GEOLOGIE

La situation de la commune dans l'ensemble constitué par la vallée de la Marne en fait géologiquement un site alluvionnaire riche.

Dans les formations superficielles et quaternaires (période géologique actuelle), on distingue les alluvions modernes (limons fins) à proximité immédiate du lit de la rivière, des alluvions anciennes (sables et graviers). Les alluvions anciennes sont très développées dans la vallée de la Marne. Elles présentent des faciès variés allant du limon argileux au cailloutis grossier en passant par des graviers et des sables fins. Elles peuvent former des terrasses au-dessus du niveau actuel du lit de la Marne comme c'est le cas au sud de Trilport. On peut également ajouter la présence du limon des plateaux constitué de matériaux très fins (sables et argiles) et recouvrant le substrat. C'est également au sud de Trilport qu'on le localise où il remonte un peu le versant vers l'Est.

En ce qui concerne les formations tertiaires (plus anciennes géologiquement), on observe une alternance classique de calcaire, de marnes et d'argiles, typologie dominante dans la commune de Trilport.

La présence de substrat argileux peut provoquer des phénomènes de dessiccation (perte de l'eau que renferme le sol) lors des périodes de déficit pluviométrique ou, au contraire, de gonflement, lors des périodes d'excès pluviométrique, générant ainsi une instabilité des terrains.

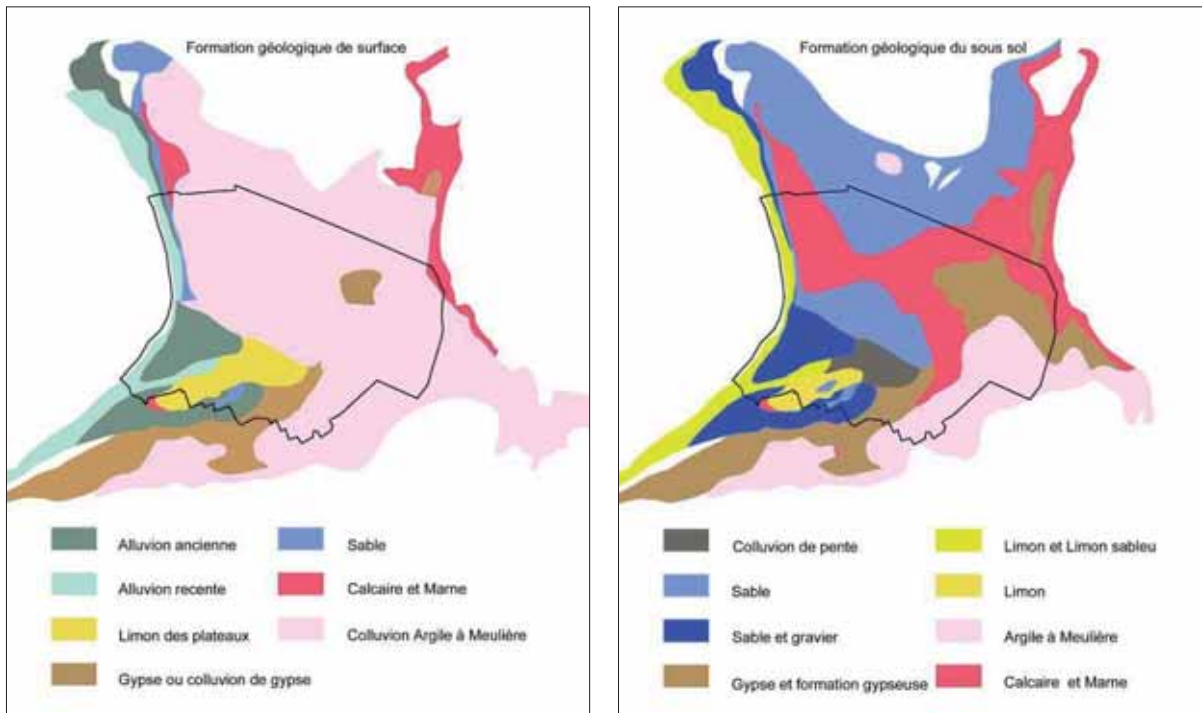
Dans la région, couches de marnes et masses de gypse alternent. Elles peuvent atteindre une épaisseur de 40 mètres à Trilport. Mais les épaisseurs de gypse n'en permettent pas l'exploitation, de plus le gypse y est de mauvaise qualité, se trouvant à l'Est de la masse principale. On peut noter que dans le plan départemental des carrières, la commune est classée dans le périmètre C de la zone spéciale de recherche et d'exploitation de carrière. Les cartes de ressources naturelles en matériaux, annexées au Schéma Départemental des carrières montrent la présence d'un gisement alluvionnaire. Cependant, le secteur d'alluvions anciennes est maintenant inaccessible en raison de l'urbanisation sur les lieux-dits "Le Bois de l'Enclume", "La Noyerie", "La pointe du Chemin des Vignes". Le gisement de sablon à affleurement, matériau utilisé dans le BTP reste encore en grande partie disponible théoriquement au lieu-dit "Le Trou à Lapins" ou "Les Auvernes". L'intérêt de cette ressource ne doit pas être écarté au regard de la raréfaction des matériaux alluvionnaires en Ile-de-France. Toutefois, aucune exploitation n'est prévue sur la commune.

Carte géologique de Trilport



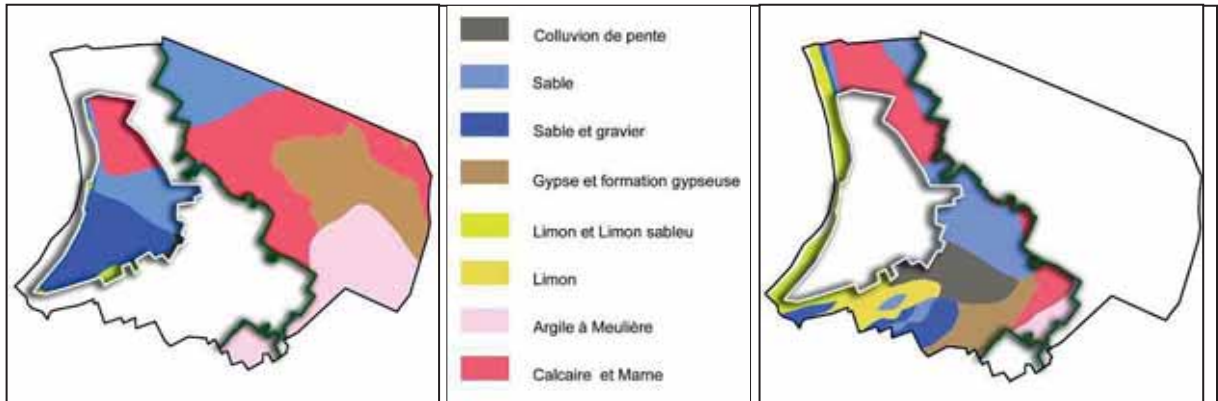
Source : Carte géologique de la France, Meaux (n°155) et Coulommiers (n°185), Ed BRGM

Cartes géologiques simplifiées (formation géologique de surface et en sous-sol)



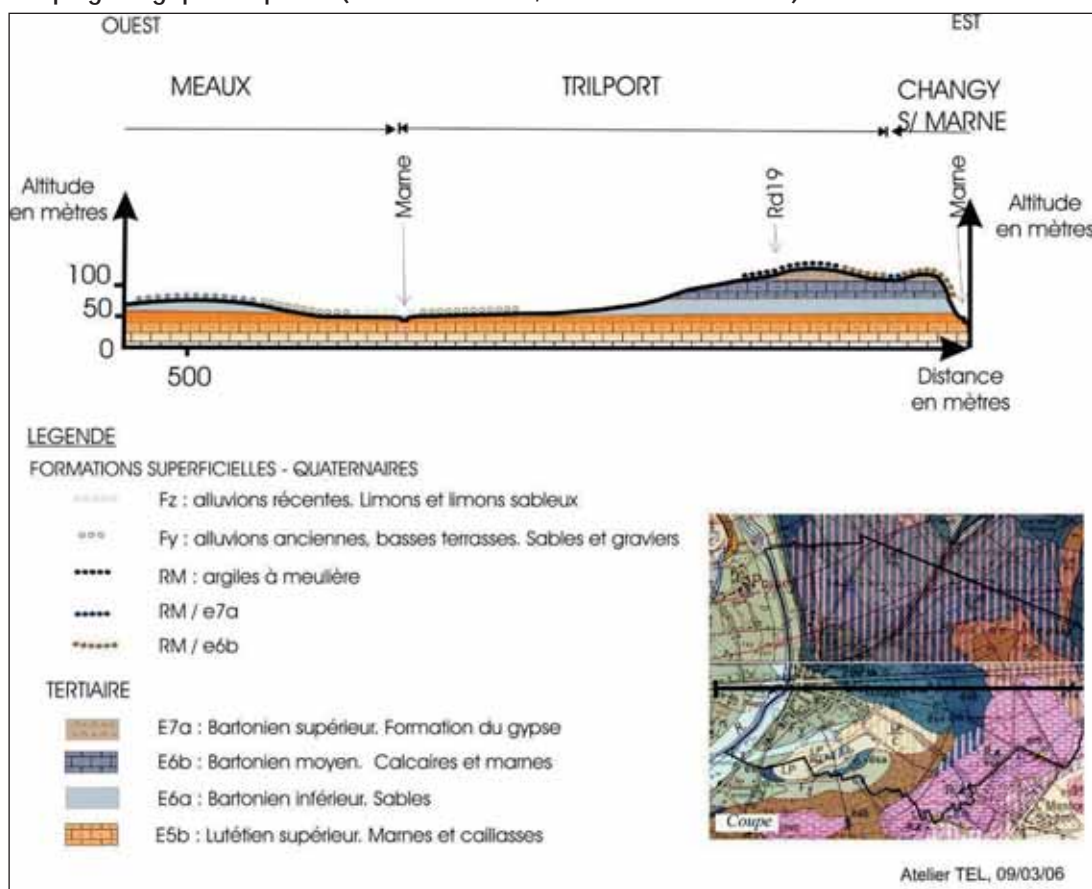
Source : Atelier Tel, interprétation issue de la carte géologique du BRGM

Formation géologique du sous-sol selon les utilisations des sols (espaces urbain, espaces boisés, espaces agricoles)



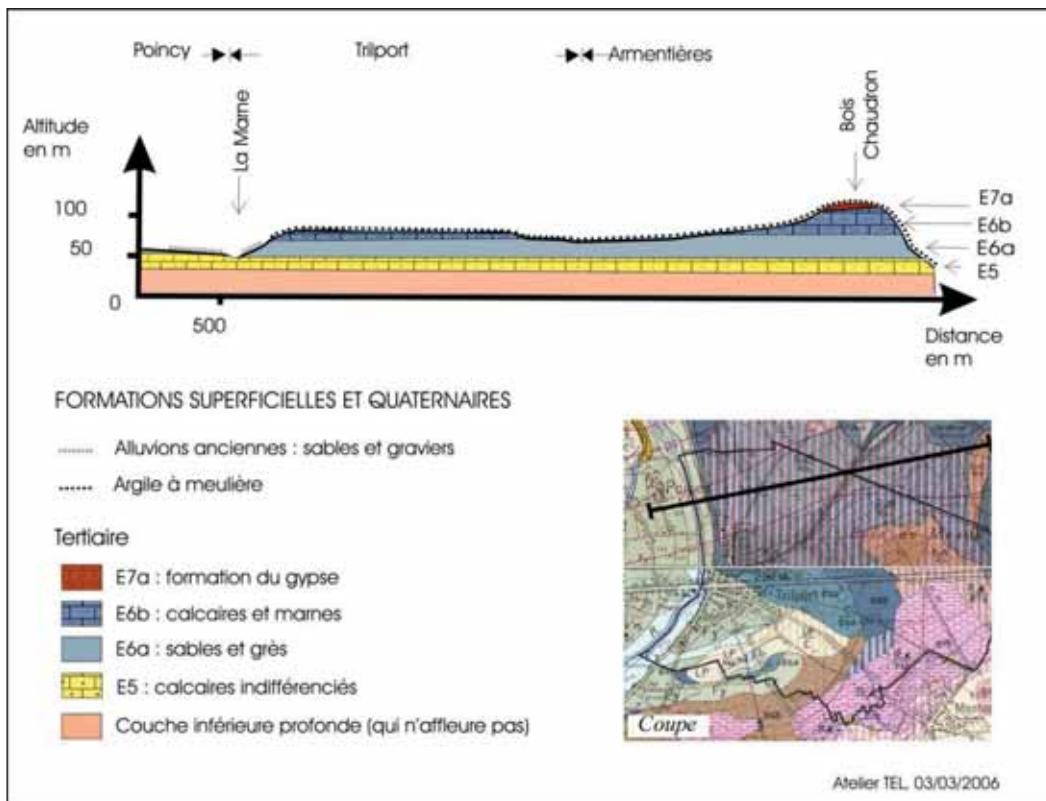
Source : Atelier Tel, interprétation issue de la carte géologique du BRGM

Coupe géologique simplifiée (sud de la RD603, orientation Est-Ouest)



Source : Carte géologique de la France, Meaux (n°155) et Coulommiers (n°185), Ed BRGM

Coupe géologique simplifiée (au nord de Trilport, orientation Est - Nord Ouest)



Source : Carte géologique de la France, Meaux (n°155) et Coulommiers (n°185), Ed BRGM

Le Schéma Départemental des Carrières de la Seine-et-Marne

Le schéma départemental des Carrières de la Seine-et-Marne fait l'inventaire des ressources en matériaux naturels sur le département et notamment, sur la commune de Trilport.

Un tel schéma est élaboré et mis en œuvre dans chaque département (loi n 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement modifiée par la loi 93.3 du 4 janvier 1993 relative aux carrières).

Il permet une réflexion approfondie et prospective non seulement sur l'impact de l'activité des carrières sur l'environnement, mais à un degré plus large, sur la politique des matériaux dans le département. Ce schéma constitue un document de référence regroupant des données en relation avec l'activité d'extraction de matériaux de carrières : ressources, besoins, protection du milieu environnemental, modes d'approvisionnement....

Le schéma départemental des carrières met en avant l'importance (en quantité et en qualité) des ressources en matériaux que connaît le département de Seine-et-Marne. 3 grandes familles de matériaux y sont présentes:

- les granulats,
- les substances minérales industrielles (qui trouvent une utilisation directe dans les filières industrielles) telles que calcaires et marnes à ciment, gypse, argiles pour céramique, silices industrielles, calcaires industriels pour charges...),
- les pierres dimensionnelles.

Pour indication, la Seine-et-Marne est au second rang de la production française de gypse, les sables industriels du sud de département sont considérés comme le meilleur gisement européen de sables siliceux, la production d'argiles représente 9% de la production nationale, et les granulats naturels exploités participent environ à hauteur de 70% à la production de la région d'Ile-de-France.

Le Schéma Départemental des Carrières analyse également l'impact des carrières sur l'environnement, fait un état des lieux et propose à ce titre des recommandations afin d'éviter notamment le ruissellement, l'érosion des berges, la pollution des eaux souterraines, les nuisances causées par les émissions de poussières et les bruits des vibrations etc....

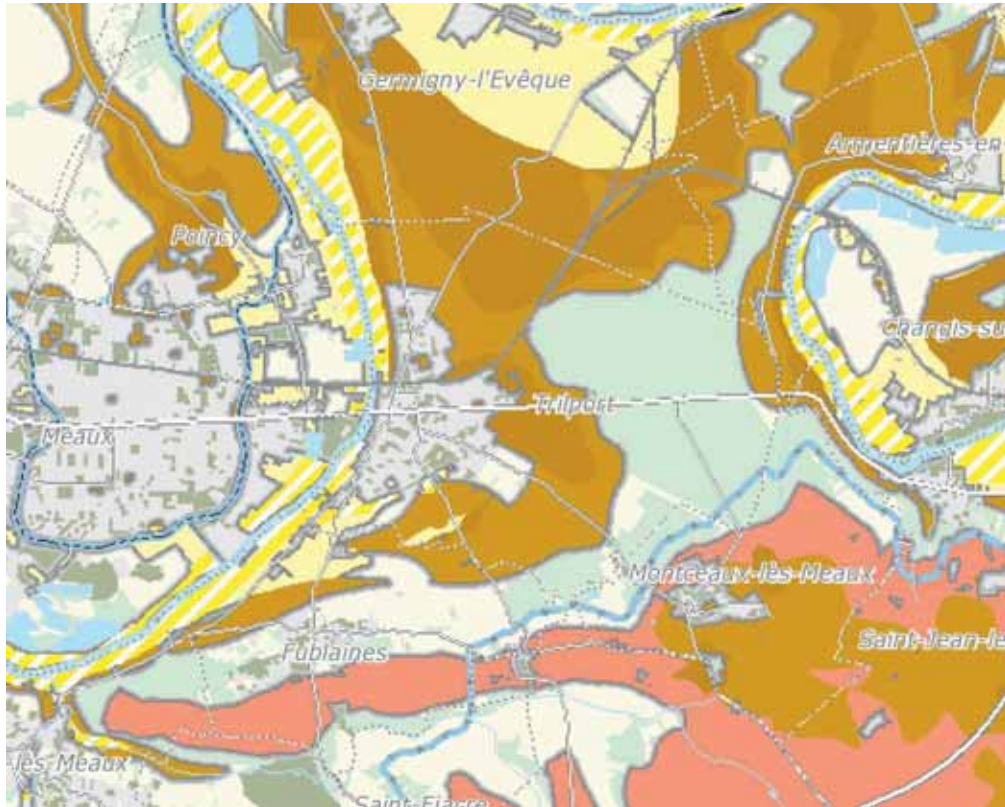
En ce qui concerne Trilport, le Schéma Départemental des carrières ne recense aucune carrière d'exploitation sur la commune mais identifie 2 types de ressources en matériaux présents en sous-sol et potentiellement exploitables: les sablons et les granulats alluvionnaires.

- Les sables et grès industriels correspondant à la formation des sables d'Auvers et de Beauchamp. En cas d'extraction, ils peuvent être utilisés en verrerie mais aussi dans la métallurgie, dans l'industrie chimique, en fonderie, dans l'industrie réfractaire et dans l'industrie du béton.
- Sables et graviers anciens de bas niveau (alluvions). Ces alluvions anciennes présentent une granulométrie très variée allant du limon argileux au cailloutis grossier (silex, meulière, calcaires), généralement localisé à la base de la formation, en passant par des graviers hétérométriques et des sables fins. A la base de ces alluvions, le cailloutis basal est localement consolidé en un conglomérat silico-calcaire à ciment-carbonaté appelé « calcin » par les carriers et atteint une épaisseur de 3m entre Meaux et Trilport.

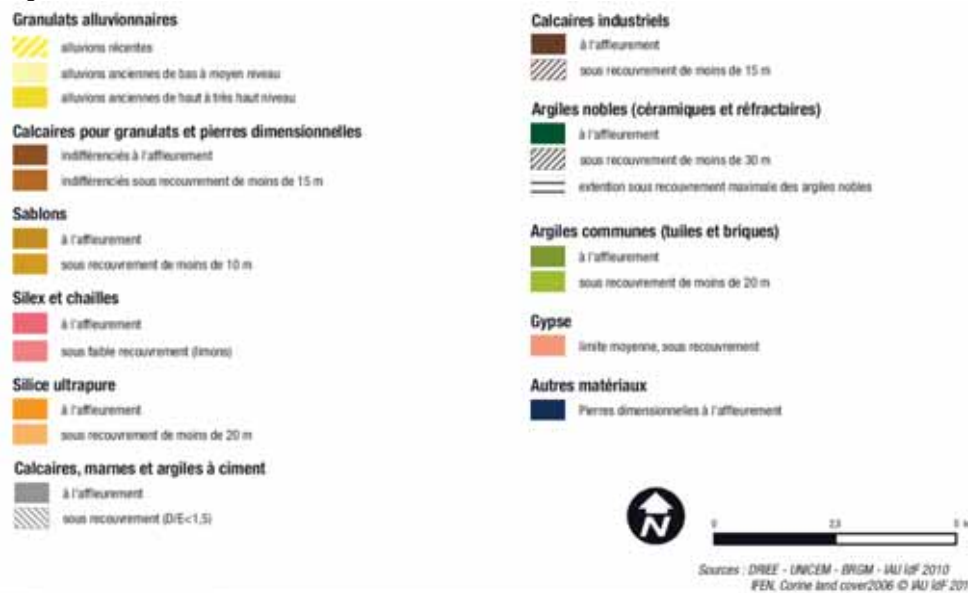
L'épaisseur totale de ces alluvions anciennes atteint par exemple 10 à 13m sous la ville de Meaux. Là encore, aucune exploitation ne se trouve sur Trilport, cependant les plus proches sont celles de Poincy, Armentières-en-Brie et Isle-les-Meldeuses. Ces alluvions anciennes sont principalement utilisées pour la construction (sables et graviers pour béton) mais également en technique routière.

Cependant une bonne partie des ressources sont dans des zones déjà construites.

Le Schéma Départemental des Carrières de Seine-et-Marne



Légende



D'autres matériaux pouvant être exploités sont identifiés à proximité de la commune tel que le gypse. Le gisement de gypse effleure la limite communale de Trilport à l'extrême sud-est et s'étale depuis la commune de Signy-Signets, au sud-est de Trilport jusqu'à Mareuil-les-Meaux, au sud-ouest de Meaux. Il s'agit d'une « première masse de gypse » (la plus proche du sol), constituée de bancs massifs, bien stratifiés, de gypse saccharoïde blanc jaunâtre à blond roussâtre. Cette masse montre des diaclases par lesquelles ont pu circuler les eaux conduisant à la formation de cavité karstique. Cependant, dans ce secteur, la cartographie des gisements de gypse du Schéma Départemental des Carrières, reste imprécise en raison de mauvaises conditions d'affleurement et de la maille parfois assez lâche des données de sondages. Ainsi, les informations disponibles ne permettent pas de cartographier la limite moyenne.

D'un point de vue exploitabilité, ce secteur ne semble pas être le plus attrayant puisque, par exemple, il nécessiterait, dans le cas d'une carrière à ciel ouvert, le creusement de fosses plus importantes que sur d'autres sites.

Des vestiges d'une exploitation de gypse sont encore visibles au nord-ouest de Quincy -Voisins, au lieudit « Les Vignolles » (commune de Mareuil-les-Meaux). D'autres carrières souterraines furent exploitées entre Nanteuil et Fublaines, ainsi qu'à Saint-Jean-Les-Deux-Jumeaux, aux Louvrières et aux Grands Montgoins. Il s'agit d'un témoignage d'un passé riche en exploitation du gypse à proximité de Trilport.

L'exploitation de gypse, la plus proche de Trilport, se trouvant toujours en activité, est celle de Monthyon. La principale utilisation du gypse se fait pour la fabrication du plâtre et ses dérivés.

Les gisements de matériaux industriels tels que les sables et grès industriels présents sur la commune de Trilport ne sont pas inépuisables. Le schéma départemental recommande, donc une politique de gestion économe et rationnelle de cette ressource afin de satisfaire durablement les besoins nationaux et régionaux.



En comparaison avec le plan de cadastre on constate que les alluvions de bas niveau sont principalement situées au sud de la RD 603 et sont majoritairement urbanisées. Les sablons sont en partie situés sur des zones urbanisées, de part et d'autre de la voie de chemin de fer. La moitié Est de cette ressource est située sur des terres cultivées.

Ressources minières et carrières

Aucun document ne mentionne la présence de mines. Il y a eu une exploitation de granulats alluvionnaires et de sables sur la commune.

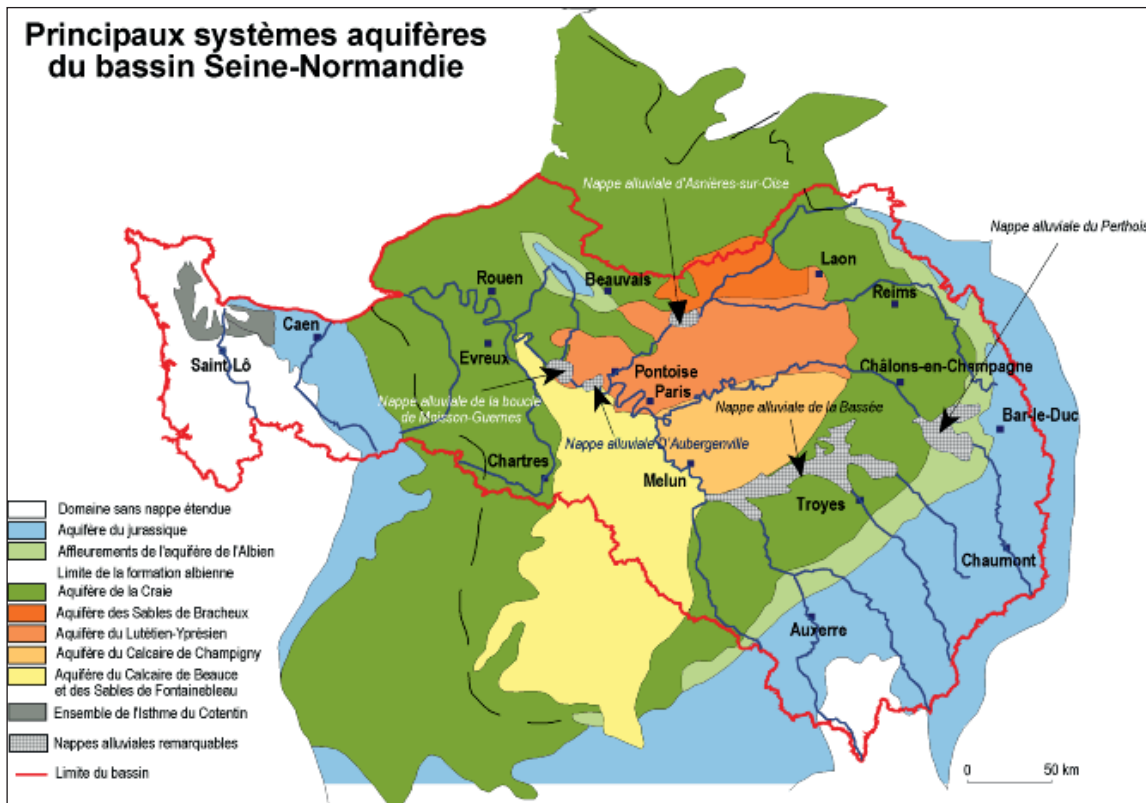
Ressources en matériaux de carrières en Ile-de-France



2.4. L'HYDROGEOLOGIE

En ce qui concerne la Seine-et-Marne, les principaux aquifères sont les suivants :

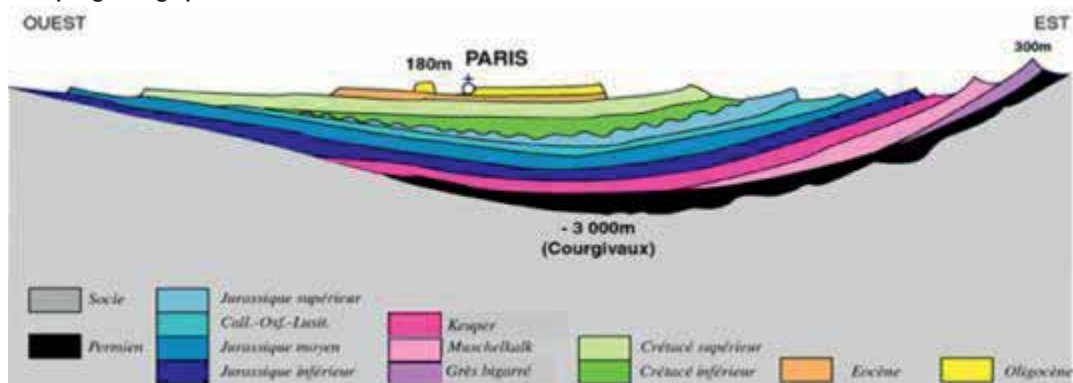
- L'aquifère des alluvions de la Seine, de la Marne et de leurs affluents,
- L'aquifère multicouche du calcaire de Brie, des sables de Fontainebleau et du calcaire de Beauce (oligocène du schéma de la coupe hydrogéologique du bassin parisien),
- L'aquifère multicouche du calcaire de Champigny (éocène supérieur),
- L'aquifère multicouche du Lutétien Yprésien (éocène moyen et inférieur),
- L'aquifère de la craie du Sénonien (crétacé supérieur),
- L'aquifère multicouche de l'Albien (crétacé inférieur).



Source : SDAGE 2010-2015 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands

Ces aquifères selon leur profondeur sont plus ou moins sensibles aux pollutions. Cependant, la qualité de l'eau des nappes est déjà fortement impactée par les diverses pollutions.

Coupe géologique du bassin de Paris



Source : BRGM

Les prélèvements pour l'approvisionnement en eau potable sont réalisés principalement dans les cinq premiers aquifères cités. Cependant, ces nappes sont également utilisées pour l'agriculture, l'industrie et certaines activités sportives et de loisirs (golfs, centres d'équitation...), ce qui rend cette ressource encore plus sensible en terme de quantité prélevée.

Plusieurs niveaux aquifères se superposent sur le territoire de Trilport. Ils sont de plus en plus importants en descendant la série stratigraphique.

Les formations superficielles trop peu épaisses, généralement déboisées, ne conservent que peu de temps les eaux météoriques qu'elles perdent par évaporation ou évapotranspiration.

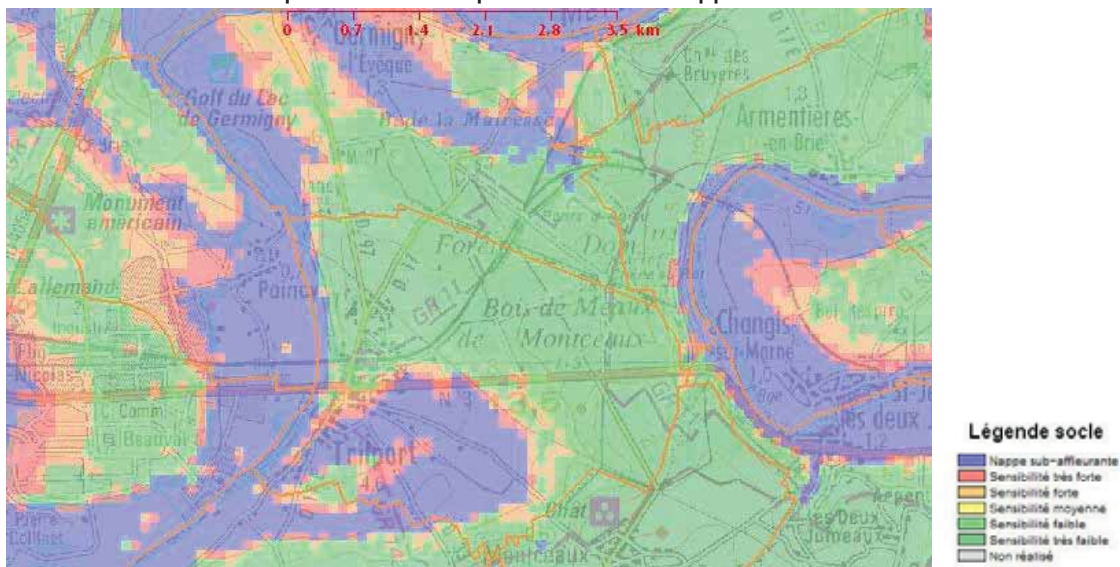
Le niveau de sources le plus élevé correspond au toit de l'Argile verte à 185-203 m d'altitude. De débit faible, elles n'ont été utilisées que localement et leurs risques de pollution, notamment par les amendements chimiques sont grands.

Un second niveau apparaît au toit des marnes intercalées dans les formations gypseuses. Le débit de ces sources est également faible.

De petites nappes locales peuvent s'installer également sur les lits argileux de la partie inférieure du Marinésien.

La nappe traversant les sables auversiens n'est généralement pas utilisable car elle s'infiltre dans la masse des formations lutétiennes très fracturées et y circule de façon karstique. On peut en observer des émergences au nord du ru de l'Abîme entre Montreuil-aux-Lions et Sablonnières ainsi que dans la vallée du Clignon. Un très faible niveau de sources se situe dans la partie supérieure des sables cuisiers, sur les petites intercalations argileuses (vallée du Clignon). La première des deux nappes importantes correspond à l'Eocène inférieur. Elle n'affleure nulle part et n'est connue que par sondages. La cote du niveau piézométrique varie de +96 à Marigny-en-Orxois à +55 à Ocquerre où le débit pompé maximum dépasse 100m³/h. La seconde des nappes importantes, et la plus exploitée, est la nappe alluviale de la Marne et de l'Ourcq. C'est également la nappe la plus menacée par l'exploitation intensive des alluvions anciennes et le comblement des excavations par du matériel polluant.*

Extrait de la carte du risque d'inondation par remontée de nappe



Source : BRGM

* Extrait du projet de lotissement de l'Arrondi, Dossier de Déclaration au titre du Code de l'environnement, mai 2012

2.5. LA CLIMATOLOGIE

Tout comme dans l'ensemble de la région parisienne, la commune de Trilport bénéficie d'un climat océanique dégradé, caractérisé par des hivers doux et pluvieux et des étés chauds et relativement humides.

Cependant, le passage de la Marne et la topographie de vallée influence l'atmosphère locale, plus humide généralement que dans le reste de la Seine-et-Marne.

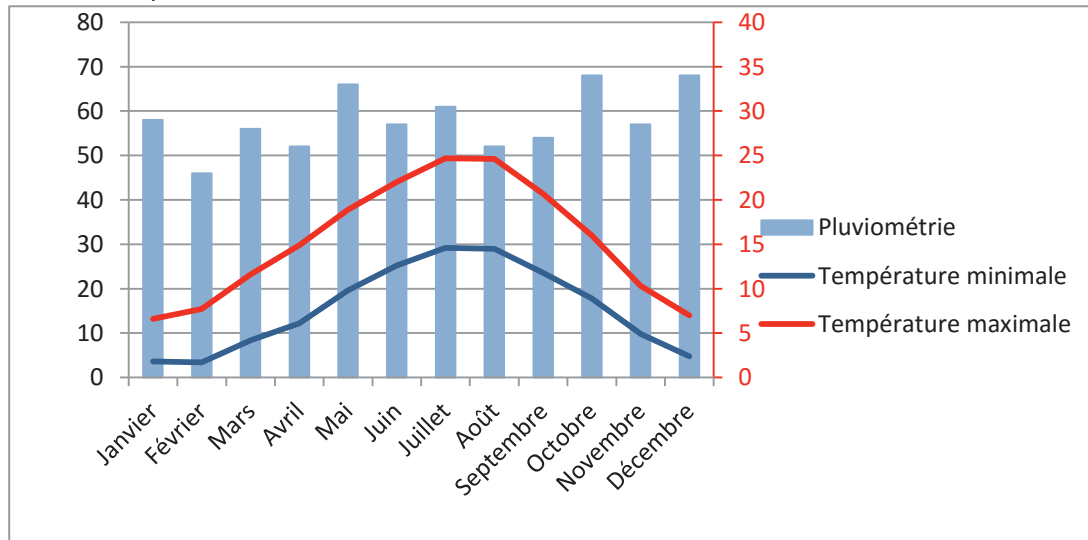


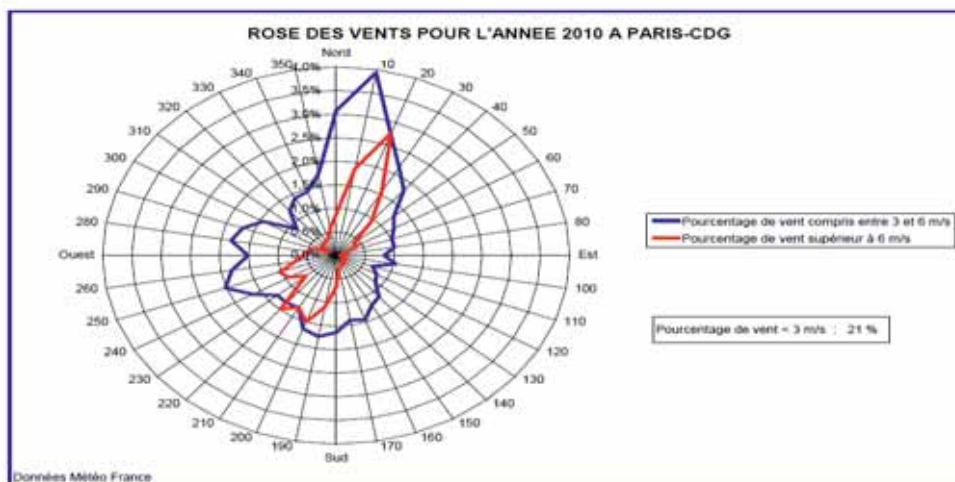
Diagramme climatique de la station météorologique de Roissy (Sources : Météo France)

La station météorologique la plus proche est celle de Roissy. Les normales saisonnières et annuelles concernant la pluviométrie, la température et l'ensoleillement sont :

- Une température minimale moyenne de 1,8°C en janvier et 14,6°C en juillet
- Une température maximale moyenne de 6,6°C en janvier et 24,7°C en juillet
- 117 jours de précipitations par an, avec une hauteur moyenne de 693,6 mm

D'après le diagramme climatique, les environs de la station météorologique de Roissy ne sont pas concernés par une sécheresse estivale, la courbe des températures ne dépassant pas les barres de pluviométrie.

Les vents dominants sont en majorité de secteur sud-ouest ou de nord-est. Les vents forts supérieurs à 58km/h sont constatés en moyenne 50 jours par an ; les vents supérieurs à 100 km/h le sont 1,3 jours par an (source Météo-France).



Rose des vents pour l'année 2010 à Paris-CDG (Sources : Météo France)

Par ailleurs, compte-tenu de la topographie de la commune et des environs, les vents ne sont pas freinés. Ils auront donc des conséquences sur l'aménagement et l'urbanisme.

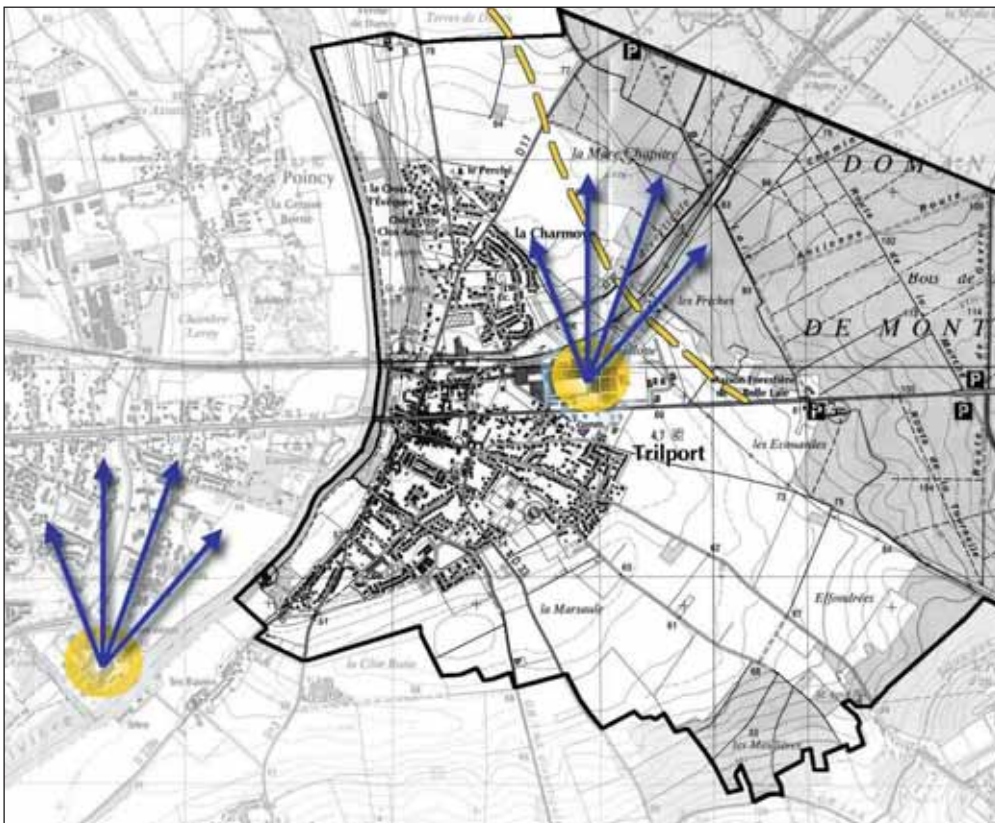
En effet, selon le sens des vents, il peut y avoir des effets amplificateurs ou au contraire des effets réducteurs. On observe, en général, trois conséquences qui sont la diffusion de pollution atmosphériques, la diffusion d'odeurs et la diffusion de bruits. En outre, l'orientation des voies et des constructions doit tenir compte des vents dominants pour éviter l'inconfort des usagers dû au froid, aux vents, et au soleil ainsi que la consommation d'énergie.

Sur la commune de Trilport, l'orientation et la force des vents dominants ont des conséquences qui peuvent être à la fois positives et négatives. Le vent de secteur Sud-Ouest pourrait entraîner :

- un affaiblissement des nuisances sonores provoquées par l'entreprise Valometal (ex Marchetto) pour les riverains parce qu'ils ne sont pas directement sous le vent de ces nuisances,
- un risque de pollution dû à l'entreprise Recticel limité aux habitants du Nord-Est de la commune qui seront sous le vent, puisqu'en cas d'accident et d'évaporation de fumées toxiques, le vent de secteur sud-ouest entraînerait ces fumées vers les habitations de La Charmoye,
- une atténuation des nuisances sonores pouvant être causées par la future déviation de Meaux, qui selon son positionnement mettra la commune au vent de cette déviation. Son passage se situant, en l'état actuel des projets, en lisière de forêt, les bruits des automobiles devraient s'orienter vers la forêt domaniale (mais ce phénomène est valable uniquement les jours de vents dominants).

Enfin, il pourrait y avoir une aggravation des effets pour les Trilportais si l'entreprise BASF (ex COGNIS, installation classée SEVESO située à Meaux) venait à connaître un accident. Du fait de sa proximité avec la limite communale de Trilport et de son positionnement (Sud-Ouest), le risque de transport des fumées toxiques sur Trilport pourrait être plus important les jours venteux.

Sens de diffusion en fonction des vents dominants à Trilport



Source : Atelier TEL

Pour finir, le contexte général de changement climatique observé actuellement doit entraîner une grande prudence dans les analyses avec notamment une difficulté à extrapoler ou à tirer des règles générales.

En effet, le climat est également soumis à l'émission de gaz à effet de serre. Et il est malheureusement difficile d'évaluer les effets des émissions de gaz à effet de serre sur le climat à l'échelle d'une commune, car les variations se mesurent à plus grande échelle. Nous nous contenterons du niveau régional en nous basant sur les données du SDRIF et des données d'AIRPARIF.

Les principaux gaz à effet de serre (GES) en Île-de-France sont le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), oxydes d'azote (N_xO) et les hydrocarbures.

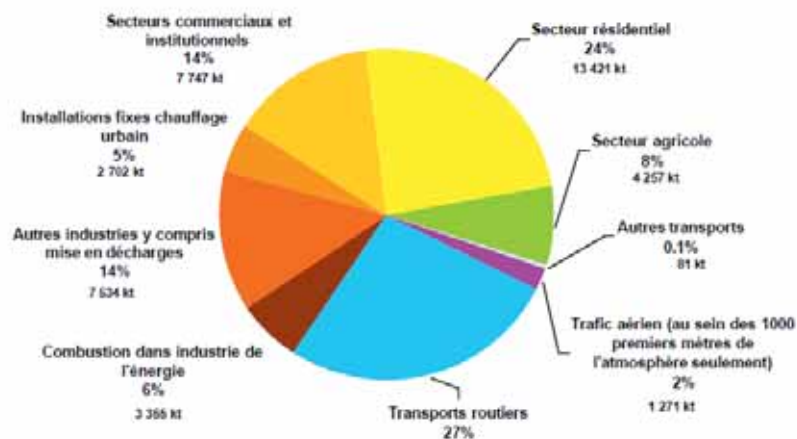
Les émissions des GES s'expriment en nombre de tonnes équivalent CO₂, ce qui permet de quantifier le pouvoir de réchauffement de chacun d'eux. Par exemple, le méthane ayant un pouvoir de réchauffement 21 fois supérieur à celui du CO₂, 1 tonne de CH₄ équivaut à 21 tonnes de CO₂.

La combustion non industrielle représente la part d'émissions la plus importante. Chaque année ce sont 43% des émissions qui sont dues à la combustion non industrielle du secteur résidentiel et tertiaire (38%), et aux installations fixes de chauffage urbain (5%).

Les transports routiers viennent en deuxième position avec 27% des émissions, dont plus de la moitié est attribuable aux véhicules particuliers. Enfin, l'industrie est responsable de 20% des émissions, le secteur agricole de 8% et le trafic aérien de 2%.

EMISSIONS de GES, Equivalent CO₂, DE LA REGION ILE-DE-FRANCE : 55 291 kilotonnes

(source : cadastre 2000 Airparif/Dirre Ile-de-France)



Chaque année, 79 millions de tonnes équivalent CO₂ sont émises en Île-de-France. La Région a décidé d'agir et a adopté un Plan Climat le 24 Juin 2011, se structurant autour de trois objectifs :

- l'exemplarité avec un effet d'entraînement,
- l'atténuation des émissions de GES,
- l'adaptation (anticiper le futur en adaptant le territoire aux effets du changement climatique).

Parmi les GES, deux sont directement liés à l'énergie : le méthane (CH₄), qui accompagne l'extraction du charbon et peut aussi s'échapper au cours de la récupération et du transport de gaz naturel, et le gaz carbonique qui est produit lors de la combustion de tous les combustibles fossiles. La consommation énergétique par francilien est inférieure de 20 % à la moyenne nationale, mais elle est en croissance plus soutenue entre 1990 et 2002, plus globalement dans les secteurs résidentiel/tertiaire et des transports, principaux émetteurs de gaz à effet de serre.

La réduction des émissions de GES impose donc une maîtrise de notre consommation d'énergie.

Les efforts ont pour l'instant surtout porté sur les grands établissements industriels, qui se sont vus attribuer des quotas d'émissions de CO₂.

Le cœur d'agglomération, notamment Paris, concentre les plus fortes émissions en gaz à effet de serre. La grande banlieue comme Trilport émet moins de gaz à effet de serre (de 0 à 8000 t/km²/an), mais tout de même dans une quantité non négligeable.

La durée de vie dans l'atmosphère des GES anthropiques étant longue, l'accumulation au fil des ans entraîne un échauffement de l'atmosphère et une modification des échanges thermiques avec les océans. Depuis 1906, la température moyenne à la surface de la terre a augmenté de 0,74 °C.

Les conséquences ne sont plus guère contestées: sécheresses, inondations,...

Pour l'Île-de-France, les signes du réchauffement global pourraient trouver une traduction dans l'augmentation de la fréquence et de l'amplitude des phénomènes climatiques extrêmes : sécheresse, canicule, inondations, tempête... La tempête de décembre 1999, la canicule d'août 2003 et la sécheresse de 2004 (février 2004 a été le mois le plus sec depuis plus d'un siècle) sont des événements exceptionnels récents qui ont touché la région.

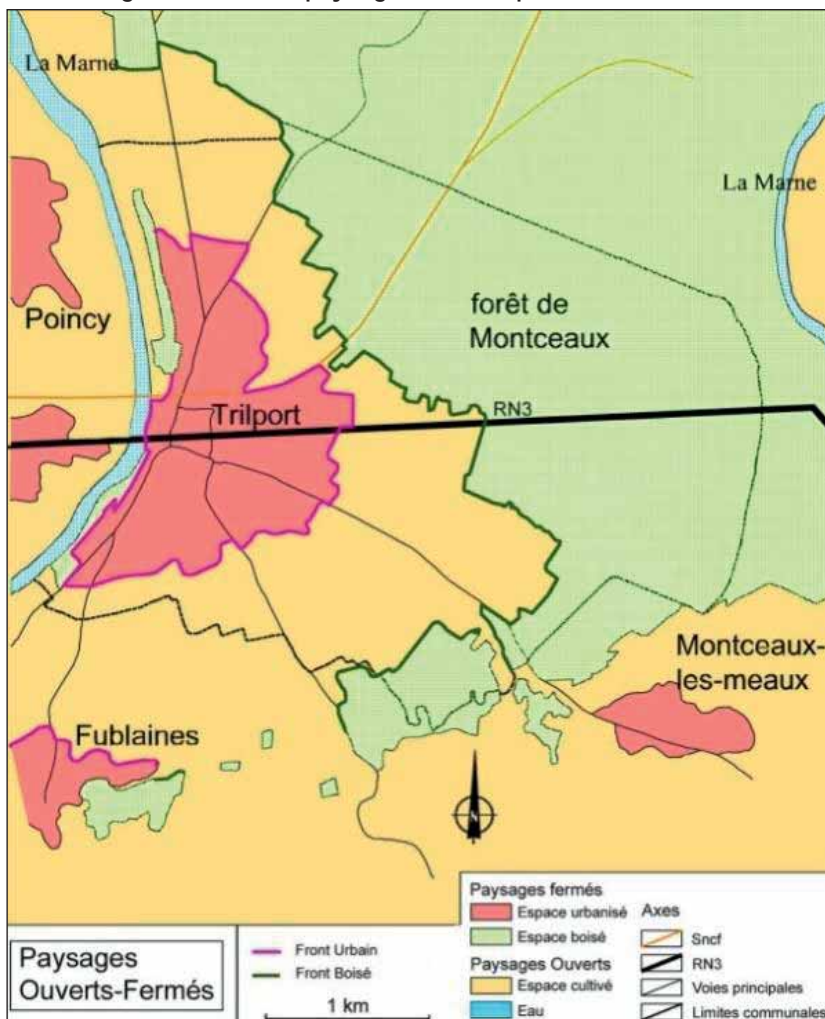
Des conséquences sont prévisibles dans presque tous les domaines, avec par exemple des changements dans la gestion de l'eau, dans les pratiques agricoles, dans les essences forestières, dans la répartition de la flore et de la faune, dans la conception des logements, dans la résistance des structures et réseaux de transports, dans les activités économiques, dans la nécessité de renforcer le lien social (exemple de la canicule de 2003). Elles interpellent directement la vulnérabilité de la région.

2.6. LES GRANDES ENTITES PAYSAGERES DE TRILPORT

Le territoire de Trilport joue le rôle d'entrée d'agglomération melloise, un espace de transition entre les espaces ruraux et urbains. Trilport peut encore se prévaloir d'un paysage à dominante rurale.



Carte des grandes entités paysagères de Trilport



Source : Atelier TEL

Sur la commune, plusieurs entités paysagères bien distinctes se succèdent:

- la forêt,
- la plaine agricole,
- la zone urbaine, avec le centre bourg, la zone d'activité et la périphérie pavillonnaire,
- La Marne, avec la rivière, le coteau et les bords de Marne.

Une alternance de paysages ouverts-fermés caractérise le territoire communal et en constitue une des originalités.

La forêt

Les espaces boisés de Trilport sont constitués de la forêt de Montceaux (forêt domaniale et forêt privée) et des bois situés au sud-est de la commune (« Le parc d'en bas » et « les Meulières »). La forêt de Montceaux est un massif boisé de qualité situé en hauteur par rapport au reste du territoire communal. La forêt est traversée par la RD603, de nombreuses perspectives s'offrent au regard : la vue vers Meaux en premier lieu, puis vers l'intérieur de la forêt ensuite, grâce aux nombreux chemins forestiers qui pénètrent dans cet épais massif boisé dont le GR11.

Une des entrées de la forêt



La plaine agricole

Cet espace, consacré à la grande culture, est caractérisé par sa grande lisibilité paysagère liée au site (structure d'openfield). Cette séquence s'oppose à la précédente par la grande ouverture et les vues très dégagées qu'elle offre sur le territoire communal et au-delà.

Sortant de la forêt, l'horizon dégagé est remarquable. L'altitude, encore assez élevée permet une vision globale sur la ville de Trilport, le parc du château de Montceaux, Fulbaines, l'agglomération de Meaux (la zone d'activités, le quartier de Beauval...).

De cette séquence on saisit clairement la morphologie du relief en forme de cirque, les lisières de la forêt et celles du front urbain.

Les espaces agricoles au sud de la commune



La zone urbaine

La zone urbaine est composée de sous séquences que sont :

-Le centre bourg. Il est composé de quelques îlots assez denses s'organisant autour de l'axe principal : la RD603. Il s'agit d'un bâti traditionnel homogène avec ses alignements sur rue, ponctué par la présence d'équipements publics et de commerces le long de la RD603.

Perspective depuis le centre bourg vers la commune de Meaux



Vue d'avion sur le centre bourg



-La périphérie pavillonnaire. Cette périphérie est composée d'habitats résidentiels denses essentiellement composés de maisons individuelles avec quelques habitats groupés. Elle englobe à la fois les lotissements anciens et récents mais aussi les propriétés organisées en lanières le long de la RD603. A ces propriétés en lanières se mêlent de façon irrégulière des équipements, des restaurants, station-service désaffectée, friches et entreprises. Cette partie du territoire, que l'on peut aussi qualifier de « désordre urbain » manque d'organisation et constitue une transition avec la zone d'activités.



-La zone d'activités économiques et commerciales. Elle se situe à l'entrée est de la commune, majoritairement entre la RD603 et la voie de chemin de fer mais aussi au sud de la RD603. Elle est composée de plusieurs entités :

- la *zone d'activités de la Halotte*. Il s'agit d'une zone d'activité récente dont la commercialisation n'est pas achevée.

ZAC de la Halotte



- le *site Kléber* qui est un site industriel assez ancien, aujourd'hui essentiellement composé de PME. La façade qui donne sur la RD603 est constituée par des bâtiments assez mal entretenus, qui se détachent de façon quelque peu brutale de l'ensemble (couleur trop forte, hauteur importante...).



Des bâtiments du site Kléber



- l'entreprise *Recticel*, la plus importante entreprise de Trilport qui est située en façade de la RD603.
- l'entreprise *Valometal* (ex *Marchetto* - entreprise de récupération de métaux) située en arrière-plan par rapport à la RD603 mais très visible en particulier en raison de ses amoncellements de ferrailles.

-des surfaces commerciales au sud de la RD603, occupées par une grande surface en cours d'extension.

L'entreprise Recticel



Le supermarché



La Marne

Cette séquence est également composée de plusieurs sous-séquences :

- la rivière,
- le coteau,
- les bords de Marne.

La Marne structure de façon évidente le paysage et les espaces urbanisés, puisque c'est le long de celle-ci que l'habitat s'est développé. Les bords de Marne ont la particularité de connaître un dénivelé important, avec :

- au Sud des espaces agricoles inondables, en contrebas et à proximité immédiate de la rivière, surplombés par des espaces urbanisés situés en terrasse,
- au Nord, des espaces verts ou cultivés également inondables, dominés par un coteau boisé qui marque la limite entre les espaces agricoles et urbanisés.

La Marne offre des espaces de détente et de loisirs pour les Trilportais puisque des aménagements ont été prévus à cet effet (sentier de randonnée, espace de jeux pour les enfants...).

Les bords de Marne au sud de la commune



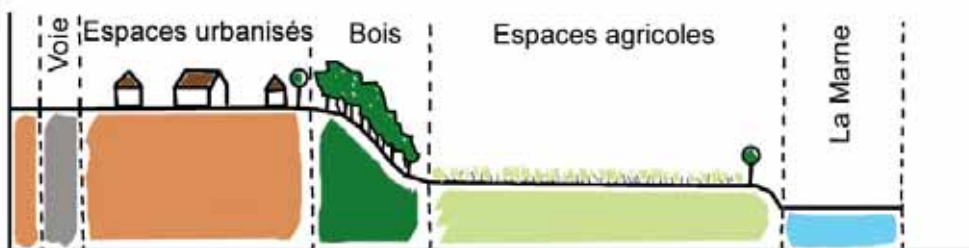
Coupe des différentes séquences urbaines au sud



Les bords de Marne au nord de la commune

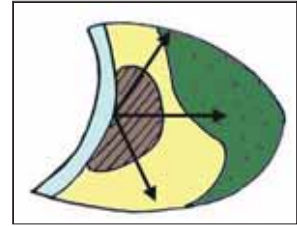


Coupe des différentes séquences urbaines au nord

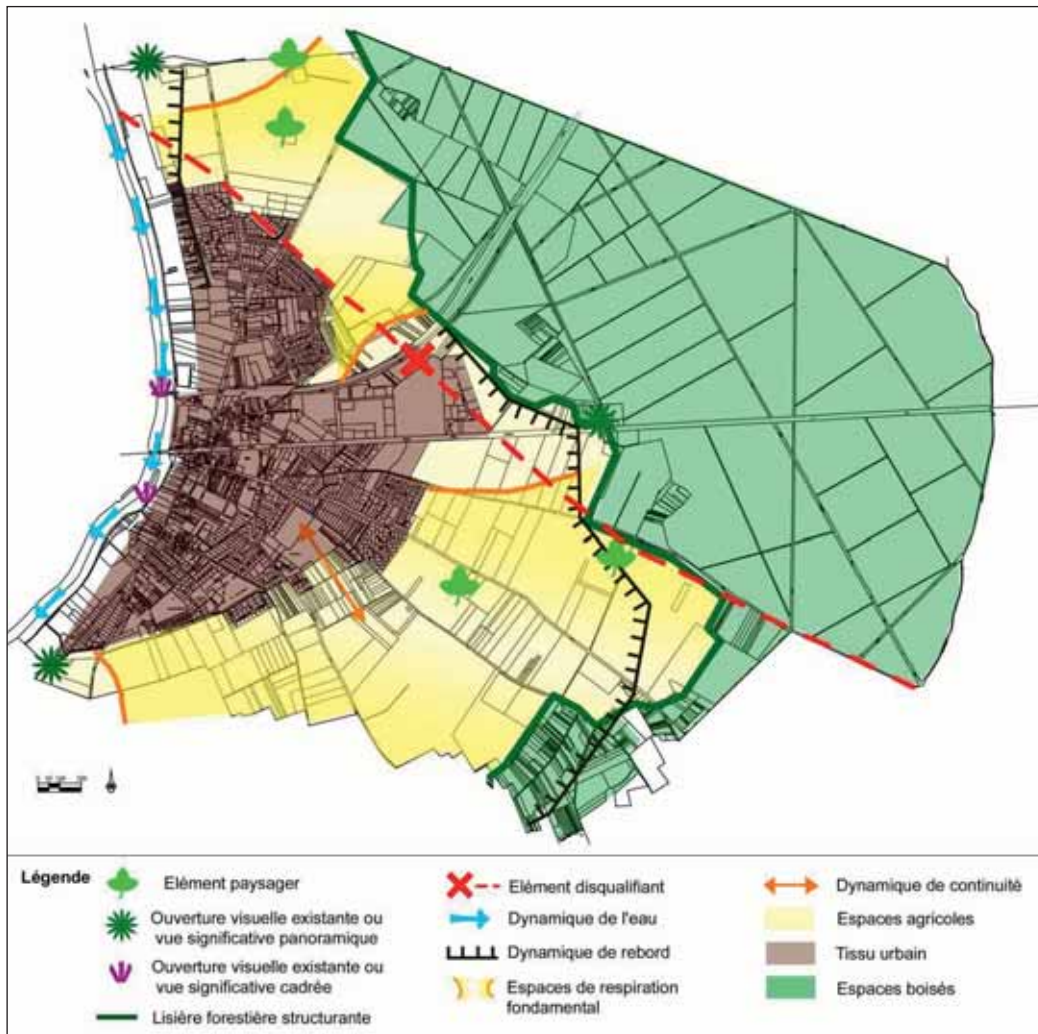


2.7. LES ELEMENTS REMARQUABLES DU PAYSAGE

Dans son ensemble, Trilport offre un paysage d'une grande qualité grâce à l'organisation de ces différentes entités paysagères et au relief. Elle présente une alternance d'espaces ouverts et fermés. La préservation de ces espaces ouverts est un enjeu majeur pour la commune, à la fois pour leurs qualités environnementales et paysagères.



Carte du paysage



Source : Atelier TEL, carte issue du document de travail « l'Atlas des paysages » du Conseil Général 77, 2005



Les éléments positifs de ce paysage sont :

- Les espaces boisés, espaces denses, fermés qui donnent une image verte de la commune.
- Les espaces agricoles qui constituent des espaces de respiration importants et marquent la limite urbanisation-forêt. Ces espaces de respiration sont situés au nord de la commune et au sud et se rétrécissent à l'est de la commune. Ils permettent la séparation distincte entre la forêt et l'urbanisation. Ces espaces de respiration mettent en valeur les lisières forestières qui, du fait du relief en cirque, accentuent l'effet boisé et structurent le paysage.
- L'urbanisation qui s'étale sur le coteau et forme ainsi un front bâti le long de la Marne.
- La présence de l'eau.
- De nombreuses perspectives remarquables qui s'offrent à la vue en différents points de la commune. La perspective offerte depuis les hauteurs de la forêt sur le village de Trilport, en contrebas, et l'agglomération de Meaux, en arrière-plan, est remarquable. En descendant sur Trilport l'approche des lisières de la forêt laisse présager des vues très dégagées par l'entrée dans un espace beaucoup plus ouvert. La zone cultivée, très ouverte, offre également une vue dégagée sur le massif boisé et sur les communes environnantes (Montceaux-les-Meaux et Fublaines).

Traversée de la forêt de Montceaux



Source : Marianne SOUQ - CAUE 77

En termes d'ouverture visuelle, mises à part les vues significatives en entrée de ville Est de la commune, les bords de Marne offrent également des paysages remarquables.

Les bords de Marne



Les éléments négatifs du paysage sont :

- Des lisières de qualité inégale du fait d'un développement en "tache d'huile" de la zone urbaine.
- Deux motifs disqualifiant du paysage que sont la ligne à très haute tension et l'entreprise de récupération de métaux.

La ligne Haute tension traverse la commune selon un axe d'orientation NO-SE et coupe la RD603 en biais au niveau de l'entrée Est de la ville. La présence de cette ligne souligne le relief et dégage un couloir de vision (lié à l'inconstructibilité des terrains situés sous la ligne). Les gros pylônes et la traversée de la ligne au-dessus de la RD603 constituent les éléments négatifs de ce motif paysager.

Le deuxième élément disqualifiant est l'entreprise de récupération de métaux (entreprise Valometal - ex Marchetto). Elle est visible quasiment en tout point de la commune et assez mal intégrée dans le paysage (énorme tas de ferraille rouillée).

La ligne très haute tension



L'entreprise Valometal (ex Marchetto)

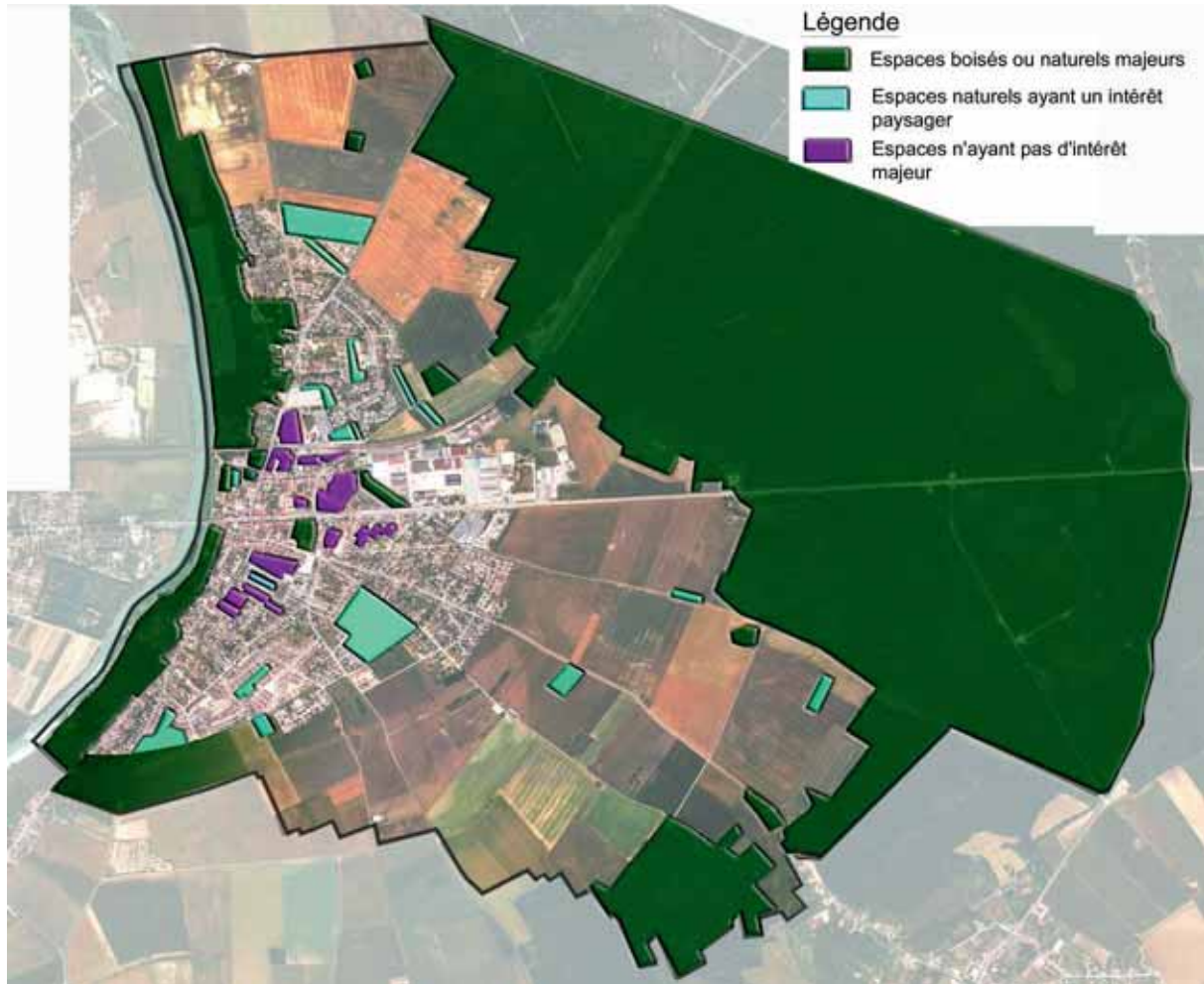


2.8. LES ESPACES VERTS

Un repérage de l'ensemble des espaces verts de la commune y compris les espaces verts « urbains » a permis de distinguer 3 catégories d'espaces verts :

- Les espaces verts majeurs,
- Les espaces verts ayant un intérêt paysager
- Les espaces verts n'ayant pas d'intérêt paysager

Carte des espaces verts de la commune



Source : Atelier TEL

2.8.1. LES ESPACES VERTS MAJEURS,

Les espaces verts majeurs, que la commune doit préserver de toutes dégradations éventuelles et mettre en valeur jouent un rôle important pour le cadre de vie des habitants mais aussi pour le paysage en général.

Les espaces verts majeurs correspondent aux espaces identifiés comme remarquables d'un point de vue paysager ou reconnus comme indispensables à l'équilibre environnemental de la commune.

- Les bords de Marne, dont le chemin de halage de part et d'autre du pont de la RD603 a été aménagé en promenade avec l'espace de jeux qui demanderait, cependant à être requalifié. L'ensemble des espaces en bord de Marne mérite une attention particulière. Les espaces agricoles et le coteau boisé participent à la qualité et la diversité des paysages,
- Le parc municipal qui se situe dans le centre bourg. Il donne sur la RD603. Il a été conçu autour d'un ancien château d'eau, en style de pigeonnier qui est lui-même le témoin de l'ancien «château du

Bordet». Le château du Bordet appartenait à un notable, Gustave de Ponton-d'Amécourt, maire de Trilport de 1855 à 1876 et inventeur de l'hélicoptère. Le parc municipal a deux fonctions, celle d'un lieu de loisir comprenant un espace de jeux pour enfants et celle d'un lieu de passage permettant un accès sécurisé pour les piétons venant des zones pavillonnaires et se rendant en centre bourg,

- Le parc de la Villa Bia, acquise par la municipalité, qui accueille les locaux du centre de loisirs, le CCAS et le Réseau d'Assistants Maternelles (RAM),
- « Les grands jardins », espace récemment acquis par la commune et aménagé pour le public et les activités en lien avec La Marne,
- La forêt de Montceaux avec le Parc d'en Bas et Les Meulières,
- Une propriété privée boisée (le long de la RD603) qui marque la transition entre la zone d'urbanisation et la zone d'activités,
- Certains boisements ponctuels, dont la taille et la qualité sont importantes.



Le parc municipal



Le parc de la Villa Bia



Les bords de Marne



Les espaces ouverts vers la plaine agricole



Les boisements ponctuels



Les jeux d'enfants

2.8.2. LES ESPACES VERTS AYANT UN INTERET PAYSAGER.

Les espaces verts ayant un intérêt sont des espaces verts qui participent au cadre de vie des Trilportais. Ils ne sont pas reconnus comme ayant une qualité remarquable mais ils permettent d'aérer les espaces urbanisés, d'accompagner les équipements publics ou de contribuer tout simplement au paysage de Trilport.

- Le parc des sports, récemment aménagé,
- Le jardin de la Résidence de La Marne,
- Certains boisements en lanières insérés dans le paysage agricole ou positionnés en frange urbaine,
- Les jardins liés aux équipements (écoles),
- Deux jardins privés situés en entrée de ville entre la D97 et la D17. Ces espaces sont boisés et jouent un rôle important en terme de paysage, notamment parce qu'ils sont positionnés en entrée de ville,
- L'espace vert des Hauts de Trilport, espace situé sous le passage de la ligne haute tension, au nord de la zone urbanisée,
- Un terrain de sport engazonné, espace vert de détente dans la zone de la Mère-Grand
- Deux espaces verts dont l'un est privé et accueille un verger. Ils sont tous deux situés à proximité de parking de la gare SNCF.

Le verger à proximité de la gare SNCF



La résidence de La Marne



Le parc des sports



Espace vert de la Mère Grand



Jardins privés en entrée de ville nord



Boisements ponctuels



2.8.3. LES ESPACES VERTS N'AYANT PAS D'INTERET PAYSAGER.

Cette catégorie regroupe diverses situations : espaces souvent peu visibles depuis la voie publique, en friche, jardins privés non boisés ou potagers. Ce qui ouvre des espaces résiduels issus pour la plupart de délaissés de l'urbanisation. Ces espaces verts ne présentent pas d'intérêt paysager en termes d'essences d'arbres présentes ou en termes de positionnement dans le tissu urbain (enclavement etc.).

Ils sont constitués par les jardins privés des pavillons ou par les espaces libres aménagés au cœur de certains quartiers. Il s'agit d'espaces verts résiduels, ne jouant pas un rôle important dans l'aménagement et le fonctionnement urbain de la commune.

Jardins privés en centre bourg

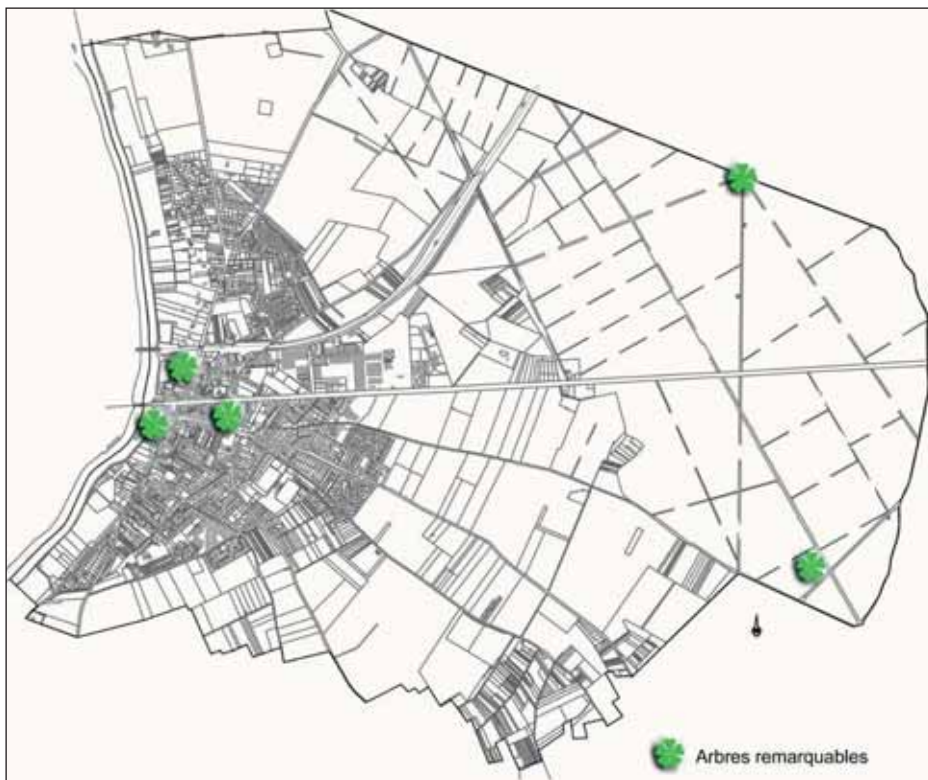


2.8.4. LES ARBRES REMARQUABLES

La commune recèle un certain nombre d'arbres remarquables :

- Deux Ginkgo Biloba à l'intérieur du Parc municipal
- Un grand Platane, à l'intérieur du Parc municipal
- Un Saule Pleureur, situé en bord de Marne
- Un Hêtre situé dans le Parc de la Villa Bia
- Un Cormier dans la forêt de Montceaux
- Un Chêne dans la forêt de Montceaux

Les arbres remarquables sur la commune de Trilport



Les deux derniers arbres ont été recensés par l'inventaire des Arbres remarquables de Seine-et-Marne réalisé par le CAUE de Seine-et-Marne.

Le Cormier :

Ce cormier ou sorbier domestique, au tronc élancé et aux harmonieuses proportions est de dimension importante pour cette essence à croissance lente. Ses fruits, les cormes, ressemblent à de petites poires. Mangées blettes, souvent desséchées, elles étaient couramment récoltées dans le passé. En période de disette, on incorporait les cormes à la pâte du pain. On en tirait aussi une boisson rappelant le cidre. Le bois du cormier est très recherché pour la tournerie et la fabrication d'outils tels que rabots et varlopes. Le cormier est situé à quelques dizaines de mètres d'une ancienne source gauloise « la fontaine Francoeur ». Il se situe en Espace Boisé Classé, dans la partie sud de la forêt de Montceaux. Sa hauteur est de 23m et sa circonférence de 3m15.

**Le Chêne Roi :**

Ce chêne aurait, selon la tradition, été planté par Henri IV (1553-1610). Le « bon Roi » venait régulièrement au Château de Montceaux où il pouvait mener de front les affaires de l'Etat et ses amours passionnées avec la belle Gabrielle d'Estrées, qu'il fit marquise du lieu. Ce Chêne Roi est accessible depuis la RD603 (à environ 1Km).



Henri IV



2.8.5. DES ESPACES NATURELS REMARQUABLES MAIS...

Certains éléments dégradent ou peuvent dégrader les paysages de Trilport.

Tout d'abord, la tempête de 1999 a fait de nombreux dégâts sur les espaces boisés, que ce soit dans la forêt de Montceaux ou bien sur les bords de Marne. En effet, malgré l'entretien de la forêt privée ainsi que la diversification des essences, des arbres restent par endroit, déracinés et couchés sur le sol. Ils donnent une image négative aux espaces naturels et peuvent entraîner des problèmes de sécurité.

Ensuite, comme dans beaucoup d'espaces publics, certains visiteurs manquent de civisme et ne prennent pas le soin d'emporter leurs déchets. De ce fait, des bouteilles vides en plastiques, des canettes, sacs en plastique et débris en tous genres se retrouvent sur les bords de Marne déposés par les eaux.

Les bords de Marne sont aussi victimes de quelques feux.

La RD603 constitue également un élément qui dégrade le paysage, de par sa rectitude, son trafic routier et son positionnement dans la ville.

Enfin, il est nécessaire de rester vigilant face à l'installation de caravanes dans des endroits non prévus à cet effet ou dans des endroits « remarquables ». Les vastes espaces agricoles en limite de zone urbanisée et accessibles directement par la route peuvent attirer les gens du voyage.

En outre, les petits boisements qui ponctuent les espaces agricoles ainsi que les lisières de forêts peuvent également constituer des lieux de cabanisation.



Dégâts de la tempête de 99



Pollution



Feux



Risque de cabanisation



Détritus laissés par les gens du voyage



2.9. ESPACES NATURELS, ESPACES VERTS ET CONTINUITES ECOLOGIQUES

2.9.1. METHODOLOGIES DE PROSPECTIONS DES MILIEUX NATURELS

L'évaluation présentée ici repose sur une prospection qui a eu lieu en juin et juillet 2013 ainsi que sur des recherches bibliographiques (Données DRIEE, IAU IdF. Données ENS, Données Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien...).

Cette prospection initiale a été complétée par un passage en août 2014 sur les secteurs à enjeux (cf chapitre suivant).

Cette évaluation permet d'identifier et de décrire les principaux types de milieux sur la base de la faune et la flore visibles à l'époque de la prospection et leurs sensibilités.

En aucun cas, cette étude ne peut être considérée comme une étude exhaustive de la faune, de la flore et des milieux naturels de la commune. Une étude écologique complète nécessite plusieurs journées réparties sur l'ensemble des périodes les plus favorables à l'observation de la faune et la flore, et à l'analyse des milieux naturels. Elle reste à mener sur la commune dans les années à venir, surtout dans les zones susceptibles d'évoluer fortement.

Compte tenu de la présence de la Marne, des espaces agricoles et d'importants espaces boisés (forêt domaniale de Montceaux), Trilport peut encore se prévaloir d'un paysage à dominante naturelle et très diversifié. Les espaces naturels couvrent, en effet, plus de 80% du territoire communal. Trilport joue ainsi le rôle d'un espace de transition entre les espaces ruraux et les espaces urbains.

2.9.2. SITUATION DE LA COMMUNE PAR RAPPORT AUX MILIEUX NATURELS PROTEGES ET A LA BIODIVERSITE

La commune n'est pas concernée par un inventaire ou une protection au titre de la nature. En effet elle est située à l'extérieur des sites patrimoniaux suivants :

- arrêté de protection de biotope,
- espace littoral à préserver,
- forêt de protection,
- forêt soumise,
- parc naturel régional,
- réserve biologique domaniale,
- réserve naturelle nationale,
- réserve naturelle régionale,
- zone de conservation des oiseaux.

Néanmoins, le territoire communal peut receler des milieux prairiaux, boisements, bosquets, mares qui constituent des réservoirs de biodiversité.



2.9.3. LES BORDS DE MARNE

Une valeur touristique et paysagère

Les espaces situés en bord de Marne représentent des lieux de détente pour les Trilportais. Ils étaient déjà très prisés il y a 60 ans lorsque fut créée la « plage de Meaux », dont l'engouement se développa avec l'arrivée des congés payés.

Les aménagements des bords de marne



Ces bords de Marne connaissent un aménagement discontinu puisque seule une partie des berges est aménagée pour l'accueil des touristes (au niveau du centre bourg).

Dans cette partie aménagée, deux cheminements longent le fleuve : le premier est accolé au fleuve et passe sous le pont, le deuxième se situe plus en retrait et longe les limites des jardins privés ou des espaces de jeux pour les enfants.

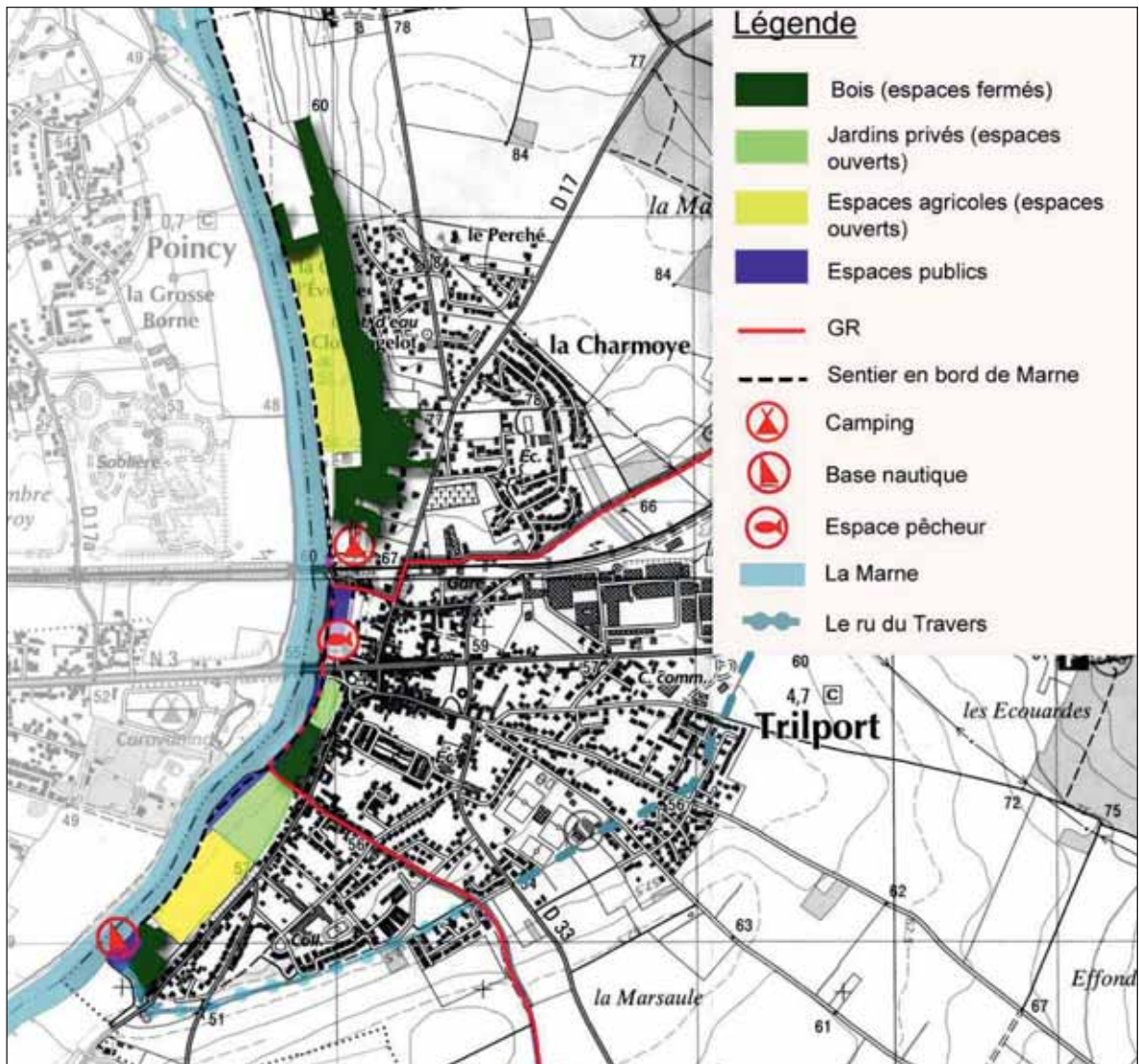
Des bancs et des tables installés au départ du chemin de halage de part et d'autre du pont permettent les pique-niques.

Ces aménagements participent à la fois à la protection contre les crues et aux effets érosifs de l'eau (grignotage des berges, effondrement, instabilité) mais aussi à la mise en valeur du potentiel paysager, écologique et touristique.

Des activités de loisirs se sont développées autour de la Marne. Il s'agit, notamment de la base nautique située au sud de la commune, qui a été acquise récemment par la commune. Plus près du centre-ville, elle a également acheté un local situé en zone inondable qu'elle a aménagé en espace pêcheur. De plus, un camping est situé au nord de la voie de chemin de fer et vient compléter les activités de loisirs des bords de Marne.

On observe une diminution de la mise en valeur sur certaines portions notamment aux extrémités de la commune où le chemin de halage se rétrécit et devient plus naturel.

Les bords de Marne



Source : Atelier TEL

Les bords de Marne de Trilport ont la particularité d'offrir des paysages variés où s'enchaînent les espaces publics aménagés, les jardins privés, les espaces agricoles et les espaces boisés...

L'articulation entre ces espaces est elle-même variable :

Séquence 1 : Au nord de la voie de chemin de fer, on trouve successivement, le camping qui donne sur les berges, un espace boisé, suivi par la station d'épuration et enfin, les champs cultivés surmontés par le coteau boisé et les maisons individuelles.

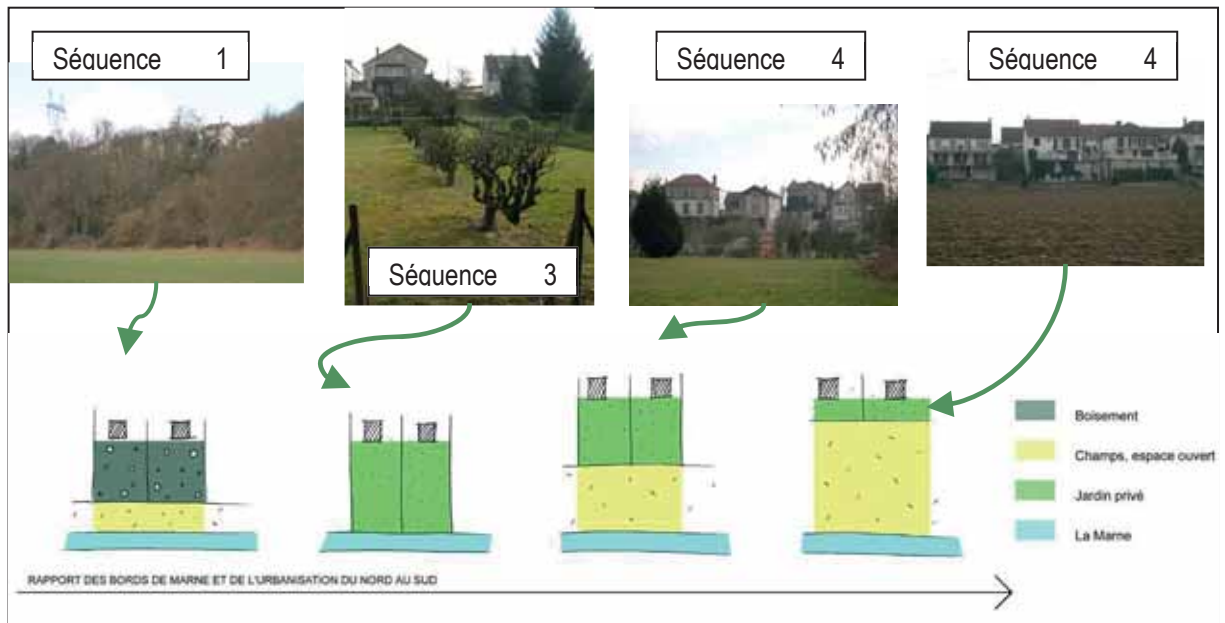
Séquence 2 : Entre la RD603 et la voie de chemin de fer, les espaces publics sont majoritaires avec l'espace de jeux pour les enfants et l'espace pêche qui appartient à la mairie.

Séquence 3 : Au sud de la RD603, l'arrière des jardins prédomine. En effet, tout le long de la Marne, ces espaces se hiérarchisent selon le relief et l'emplacement de l'urbanisation (proche ou éloigné de la Marne). Dans cette

partie où l'amorce du coteau s'écarte de la Marne et où l'urbanisation est en retrait par rapport au fleuve, les jardins disposent de parcelles plus conséquentes. Ils offrent une vue intéressante et particulière ; on découvre des vestiges d'anciens vergers taillés en palmette Legendre.

Séquence 4 : Vers l'extrême sud et l'extrême nord de la commune, les espaces agricoles ont une place plus importante qu'en cœur de village.

Articulation entre la Marne, les jardins privés et le bâti



Source : Atelier TEL

Une valeur écologique

Les bords de Marne sont également une zone humide qui constitue une importante réserve écologique pour Trilport.

Les zones humides sont définies comme : « étendues de marais, fagnes, tourbières ou d'eaux naturelles ou superficielles, permanentes ou temporaires, où l'eau est statique ou courante, douce, saumâtre ou salée » (définition donnée par la convention de Ramsar, Iran, 1971). Il s'agit d'un terme large qui désigne donc un éventail de milieux naturels très variés où l'eau est présente de façon permanente ou temporaire.

Les zones humides sont de véritables « infrastructures naturelles », qui ont plusieurs fonctions :

- les fonctions biologiques
 - les zones humides constituent des réservoirs de biodiversité,
 - les zones humides figurent parmi les milieux naturels les plus productifs,
 - les zones humides assurent des fonctions essentielles (alimentation, reproduction, abri, refuge et repos) pour des espèces végétales et animales ;
- les fonctions hydrologiques :
 - les zones humides contribuent au maintien et à l'amélioration de la qualité de l'eau en agissant comme un filtre épurateur physique et biologique,
 - les zones humides jouent un rôle déterminant dans la régulation des régimes hydrologiques. Elles participent à la régulation du débit des rivières en écrétant les creux et en restituant l'eau en période d'étiage. Elles participent également au rechargement des nappes phréatiques ;
- les fonctions socio-économiques :
 - les zones humides représentent une ressource économique directe en tant que ressource en eau pour la consommation humaine, l'agriculture et les besoins industriels, pour les productions agricoles et sylvicoles (populiculture, cressonnières, pâturage, ...) ; ou encore, en favorisant le tourisme « vert ».



La commune n'abrite que peu de zones potentiellement humides répertoriées par la DRIEE, qui correspondent à la rive de la Marne ainsi qu'au talweg du ru du Travers. Quelques sommets boisés ou agricoles sont également recensés dans cette catégorie de classe 3.



La flore observée est constituée de roseaux, aulnes, peupliers et saules pleureurs



Roseaux



Aulnes



Saule pleureur



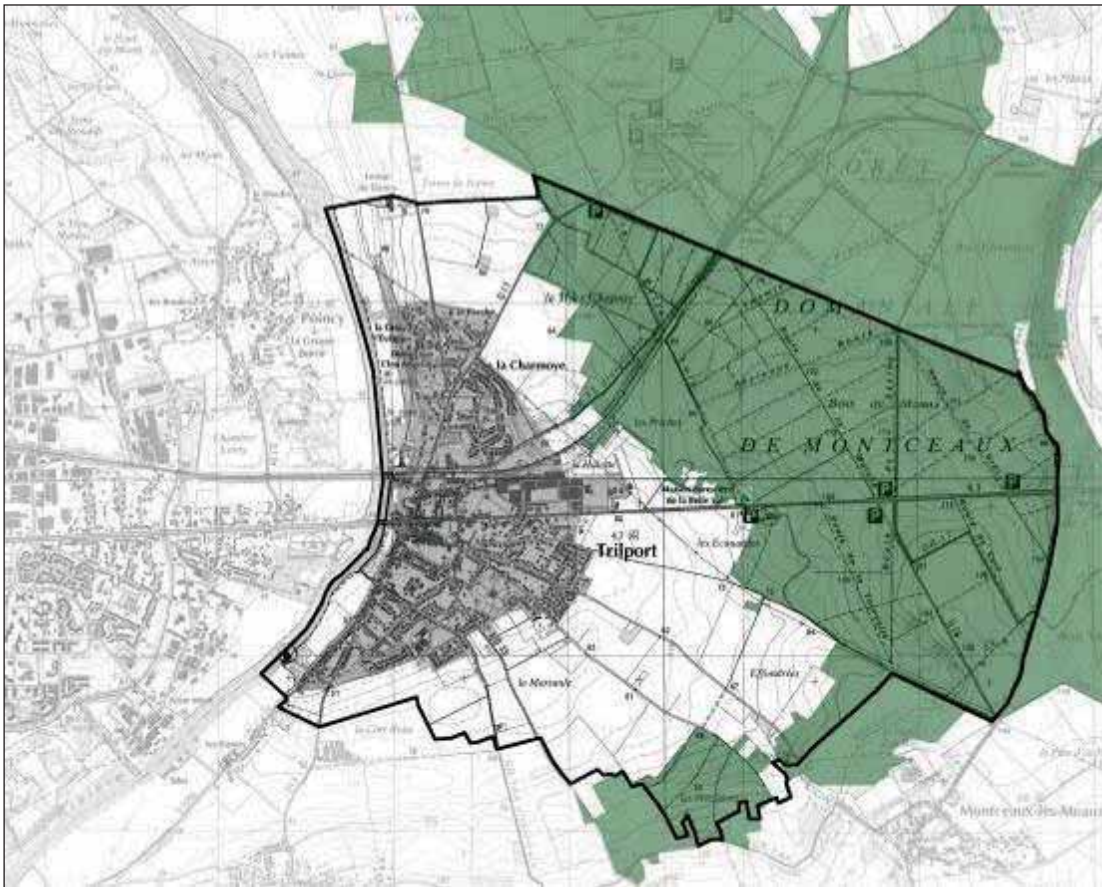
Peupliers

La présence de la Marne soumet par ailleurs la commune aux risques d'inondation. Aussi, Trilport est couvert par le Plan de Prévention des Risques Inondations de la Vallée de la Marne approuvé en le 16 juillet 2007, déterminant les dispositions techniques applicables en matière de prévention contre les risques d'inondation.

2.9.4. LA FORET DE MONTCEAUX

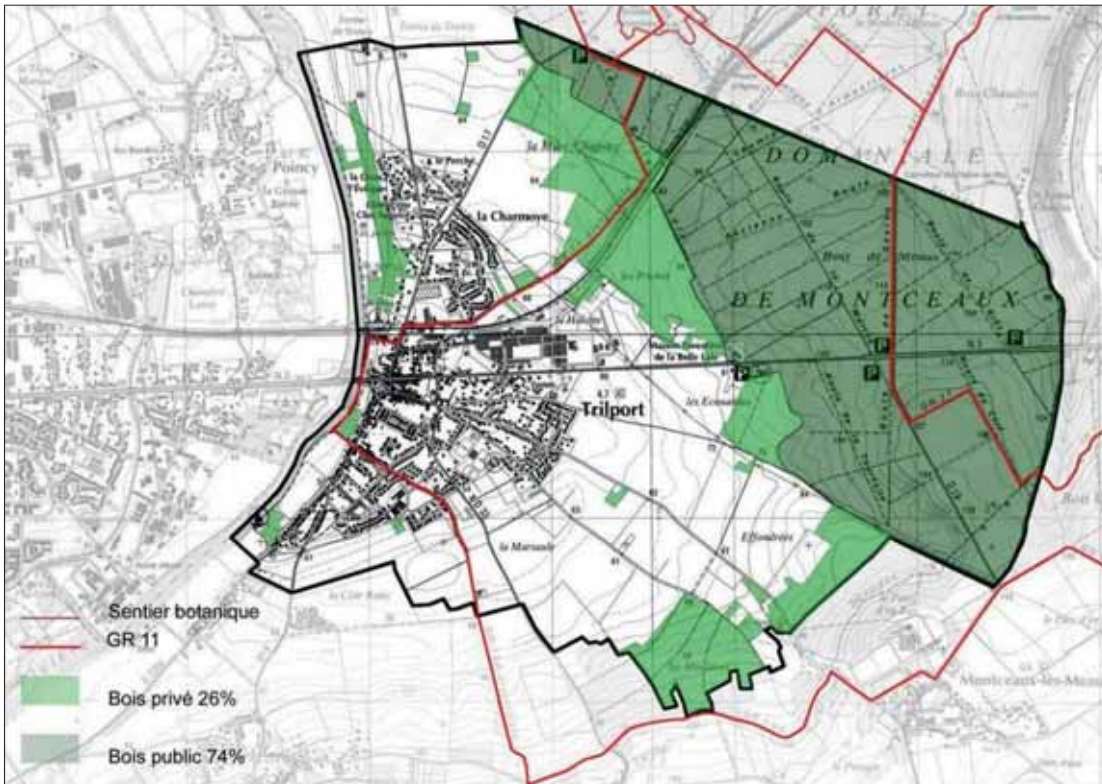
La commune est concernée par des parcelles forestières soumises au régime forestier. En plus de ce massif boisé de plus de 100 ha, de nombreux autres bois, forêts et bosquets sont disséminés dans les espaces agricoles ou paysagers. Ces espaces assurent un équilibre écologique et animent le paysage. Les espaces boisés représentent 45% de la superficie communale. Parmi ces espaces boisés, les espaces privés constituent 26% et le boisement public 74%. Le boisement public correspond à la forêt domaniale de Montceaux.

Trilport n'est couverte que par une seule partie de cette forêt domaniale. Elle s'étale aussi sur les communes voisines : Germigny-l'Evêque et Armentières-en-Brie. La forêt domaniale est elle-même insérée dans une entité boisée plus large, disséminée dans le reste de la boucle de la Marne. Sur Trilport, les boisements privés sont situés soit en lisière de la forêt domaniale, soit au sud de la commune (« Les Meulières » et le « parc d'en Bas »)



(Source ONF, étude d'impact écologique : Etat initial Ecosphère, septembre 2005, Atelier TEL)

Répartition des espaces boisés privés et publics



Source : Atelier TEL, d'après la carte IGN Meaux-Vallée de l'Ourcq, 2001.

- Plusieurs petits boisements sont situés dans la couronne agricole ou en lisière des zones urbanisées. L'existence de certains d'entre eux au Nord de la commune remonte à plusieurs siècles et ceux du sud semblent être les traces d'anciens vergers. Enfin, les bords de Marne accueillent également des boisements plus ou moins denses.
- Les bois situés dans l'espace agricole ont une valeur paysagère qui est à prendre en compte. Ils jouent par ailleurs le rôle de points de repères dans l'espace agricole ouvert.
- La forêt domaniale de Montceaux s'étend sur 685 hectares. Il s'agit d'une ancienne forêt royale, aujourd'hui gérée par l'ONF. La forêt appartient à une entité boisée de plus de 100 hectares et de ce fait, ses lisières sont protégées de toute nouvelle urbanisation à moins de 50m, en dehors des sites urbains constitués (voir partie IV sur les contraintes supra-communales). Elle fait également l'objet d'un classement en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique) de type II.

Une activité touristique

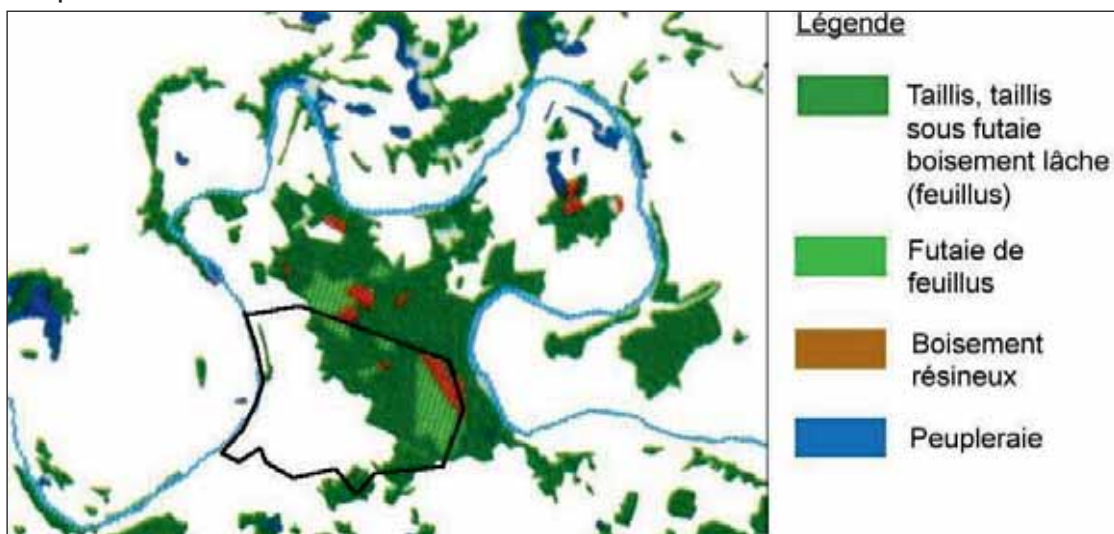
La forêt a été aménagée pour l'accueil du public : aires de stationnement, aire d'accueil, sentiers piétons balisés, sentiers pouvant accueillir cyclistes et randonnées équestres. Une équipe de l'ONF, installée dans la maison forestière (Maison forestière de la Belle Laie), située sur la RD603, à l'entrée de la forêt depuis Trilport, participe à l'entretien de la forêt (coupe de bois, débroussaillage, plantations, aménagement des lieux d'accueil du public etc...). La forêt est un support privilégié pour les loisirs, allant de la promenade dominicale jusqu'à la randonnée. Deux circuits forestiers font découvrir des chênes remarquables comme « le gros chêne » âgé d'environ 540 ans, « le Chêne au Roi » âgé d'environ 350 ans. Un sentier botanique, un parcours sportif (sur la commune de Germigny-l'Evêque) ainsi que plusieurs GR parcourent la forêt domaniale et assurent de fait une fonction de loisirs et de détente à la population de Trilport.

La compétence touristique est du ressort désormais de la CAPM qui possède un capital et un patrimoine nature qui pourrait servir de support à un véritable tourisme vert notamment à Trilport.

Une valeur floristique faible

L'essence principale présente dans cette forêt est le chêne (chêne sessile et pédonculé). On trouve également en grande quantité du charme (*Carpinus betulus*), du hêtre (*Fagus sylvatica*), des frênes (*Fraxinus excelsior*) et divers feuillus. Les résineux constituent un peu moins de 10% du peuplement.

Composition de la forêt de Montceaux



Source : Atlas rural et agricole de la région Ile-de-France,

La forêt de Montceaux a été très touchée par la tempête de 1999 qui y fit des dégâts considérables. Ces dégâts ont entraîné une éclaircie du peuplement induisant une dégradation de la qualité sylvicole de celui-ci. Cette

dégradation se caractérise par un développement accru de certaines espèces végétales comme le bouleau commun (*Bétula pendula*), le genêt à balai (*Cytisus scoparius*) et le châtaignier (*Castanea sativa*).

La valeur floristique de la forêt est caractérisée comme faible mis à part en lisière de bois où ont été identifiées des espèces végétales déterminantes de ZNIEFF telles que le trèfle intermédiaire, le polystic à soies, le dryoptéris écailleux.... Dans le bois, seuls le Chêne au Roi et un cormier sont à remarquer même si le Chêne au Roi est davantage un emblème historique qu'une espèce véritablement remarquable.

Le Chêne Roi



Une valeur faunistique forte

Contrairement à la valeur floristique, la valeur faunistique de la forêt de Montceaux est assez forte. En effet, on peut constater la présence de nombreuses espèces animales (avifaune, mammifère, amphibien, orthoptère...) profitant de la vaste zone de lisière/boisement/cultures.

On remarque de nombreuses espèces d'oiseaux nicheurs, de mammifères rares comme la martre, de mammifères assez communs comme le putois, le blaireau, le sanglier, le chevreuil, le lapin de Garenne, le lièvre commun...

La Mare Chapitre

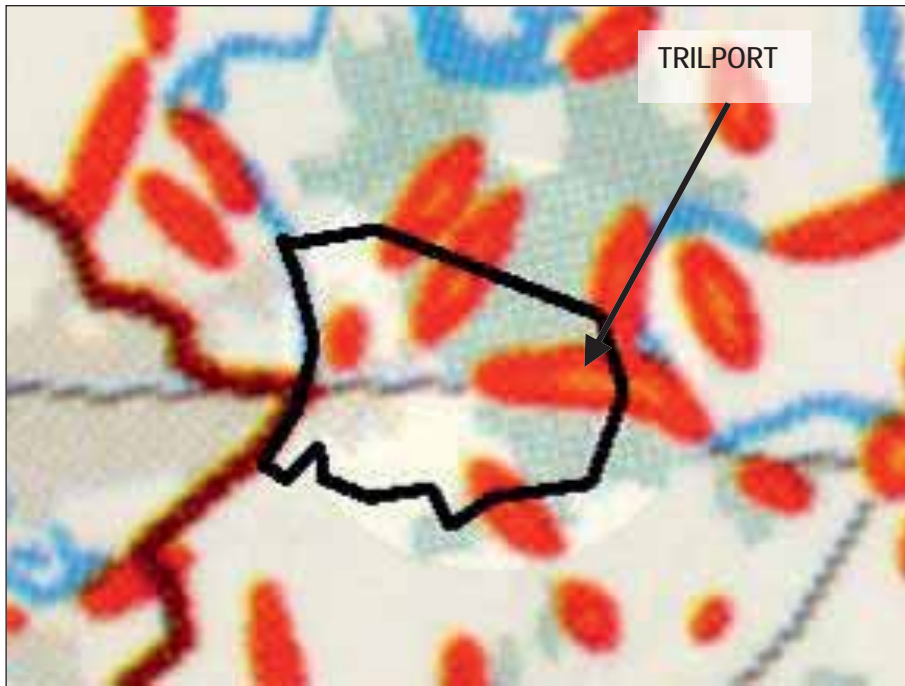
Il est à noter que le lieu-dit de la « Mare Chapitre », en limite Ouest de la forêt domaniale, est une zone aquatique où la présence du crapaud commun, de la salamandre tachetée, et de tritons a été observée.



Cette mare apporte à la forêt un caractère écologique différent et intéressant.

L'Atlas rural et agricole d'Ile-de-France a fait un inventaire cartographié des déplacements connus de la grande faune. Sur la commune de Trilport, les déplacements recensés se situent essentiellement à l'intérieur des espaces boisés, aux alentours de la RD603. Une zone de déplacements est également mise en évidence au nord de la RD603, dans les espaces urbanisés en entrée de ville nord. Les animaux n'hésitent donc pas à emprunter des axes routiers très fréquentés.

Carte de déplacements connus de la grande faune sauvage



Source : Atlas rural et agricole, Conseil régional, IAURIF, 2004

La forêt domaniale de Montceaux a donc vraisemblablement une valeur écologique assez forte, principalement en raison de sa fréquentation par plusieurs mammifères assez rares qui profitent de la vaste zone de lisière/boisement/ cultures.

La commune de Trilport dispose d'autres bois qui sont disséminés dans les espaces agricoles ou paysagers. Ils assurent un corridor écologique pour les espèces animales et participent à la diversité du paysage et des espaces naturels protégés.

Une protection nationale : les ZNIEFF

La forêt domaniale de Montceaux ainsi que certains bois privés font l'objet d'un classement en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II, répertoriée 110001164. Ce type de ZNIEFF correspond à de vastes ensembles naturels riches et peu modifiés et offrant des potentialités biologiques importantes. En outre, ce boisement abrite plusieurs espèces végétales et animales déterminantes de la ZNIEFF ; le trèfle intermédiaire, le polystic à soies, le dryopteris écaillé, ... pour les espèces végétales, et la martre, le putois, le blaireau, l'hermine, le pic noir, le pic mar, le grillon champêtre, ... pour les espèces animales.

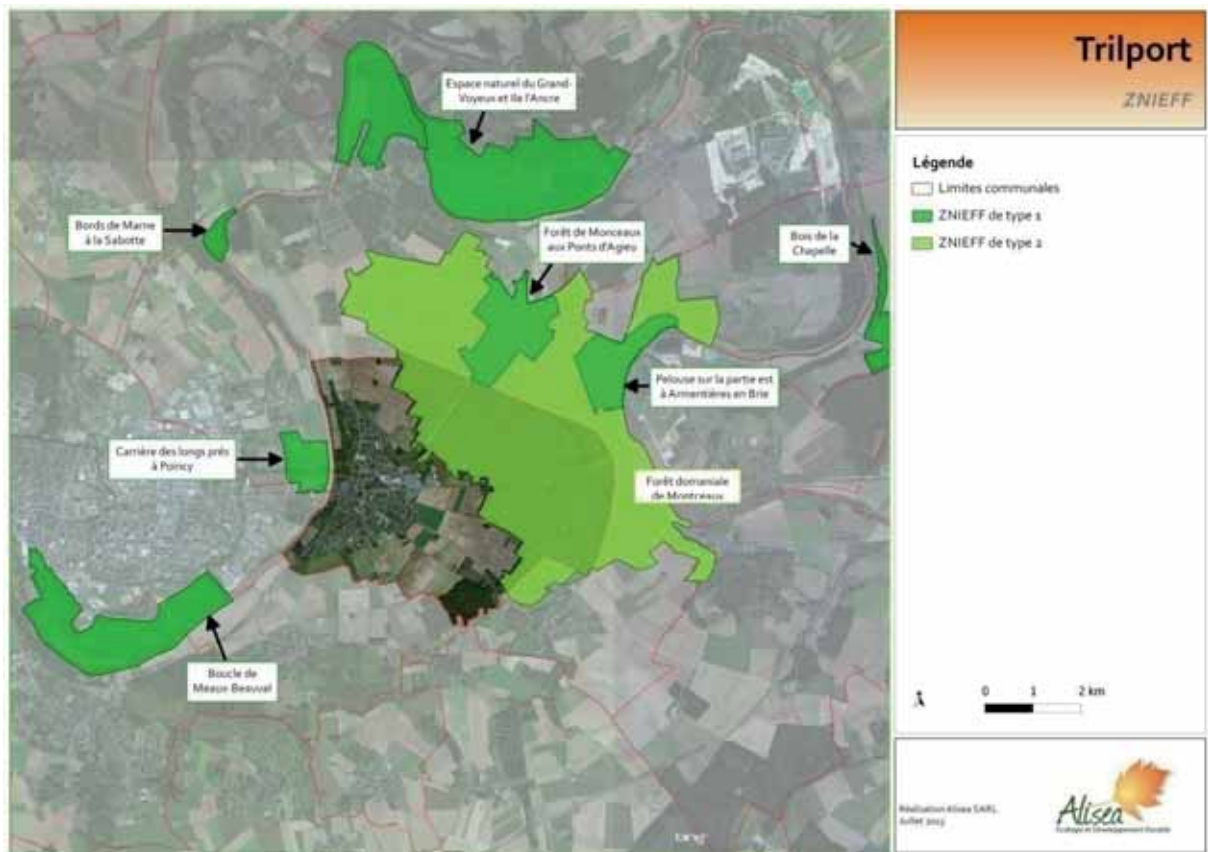
Par ailleurs, on relève la présence d'une ZNIEFF de type I (Carrière des longs prés à Poincy) sur la rive droite de la Marne. Ces sites ne seront pas directement impactés par l'urbanisation. Il en est de même pour le massif de plus de 100 hectares dont les lisières ne sont pas concernées.

Le site d'étude est situé à proximité de sept ZNIEFF de type 1 et en partie sur une ZNIEFF de type 2.

Description des ZNIEFF concernées

Code	Type	Superficie	Dénomination
110020180	1	193,9ha	Boucle de Meaux-Beauval
110001159	1	41,4 ha	Carrière des longs prés à Poincy
110020203	1	109,1 ha	Forêt de Monceaux aux Ponts d'Agieu
110020179	1	76 ha	Pelouse sur la partie Est à Armentières en Brie
110020190	1	15,8 ha	Bords de Marne à la Sabotte
110001157	1	273,4	Espace naturel du Grand-Voyeux et Ile L'Ancre
110020205	1	68,3	Bois de la Chapelle
110001164	2	1303,5	Forêt domaniale de Montceaux





Liste des espèces déterminantes (observées entre 2002 et 2003)

NM_SFFZN	CDE ESP*	NOM ESPÈCE
110001164	61000	Cervus elaphus Linnaeus, 1758
110001164	3619	Dendrocopos medius (Linnaeus, 1758)
110001164	133969	Dryopteris affinis subsp. borrieri (Newman) Fraser-Jenk., 1980
110001164	96471	Epipactis purpurata Sm., 1828
110001164	60636	Meles meles (Linnaeus, 1758)
110001164	113321	Physalis alkekengi L., 1753
110001164	115076	Polystichum setiferum (Forssk.) T.Moore ex Woyn., 1913
110001164	121606	Scilla bifolia L., 1753
110001164	127382	Trifolium medium L., 1759

Source : inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, Ministère chargé de l'écologie, 2013

Autres espèces (observées entre 2000 et 2003)

NM_SFFZN	CDE ESP*	NOM ESPÈCE
110001164	84110	Arum italicum Mill., 1768
110001164	84524	Asplenium scolopendrium L., 1753
110001164	3608	Dryocopus martius (Linnaeus, 1758)
110001164	101188	Helleborus foetidus L., 1753
110001164	103734	Iris foetidissima L., 1753
110001164	109506	Neottia nidus-avis (L.) Rich., 1817
110001164	112421	Paris quadrifolia L., 1753
110001164	2832	Pernis apivorus (Linnaeus, 1758)

Source : inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, Ministère chargé de l'écologie, 2013

2.9.5. NATURA 2000

La commune est située à environ 5 kilomètres à l'extérieur des sites NATURA 2000 environnants protégés au titre de la Directive Oiseaux. Intitulée « Boucles de la Marne », cette ZPS est localisée à l'ouest (Meaux), au nord (Congis-sur-Therouanne), et au nord-est (Isles-les-Meldeuses, Mary-sur-Marne, Tancrou, Jaignes et Armentières-en-Brie).

Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen destiné à préserver la biodiversité en assurant le maintien ou le rétablissement dans un état favorable des habitats d'espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire.

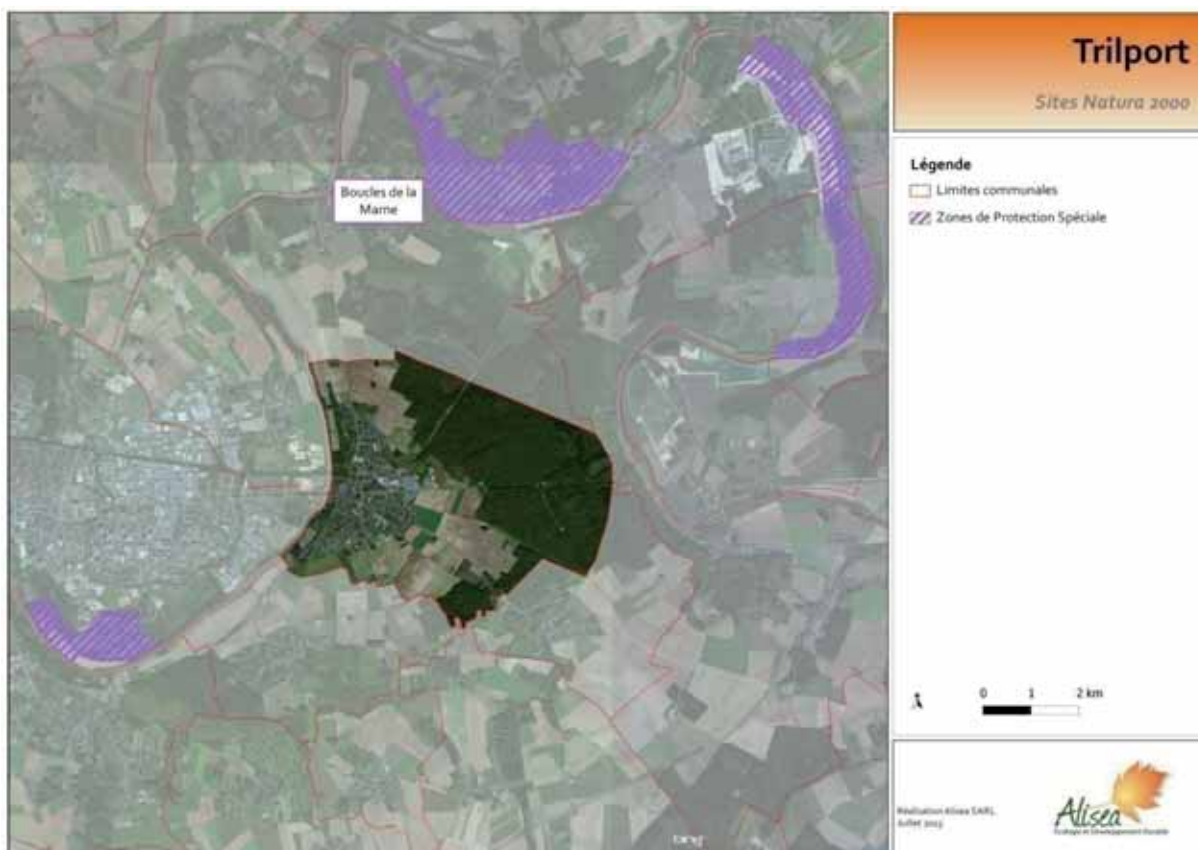
Ce réseau s'appuie sur deux Directives :

- La Directive «Oiseaux» (2009/147/CEE), du 30 novembre 2009, qui concerne la conservation des oiseaux sauvages et la protection des habitats nécessaires à la reproduction et à la survie d'espèces d'oiseaux considérées comme rares ou menacées à l'échelle de l'Europe. Elle prévoit pour cela la création de Zones de Protection Spéciale (ZPS).
- La Directive «Habitats Faune et Flore» (92/43/CEE) du 21 mai 1992, qui a pour objet la conservation d'espèces et d'espaces sauvages énumérés dans ses annexes. Elle prévoit pour cela la création de Zone Spéciale de Conservation (ZSC).

C'est le maillage de ces deux types de site (ZPS et ZSC) qui constitue le réseau Natura 2000.

La commune de Trilport se situe à 5 km d'une zone de Protection Spéciale.

Code	Nom	Surface	commentaires
FR1112003	Boucles de la Marne	2641 ha	De nombreuses espèces d'oiseaux présentes en hivernage ou pour la reproduction.



2.9.6. TRAME VERTE ET BLEUE

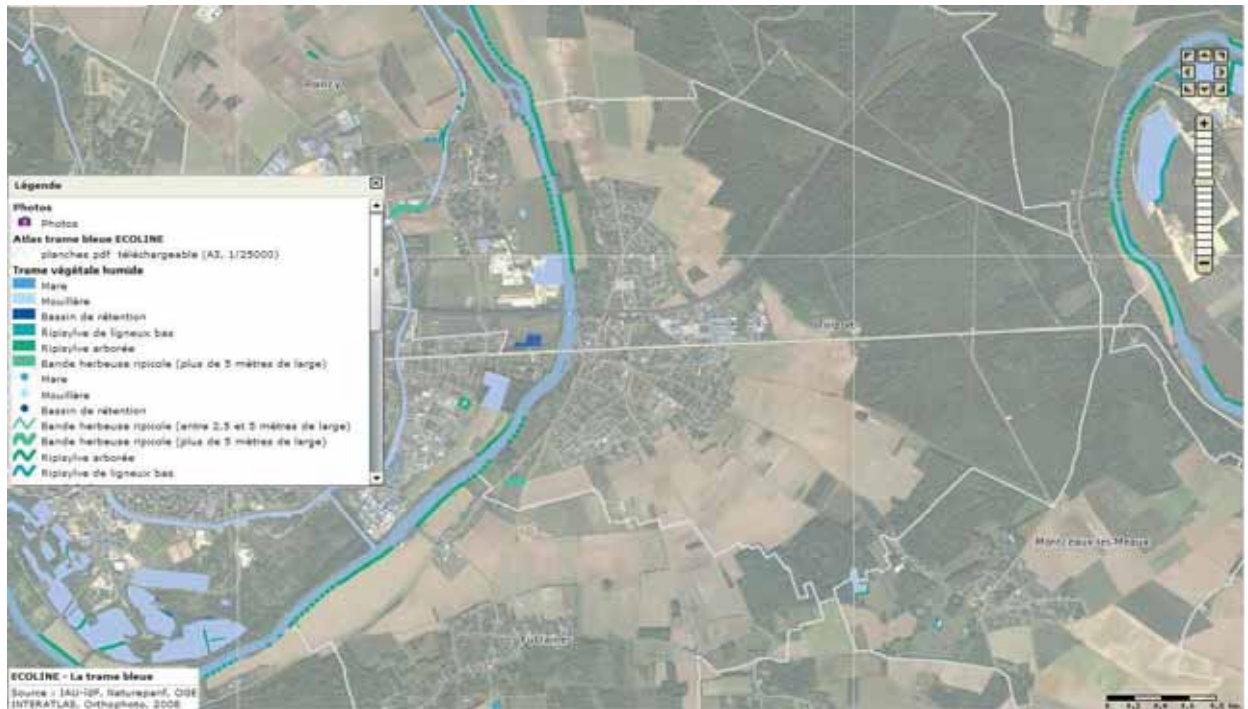
La commune est traversée par une trame verte et bleue relativement développée. Une trame boisée s'étend en arc de cercle sur les hauteurs trilportaises, reliant Fublaines au Sud à Congis-sur-Thérouanne au Nord. Au cœur du tissu urbain constitué, les grands jardins des pavillons individuels, les parcs publics et les terrains de sports constituent des relais ponctuels.



La trame herbacée, moins développée que la trame boisée à l'échelle communale, joue un rôle d'accompagnement des infrastructures routières ou des chemins ruraux. Elle crée des liens forts entre les parcs ou jardins de l'habitat pavillonnaire et les espaces boisés des hauteurs.



La trame bleue est uniquement représentée par la Marne et le ru du Travers sur Trilport.



Ces éléments sont synthétisés et problématisés dans le projet de Schéma Régional de Cohérence Ecologique adopté en octobre 2013.

La forêt de Montceaux y est décrite comme un réservoir de biodiversité important. Sa lisière constitue un corridor de la sous-trame herbacée des milieux calcaires à fonctionnalité réduite.

Par ailleurs, plusieurs continuités sont présentes sur et à proximité de la commune :

- un corridor fonctionnel de la trame herbacée,
- un corridor fonctionnel diffus au sein de la forêt de Montceaux,
- un corridor des milieux calcaires dont la fonctionnalité est réduite le long de la forêt de Montceaux,
- un corridor de la sous trame bleue constitué par la Marne.

Par ailleurs, le SRCE indique un secteur riche en mares et mouillères au niveau de la forêt de Montceaux coupé par une infrastructure de transport, la D603.

De ce fait, il existe un double risque de collision sur ce secteur avec la faune sauvage (sanglier, chevreuil, renard...) mais aussi un risque d'écrasement lors des mouvements migratoires d'amphibiens (la Grenouille agile, la Grenouille rousse, le Triton palmé et la Salamandre tachetée sont cités sur la commune).

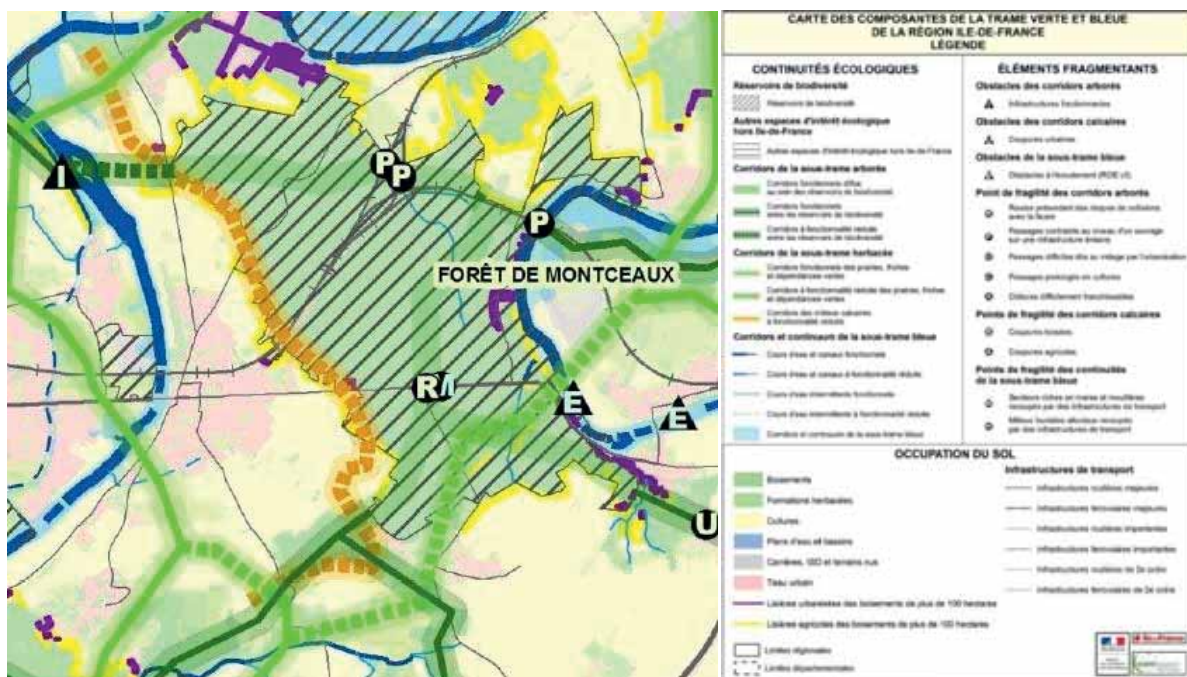
La voie ferrée traversant la forêt de Montceaux est également un élément fragmentant susceptible de provoquer des collisions.

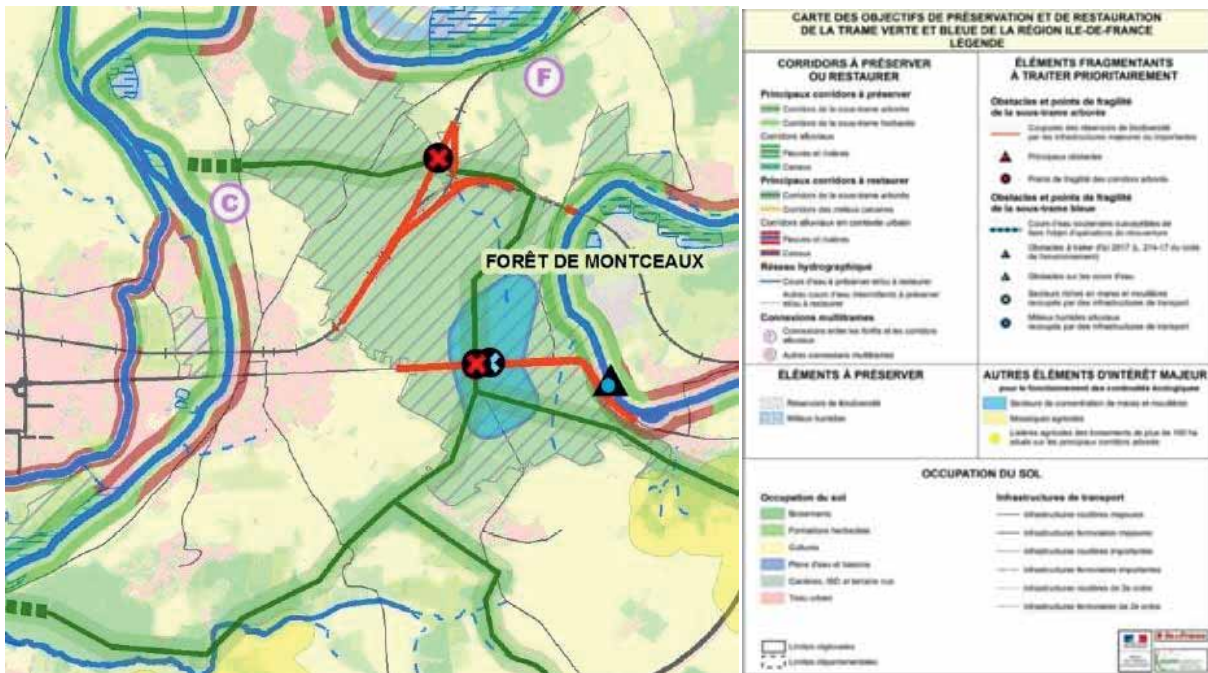
Enfin, il existe un autre réservoir de biodiversité sur la rive située en face de la commune de Trilport.

Au sein du tissu urbain, on note qu'un corridor de la sous-trame herbacée traverse la commune à hauteur du ru du Travers. Ce dernier ainsi que la Marne devront être préservés, notamment pour leur rôle de corridor alluvial en contexte urbain.

L'autre volet qui indique les objectifs du SRCE précise qu'il faut :

- traiter prioritairement les points fragmentant en particulier la D603 et la voie ferrée notamment par rapport au trames arborée et bleue (mares et mouillères),
- préserver et restaurer le corridor constitué de la Marne et ses berges ainsi que celui constitué par le ru du Travers.





En conclusion, on note que la commune est quadrillée par une trame verte et bleue que le projet de PLU s'attachera à préserver, voire à développer par endroits.

2.9.7. LE SDRIF

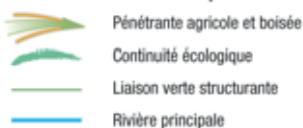
Le SDRIF actuellement a été approuvé par décret en Conseil d'État du 27 décembre 2013. Ce SDRIF apporte des éléments de compréhension du territoire, qu'il semble important de prendre en compte dans une approche telle que l'étude des continuités écologiques et de la biodiversité d'un territoire.

Garantir la cohérence du système régional des espaces ouverts

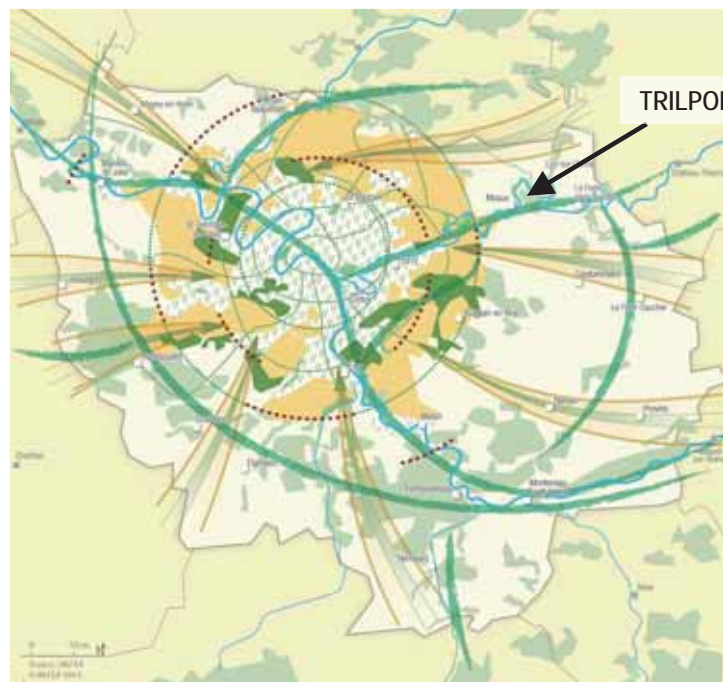
Reconquérir, préserver, valoriser les espaces ouverts



Maintenir et restaurer les liaisons entre les espaces



Mieux gérer les interfaces ville-campagne

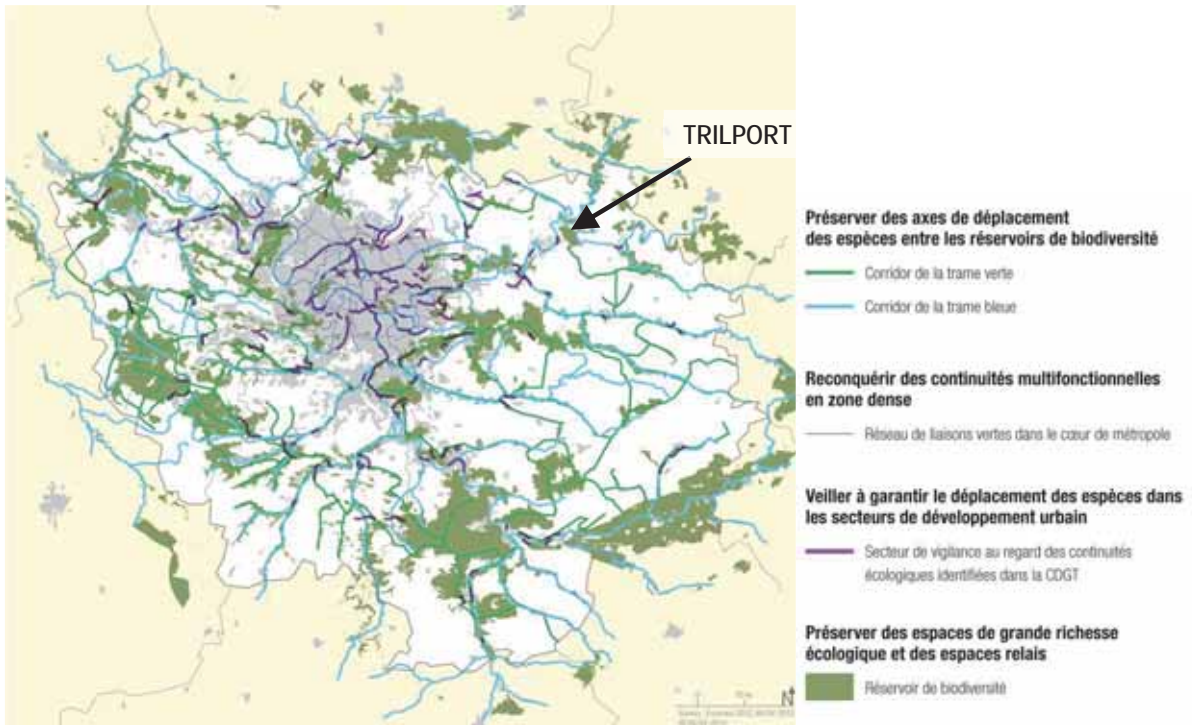


Sources : SDRIF2013

Le territoire communal de Trilport est concerné par :

- Le maintien et la restauration de la continuité des grandes vallées,
- La protection des massifs boisés.

Noyaux de biodiversité et continuités écologiques



(Source : SDRIF 2013)

Le territoire communal de Trilport est :

- à proximité de petites zones réservoirs de biodiversité,
- à proximité de zones tampons,
- à proximité d'une continuité écologique d'intérêt national,
- à proximité d'une continuité écologique d'intérêt régional.

2.9.8. ESPACES NATURELS SENSIBLES

Le Code de l'urbanisme précise (Loi n° 95-101 du 2 février 1995) : Article L 142-1 « Afin de préserver la qualité des sites, des paysages et des milieux naturels et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels selon les principes posés à l'article L 110, le département est compétent pour élaborer et mettre en œuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles, boisés ou non ».

Dans le code de l'environnement (Dalloz éd. 2002), l'éditeur précise en note que « les espaces à protéger sont ceux dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable ».

Le département dispose pour cela d'un droit de préemption (qu'il exerce en concertation avec les communes, ou qu'il peut céder aux communes) et de la possibilité d'instituer une taxe départementale des espaces naturels sensibles. Cette taxe doit être affectée à l'acquisition par le département de tels espaces ou à la participation à cette acquisition par une autre collectivité ou un organisme public, ou à l'aménagement et l'entretien de ces espaces.

En janvier 2011, le Conseil général a adopté son premier Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles (SDENS 2011-2016) avec pour objectif la mise en œuvre d'un véritable réseau écologique en Seine-et-Marne pour répondre aux préconisations de la Trame verte et bleue issue du Grenelle de l'Environnement.

Ce schéma propose :

- une politique de création et d'acquisition d'ENS d'intérêt départemental, pour intensifier la protection et la mise en valeur des sites écologiquement remarquables,
- une politique d'aides, pour inciter les autres collectivités à créer et valoriser les zones classées potentiellement ENS.

Aucun ENS constitué n'est à recenser sur le territoire communal.

2.9.9. INVENTAIRE FLORE ET HABITATS

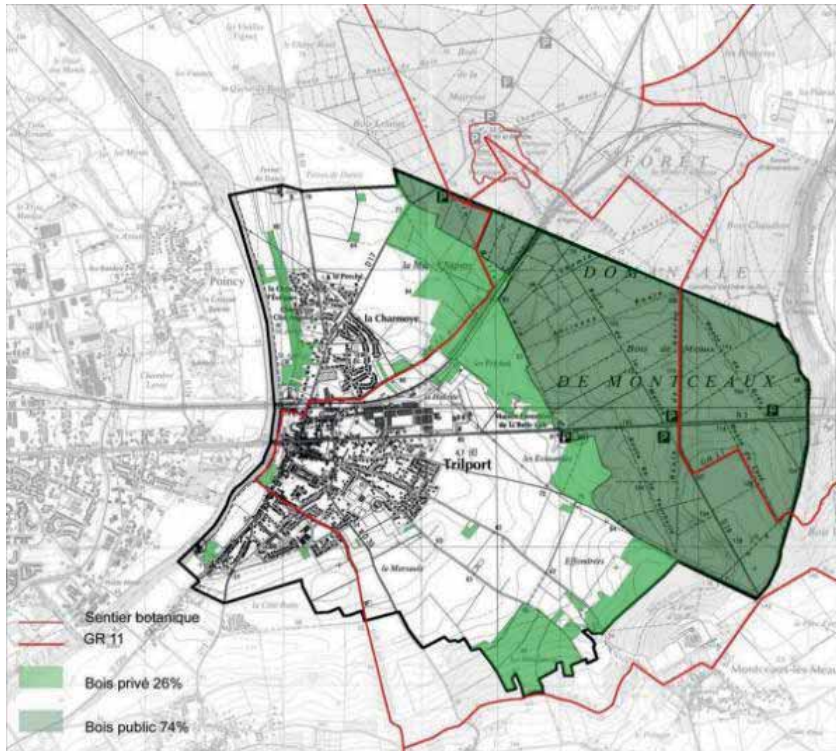
2.9.9.1. Grandes entités

Les zones boisées

Les espaces boisés représentent 45% de la superficie communale. Parmi ces espaces boisés, les espaces privés constituent 26% et le boisement public 74%. Le boisement public correspond à la forêt domaniale de Montceaux.

Trilport n'est couverte que par une seule partie de cette forêt domaniale. Elle s'étale aussi sur les communes voisines : Germigny-l'Evêque et Armentières-en-Brie. La forêt domaniale est elle-même insérée dans une entité boisée plus large, disséminée dans le reste de la boucle de la Marne. Sur Trilport, les boisements privés sont situés soit en lisière de la forêt domaniale, soit au sud de la commune (« Les Meulières » et le « parc d'en Bas »).

Répartition des espaces boisés privés et publics



Source : Atelier TEL

On peut classer ces espaces boisés en 3 catégories :

- Boisements situés en zone agricole ou en zone urbaine non caractéristique de zone humide.
- Boisements de milieux humides plus ou moins denses.
- Forêt domaniale de Montceaux qui s'étend sur 685 hectares. Il s'agit d'une ancienne forêt royale, aujourd'hui gérée par l'ONF. La forêt appartient à une entité boisée de plus de 100 hectares et de ce fait, ses lisières sont protégées de toute nouvelle urbanisation à moins de 50m, en dehors des sites urbains constitués (voir partie IV sur les contraintes supra-communales). Elle fait également l'objet d'un classement en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique) de type II.

Ces différents espaces boisés assurent un rôle de refuge, de nidification ou reproduction et d'alimentation pour de nombreuses espèces animales.

Les zones humides

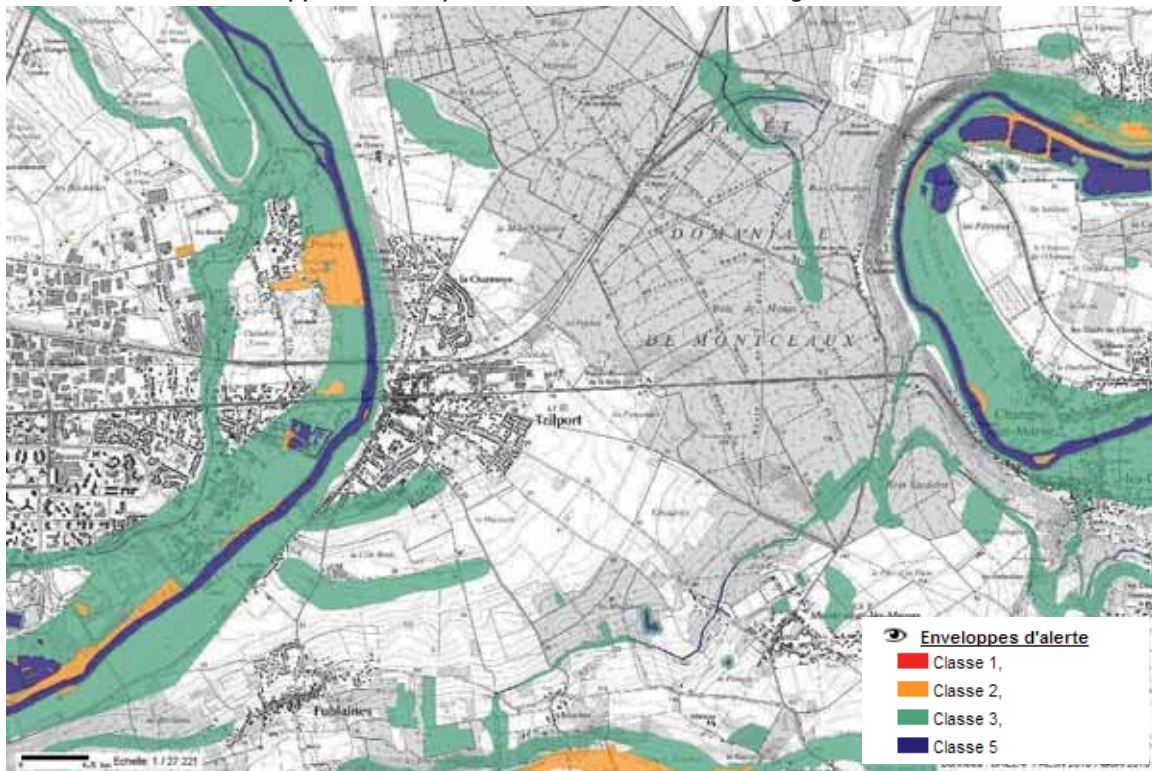
Elles sont variées sur le territoire avec notamment la présence de nombreuses mares et mouillères dans la forêt de Montceaux (source SRCE) mais également la présence de la Marne et du ru du Travers. Ces habitats sont généralement très riches d'un point de vue écologique (aussi bien en espèces animales que végétales).

Par ailleurs, d'après la DRIEE-IdF et son étude sur la connaissance des secteurs potentiellement humides de la région (selon les critères relatifs aux sols et à la végétation mises en avant par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié), il existe quelques zones sur le territoire de classe 3 et 5. Il semble y avoir également une zone de niveau 2 au niveau de la Marne.

En cas de projet d'urbanisation, ces zones nécessiteront des études complémentaires (étude pédologique et végétation) afin d'en déterminer le caractère humide.

Classe	Type d'information
Classe 1	Zones humides de façon certaine et dont la délimitation a été réalisée par des diagnostics de terrain selon les critères et la méthodologie décrits dans l'arrêté du 24 juin 2008 modifié.
Classe 2	Zones dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté : <ul style="list-style-type: none"> - zones identifiées selon les critères de l'arrêté mais dont les limites n'ont pas été calées par des diagnostics de terrain (photo-interprétation), - zones identifiées par des diagnostics terrain mais à l'aide de critères ou d'une méthodologie qui diffèrent de celle de l'arrêté.
Classe 3	Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.
Classe 4	Zones présentant un manque d'information ou pour lesquelles les informations existantes indiquent une faible probabilité de zone humide.
Classe 5	Zones en eau, ne sont pas considérées comme des zones humides.

Identification des enveloppes d'alerte potentiellement humides en région Ile-de-France



Source DRIEE-IDF

La carte ci-après (Seine-et-Marne Environnement) identifie des zones à enjeux le long de la rivière de la Marne ainsi que certaines mares, principalement localisées dans la forêt de Montceaux.



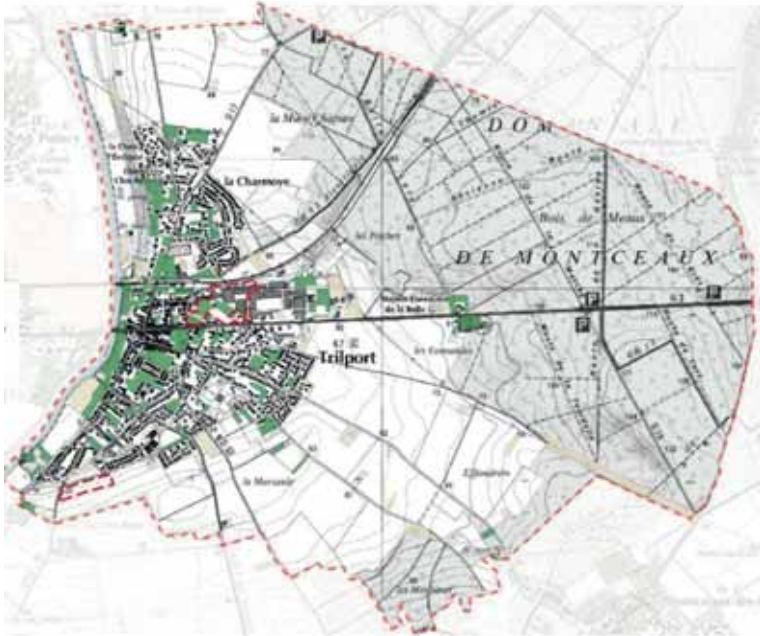
Carte 1 : Délimitation (en orange et rouge) des zones humides à enjeux sur Trilport

Les zones urbaines et les secteurs en friche

Ces espaces correspondent à des jardins privés ou des parcs plus ou moins aménagés.

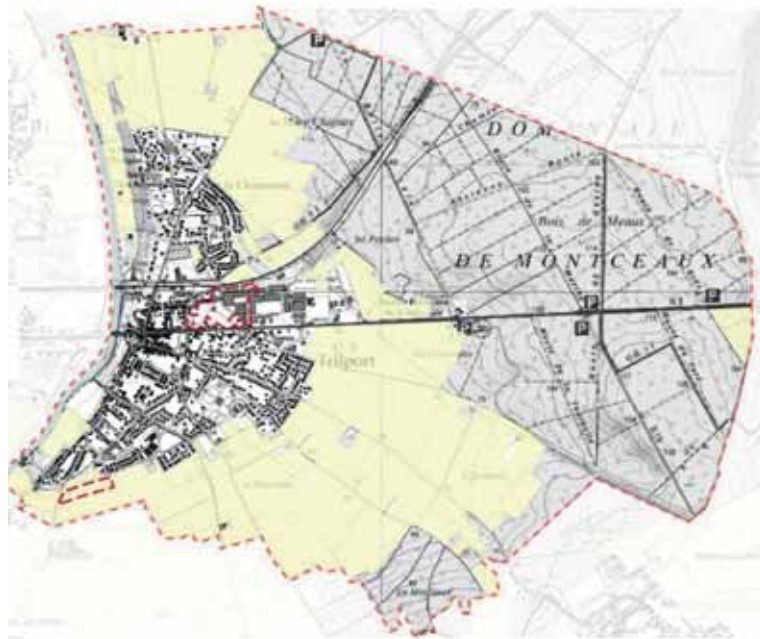
Leurs intérêts dépendent des aménagements et de la gestion qui y sont réalisés.

D'une manière générale, il faut connaître le milieu pour adapter la gestion. Par ailleurs, il faut veiller à avoir une réflexion sur les essences qui y sont plantées afin d'éviter les espèces exotiques envahissantes qui auront un impact négatif sur la biodiversité et seront difficiles à gérer par la suite.



Source : Atelier TEL juin 2003

Les zones agricoles



Source : Atelier TEL juin 2003

Les espaces agricoles sont présents sur une grande partie du territoire communal puisqu' ils en occupent 35%. Il s'agit essentiellement de cultures céréalières (blé, maïs) et de betterave. Quelques terres sont en jachère « dormante » et la commune ne recense que très peu de friches, hormis dans le nord, en lisière de forêt.

La zone agricole est généralement peu riche en biodiversité. Elle est cependant favorable aux espèces de plaine (avifaune, mammifères) notamment lorsqu'elle est agrémentée de boisements ou haies.

Certains boisements correspondent à d'anciens vergers.

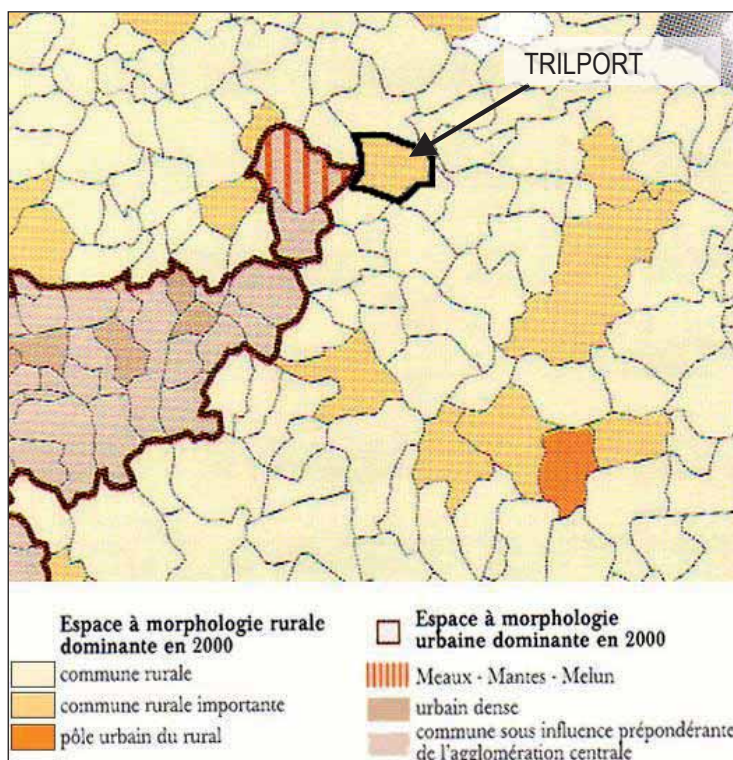
Les espaces agricoles jouent un rôle important de transition entre l'urbanisation et la forêt et contribuent largement aux vues remarquables en entrées de ville Est au niveau de la RD603.

Ces espaces agricoles forment une ceinture tout autour du tissu urbain et permettent des vues dégagées de part et d'autre de la commune. Trilport a su préserver son paysage rural grâce au maintien des espaces agricoles.

Espace rural, espace urbain

Dans le SCOT du Pays de Meaux en cours de révision, les espaces agricoles de Trilport sont identifiés comme étant des « espaces de sensibilité écologique et paysagère ».

En outre, dans l'Atlas rural et agricole de la Région Ile-de-France (IAURIF et DDAF), Trilport est considérée comme une commune rurale importante, ce qui n'est pas le cas des communes voisines telles que Fublaines, Montceaux-les- Meaux, Poincy, etc.



Source : Atlas rural et agricole, Conseil régional, IAURIF, 2004

Trilport est observée comme une commune rurale importante puisque, selon l'Atlas rural et agricole de la région Ile-de-France, sa population est comprise entre 2 500 habitants et 10 500 habitants et sa superficie rurale est inférieure à 85%.



Champs cultivés, vue depuis la RD603, en entrée de ville Est



Il s'agit essentiellement de cultures céréalières (blé, maïs) et de betterave. Quelques terres sont en jachère « dormante » et la commune ne recense que très peu de friches, hormis dans le nord, en lisière de forêt.

Champs de blé



En dehors d'une ferme au nord, les espaces cultivés à Trilport se caractérisent par une absence de constructions agricoles (mise à part une ancienne porcherie en mauvais état). Les seuls bâtiments agricoles encore en activité sont la ferme de Dancy, située au nord de la commune, la ferme de Monsieur Corbrion, située en plein cœur du bourg et la ferme Saint-Faron située dans la rue de Fulbaines dans l'ancien hameau du Bout Cornet.

La ferme de Dancy



La ferme de Dancy se situe sur deux communes, Trilport et Germigny-l'Evêque. Le porche d'entrée est typique des corps de ferme de la région. On retrouve d'ailleurs le même porche dans le centre bourg pour la ferme de Monsieur Corbrion. Son positionnement, en ligne de crête des plateaux, légèrement en dessous du point culminant, en limite de zone inondable et en limite de commune est également typique des fermes briardes.

La ferme Saint-Faron, rue de Fublaines



Les espaces agricoles sont parsemés de petits boisements qui correspondent à :

- des boisements ponctuels au sud de la commune. La qualité et la taille de ces boisements sont variables. Il s'agit dans l'ensemble de lanières organisées le long des axes routiers ou chemins agricoles. Dans le passé, ces boisements auraient été des vergers ou des vignobles. Plusieurs Trilportais étaient, en effet, viticulteurs. Aujourd'hui encore, certains accueillent un verger.
- des boisements résiduels au nord de la commune. Des traces de ces boisements se retrouvent sur des cartes anciennes datant de 1953.

Vergers situés au milieu de la plaine agricole

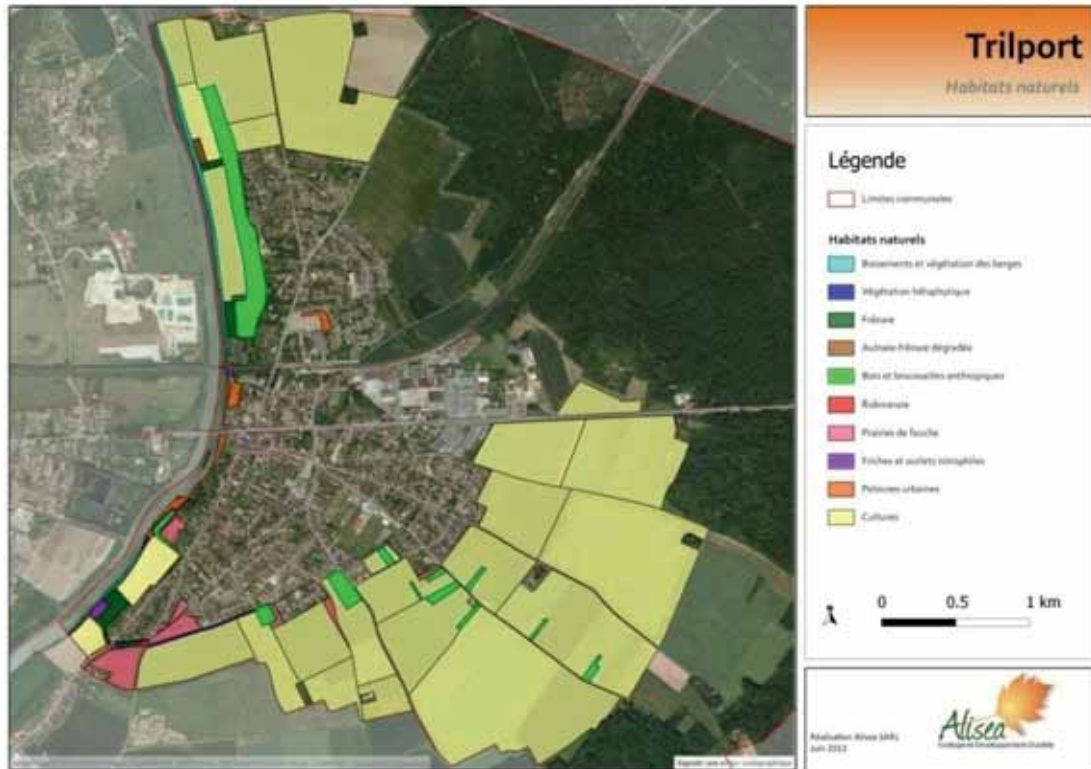


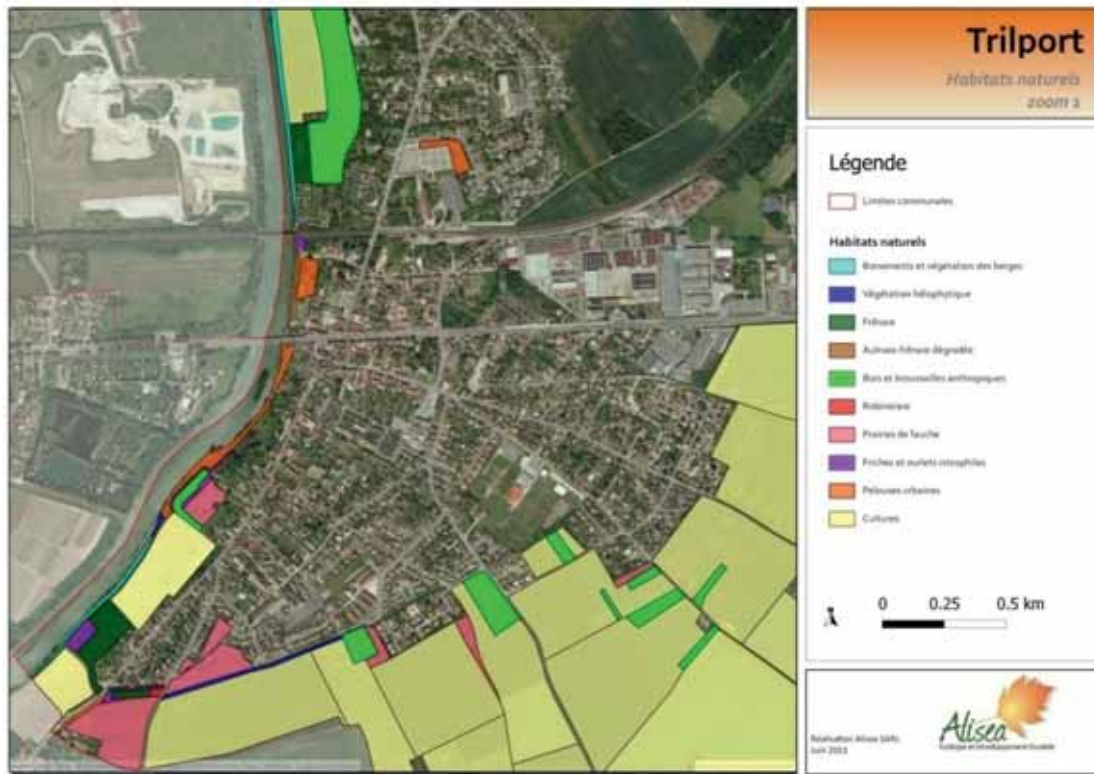
2.9.9.2. Les habitats naturels

D'après le repérage écologique non exhaustif réalisé en juin 2013 afin de caractériser autant que possible les habitats présents sur la commune, 10 habitats naturels ont pu être recensés :

- ✓ Les boisements et végétation des berges.
Ces espaces sont constitués d'un faible cordon de végétation arborée, arbustive ou herbacée que l'on appelle la ripisylve.
- ✓ La végétation héliophytique
Une héliophyte est une plante qui est enracinée sous l'eau, mais dont les tiges, les fleurs et les feuilles sont aériennes.
- ✓ Les Frênaies
Cet habitat est composé en majorité de frênes. Cette espèce apprécie les sols frais notamment en bord de rivière.
- ✓ Les Aulnaies-Frênaies dégradées
Habitat de zones alluviales humides comportant essentiellement des aulnes et des frênes.
- ✓ Les bois et broussailles anthropiques
Il s'agit d'espaces naturels fortement impactés par l'activité humaine.
- ✓ Les Robineraies
Habitat composé en majorité du Robinier faux acacia. Originaire d'Amérique du nord, c'est une espèce exotique envahissante, qui va modifier la composition chimique du sol. En effet, en tant que légumineuse elle enrichit le sol de substances nutritives, et elle concurrence et modifie la végétation indigène.
- ✓ Les prairies de fauche
Habitat herbacé relativement diversifié plus ou moins riche en espèce selon la teneur en azote du sol. A noter, que 2 transects ont été réalisés afin de caractériser l'habitat naturel des prairies de fauche
- ✓ Les friches et ourlets nitrophiles
Les friches nitrophiles sont des zones herbacées très riches en nitrate. De ce fait, elles ont été colonisées par des espèces nitrophiles très communes. Les ourlets nitrophiles sont généralement des zones de bordures jouxtant les parcelles agricoles et les friches, généralement les bords de routes et les fossés.
- ✓ Les pelouses urbaines
Il s'agit d'espaces (généralement engazonnés) qui sont gérés de façon classique avec des tontes régulières (ce qui diminue le nombre d'espèces présentes).
- ✓ Les cultures
La grande culture laisse peu de place à la biodiversité, principalement en raison de l'évolution rapide du couvert végétal et des techniques utilisées. L'activité agricole intensive limite le développement d'une flore spontanée et variée en bordure des parcelles, du fait de l'utilisation des produits phytosanitaires. Cet espace est donc très peu diversifié.

- ✓ La Chênaie - Hêtraie de la forêt de Montceaux. Elle est composée majoritairement de chênes pédonculés et sessiles (dont certains sont remarquables comme le « gros chêne » âgé d'environ 540 ans ou « le chêne du roi » âgé d'environ 350 ans) et de hêtres. D'autres feuillus comme le frêne, le charme ou le tilleul sont également présents. Par ailleurs, les résineux constituent un peu moins de 10% du peuplement. Elle est gérée par l'Office National des Forêts. La valeur floristique de la forêt est caractérisée comme faible mis à part en lisière de bois où ont été identifiées des espèces végétales telles que le trèfle intermédiaire, le Polystic à soies, le Dryoptéris écailleux....





Afin de caractériser l'habitat naturel des prairies de fauche cité ci-dessus, deux transects ont été réalisés.



Suite à l'étude complémentaire d'août 2014 sur les secteurs à enjeux (cf chapitre suivant), un habitat, se situant à proximité de la future aire d'accueil des gens du voyage, peut être ajouté :

✓ La pelouse calcicole.

Plusieurs espèces caractéristiques de cet habitat sont présentes notamment l'Origan commun (*Origanum vulgare*), le Brachypode penné (*Brachypodium pinnatum*) présent en taches, la Germandrée botryde (*Teucrium botrys*), la Brunelle laciniée (*Prunella laciniata*), le Panicaut champêtre (*Eryngium campestre*) et le Brome dressé (*Bromus erectus*).

Cet habitat est ici considéré comme remarquable compte tenu de sa flore riche en espèces rares en Ile-de-France.

2.9.9.3. Les espèces végétales

BIBLIOGRAPHIE

D'après le Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien, 290 espèces ont été observées sur le territoire depuis 1990.

Leur base de données indique que plusieurs espèces végétales remarquables sont présentes sur le territoire :

- ✓ Le Fragon (*Ruscus aculeatus*), espèce assez rare en Ile-de-France. Cette espèce se développe dans les boisements acidiphiles.



Fragon (source Wikimedia)

- ✓ La cardamine impatiente (*Cardamine impatiens*), espèce protégée au niveau régional et vraisemblablement inventoriée sur les berges de la Marne.



Cardamine impatiente (Source : Université de Besançon)

- ✓ L'Epipactis violacée (*Epipactis viridiflora*), orchidée très rare, vulnérable en Ile-de-France, déterminante de ZNIEFF et protégée régionale. Elle pousse dans les Chênaies-hêtraies assez sombres et fraîches, sur sols argileux à marneux.



Epipactis violacée (Source : Wikimedia)

- ✓ Céphalanthère à feuilles longues (*Cephalanthera longifolia*), orchidée très rare, en danger en Ile de France et déterminante de ZNIEFF. Elle se rencontre dans les bois à sol bien drainé calcaire ou légèrement acide.



Céphalanthère à feuilles longues (Source : Wikimedia)

- ✓ La Scille à deux feuilles (*Scilla bifolia*), Espèce très rare et déterminante de ZNIEFF en Ile-de-France. Elle pousse dans les sous-bois frais.



Scille à deux feuilles (source Wikimedia)

Le CBNBP cite également deux espèces exotiques envahissantes : le Robinier faux-acacia et le Bident à fruits



noirs.

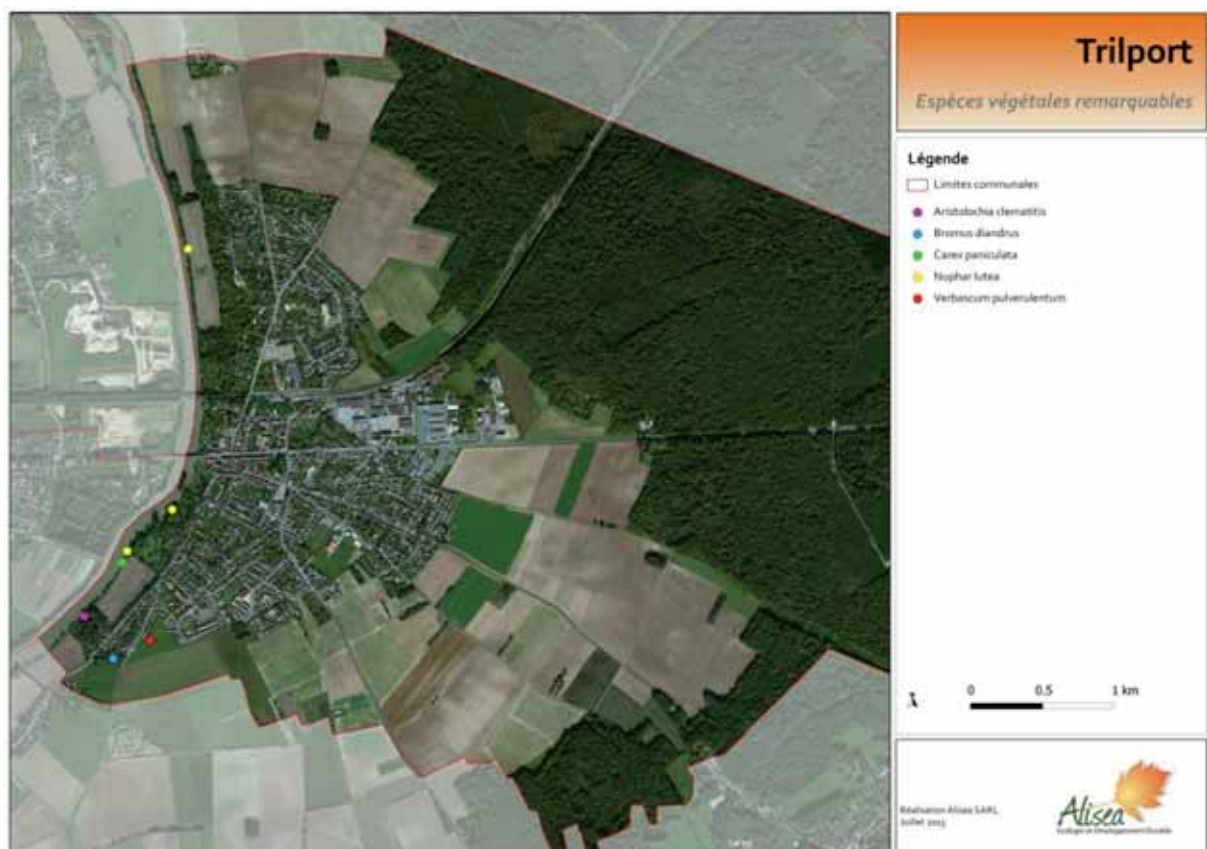
Robinier faux-acacia et Bident à fruits noirs (Alisea et Wikimedia)

REPERAGE DE TERRAIN

En complément de cette approche bibliographique, l'inventaire de terrain réalisé en 2013 et 2014 a permis de recenser 212 espèces végétales.

Parmi ces espèces, 5 remarquables avaient été mises en évidence en 2013 :

- ✓ L'Aristolochie clématite (*Aristolochia clematitis*), rare en Ile-de-France
- ✓ Le Brome à deux étamines (*Bromus diandrus*), assez rare en Ile-de-France
- ✓ La Laïche paniculée (*Carex paniculata*), assez rare en Ile-de-France
- ✓ Le Nénuphar jaune (*Nuphar lutea*), assez rare en Ile-de-France
- ✓ La Molène pulvérulente (*Verbascum pulverulentum*), très rare en Ile-de-France



Ces espèces végétales remarquables ont été observées en bord de Marne ainsi qu'au sud de la zone urbaine.



Aristoloche clématite, Molène pulvérulente et Nénuphar jaune (Wikimedia)

De plus, suite à l'étude complémentaire d'août 2014 sur les secteurs à enjeux (cf chapitre suivant), plusieurs espèces remarquables peuvent être ajoutées :

- ✓ La Brunelle laciniée (*Prunella laciniata*), très rare en Ile-de-France (RR) et quasiment menacée (NT),
- ✓ La Germandrée botryde (*Teucrium botrys*) très rare en Ile-de-France (RR) mais non menacée (LC),
- ✓ Le Mélilot élevé (*Melilotus altissimus*), rare en Ile-de-France (R) mais non menacé (LC),
- ✓ La Petite-centaurée délicate (*Centaureum pulchellum*), assez rare en Ile-de-France (AR) mais non menacée (LC),
- ✓ L'Iris fétide (*Iris foetidissima*), assez rare en Ile-de-France (AR) mais non menacée (LC),
- ✓ La Gesse tubéreuse (*Lathyrus tuberosus*), assez rare en Ile-de-France (AR) mais non menacée (LC),
- ✓ Le Trèfle hybride (*Trifolium hybridum*), rare en Ile-de-France (R ?) dont le statut de menace est inconnu faute de données (DD),

Toutes ces espèces sont décrites dans le chapitre des « secteurs à enjeux ».

Par ailleurs, dix espèces considérées comme exotiques envahissantes ont été notées : le Robinier faux-acacia, le Solidage du Canada, l'Euphorbe des jardins, le Sumac hérissé, le Laurier cerise, la vigne vierge commune, la Symphorine à fruits blancs, la Vigne-vierge commune, le Cotoneaster et la Vergerette annuelle.



Solidage du canada, Laurier Cerise, Vigne vierge commune (Wikimedia)



Cotoneaster, Symphorine à fruits blancs, Vergerette annuelle (Wikimedia)

Pour rappel, les espèces exotiques envahissantes (ou espèces invasives) constituent la seconde cause de régression de la biodiversité au niveau mondial.

Le Programme des Nations Unies pour l'Environnement évalue le coût mondial des dommages et du contrôle de ces espèces à 1400 milliards de dollars par an.

Selon l'Agence Européenne pour l'Environnement ce coût est d'environ 12 milliards d'euros par an en Europe.

Une liste des espèces à proscrire sera annexée au PLU.

Liste des espèces observées (Source : Alisea)

Taxon	Nom commun	Statut en Ile-de-France		Rareté IDF 2010	Epèces exotiques
<i>Acer campestre</i> L.	Erable champêtre	Ind.		CCC	
<i>Acer platanoides</i> L.	Erable plane	Nat. (E.)	Cult.	CC	o
<i>Acer pseudoplatanus</i> L.	Erable sycomore	Nat. (E.)	Cult.	CCC	o
<i>Achillea millefolium</i> L.	Achillée millefeuille	Ind.		CCC	
<i>Agrimonia eupatoria</i> L.	Aigremoine eupatoire	Ind.		CCC	
<i>Agrostis stolonifera</i> L.	Agrostis stolonifère	Ind.		CCC	
<i>Alliaria petiolata</i> (M. Bieb.) Cavara &	Alliaire	Ind.		CCC	
<i>Alnus glutinosa</i> (L.) Gaertn.	Aulne glutineux	Ind.		CC	
<i>Anagallis arvensis</i> L.	Mouron rouge	Ind.		CCC	
<i>Anemone nemorosa</i> L.	Anémone des bois	Ind.		C	
<i>Anthoxanthum odoratum</i> L.	Flouve odorante	Ind.		CC	
<i>Anthriscus sylvestris</i> (L.) Hoffm.	Cerfeuil des bois	Ind.		CC	
<i>Arctium lappa</i> L.	Grande bardane	Ind.		CC	
<i>Arctium minus</i> (Hill) Bernh.	Petite bardane	Ind.		CC	
<i>Aristolochia clematitis</i> L.	Aristolochie clématite	Ind.		R	
<i>Arrhenatherum elatius</i> (L.) P.Beauv. ex J.	Fromental élevé	Ind.		CCC	
<i>Artemisia vulgaris</i> L.	Armoise commune	Ind.		CCC	
<i>Arum maculatum</i> L.	Arum tacheté	Ind.		CC	
<i>Avena fatua</i> L.	Folle-avoine	Ind.		CC	
<i>Bellis perennis</i> L.	Pâquerette vivace	Ind.		CCC	
<i>Betula pendula</i> Roth	Bouleau verruqueux	Ind.		CCC	
<i>Brachypodium pinnatum</i> (L.) P.Beauv.	Brachypode penné	Ind.		C	
<i>Brachypodium sylvaticum</i> (Huds.)	Brachypode des bois	Ind.		CCC	
<i>Brassica napus</i> L.	Colza	Subsp.	Cult.	.	
<i>Bromus diandrus</i> Roth	Brome à deux étamines	Ind.		AR	
<i>Bromus erectus</i> Huds.	Brome érigé	Ind.		C	
<i>Bromus hordeaceus</i> L.	Brome mou	Ind.		CCC	
<i>Bromus sterilis</i> L.	Brome stérile	Ind.		CCC	
<i>Bryonia dioica</i> Jacq.	Bryone dioïque	Ind.		CC	
<i>Calystegia sepium</i> (L.) R.Br.	Liseron des haies	Ind.		CCC	
<i>Campanula rapunculus</i> L.	Campanule raiponce	Ind.		CC	
<i>Capsella bursa-pastoris</i> (L.) Medik.	Capselle bourse-à-pasteur	Ind.		CCC	
<i>Carex acutiformis</i> Ehrh.	Laïche des marais	Ind.		C	
<i>Carex paniculata</i> L.	Laïche paniculée	Ind.		AR	
<i>Carpinus betulus</i> L.	Charme	Ind.		CCC	
<i>Castanea sativa</i> Mill.	Châtaignier	Nat. (E.)	Ind.	CC	o
<i>Catapodium rigidum</i> (L.) C.E.Hubb.	Fétuque raide	Ind.		AC	
<i>Centaurea jacea</i> L.	Centaurée jacée	Ind.		RR ?	
<i>Centaurium erythraea</i> Rafn	Petite centaurée	Ind.		CC	
<i>Centaurium pulchellum</i> (Sw.) Druce	Petite-centaurée	Ind.		AR	
<i>Cerastium fontanum</i> Baumg.	Céraiste commun	Ind.		CCC	
<i>Chaerophyllum temulum</i> L.	Cerfeuil penché	Ind.		CC	
<i>Chelidonium majus</i> L.	Grande chélidoine	Ind.		CCC	
<i>Chenopodium album</i> L.	Chénopode blanc	Ind.		CCC	
<i>Cirsium arvense</i> (L.) Scop.	Cirse des champs	Ind.		CCC	
<i>Cirsium vulgare</i> (Savi) Ten.	Cirse commun	Ind.		CCC	
<i>Clematis vitalba</i> L.	Clématite des haies	Ind.		CCC	
<i>Clinopodium vulgare</i> L.	Clinopode commun	Ind.		CC	

<i>Convolvulus arvensis</i> L.	Liseron des champs	Ind.		CCC	
<i>Cornus mas</i> L.	Cornouiller mâle	Ind.		AC	
<i>Cornus sanguinea</i> L.	Cornouiller sanguin	Ind.		CCC	
<i>Corylus avellana</i> L.	Noisetier, Coudrier	Ind.		CCC	
<i>Cotoneaster integerrimus</i> Medik.	Cotonéaster commun	Subsp.	Cult.	.	?
<i>Crataegus laevigata</i> (Poir.) DC.	Aubépine à deux styles	Ind.		C	
<i>Crataegus monogyna</i> Jacq.	Aubépine à un style	Ind.		CCC	
<i>Crepis capillaris</i> (L.) Wallr.	Crépide capillaire	Ind.		CCC	
<i>Crepis setosa</i> Haller f.	Crépide hérissée	Ind.		CC	
<i>Cymbalaria muralis</i> G.Gaertn., B.Mey. &	Ruine de Rome	Nat. (E.)		CC	o
<i>Dactylis glomerata</i> L.	Dactyle aggloméré	Ind.		CCC	
<i>Daucus carota</i> L.	Carotte sauvage	Ind.		CCC	
<i>Dipsacus fullonum</i> L.	Cabaret des oiseaux	Ind.		CCC	
<i>Dryopteris filix-mas</i> (L.) Schott	Fougère mâle	Ind.		CCC	
<i>Elytrigia repens</i> (L.) Desv. ex Nevski	Chiendent commun	Ind.		CCC	
<i>Epilobium hirsutum</i> L.	Epilobe hérissé	Ind.		CCC	
<i>Epilobium parviflorum</i> Schreb.	Epilobe à petites fleurs	Ind.		CC	
<i>Equisetum arvense</i> L.	Prêle des champs	Ind.		CCC	
<i>Erigeron annuus</i> (L.) Desf.	Vergerette annuelle	Nat. (E.)		C	3
<i>Erodium cicutarium</i> (L.) L'Her.	Bec-de-grue à feuilles de	Ind.		CC	
<i>Eryngium campestre</i> L.	Panicaut champêtre	Ind.		CC	
<i>Euphorbia exigua</i> L.	Euphorbe fluette	Ind.		C	
<i>Euphorbia lathyris</i> L.	Euphorbe des jardins	Nat. (E.)		AC	1
<i>Euphorbia peplus</i> L.	Euphorbe omblette	Ind.		CC	
<i>Fagus sylvatica</i> L.	Hêtre	Ind.	Cult.	CC	
<i>Festuca gigantea</i> (L.) Vill.	Fétuque géante	Ind.		AC	
<i>Filipendula ulmaria</i> (L.) Maxim.	Reine des prés	Ind.		CC	
<i>Foeniculum vulgare</i> Mill.	Fenouil commun	Nat. (E.)		AR	1
<i>Fragaria vesca</i> L.	Fraisier des bois	Ind.		CCC	
<i>Fraxinus excelsior</i> L.	Frêne élevé	Ind.		CCC	
<i>Galium aparine</i> L.	Gaillet gratteron	Ind.		CCC	
<i>Galium mollugo</i> L.	Gaillet mollugine	Ind.		CCC	
<i>Galium verum</i> L.	Gaillet jaune	Ind.		CC	
<i>Geranium dissectum</i> L.	Géranium découpé	Ind.		CCC	
<i>Geranium molle</i> L.	Géranium à feuilles molles	Ind.		CCC	
<i>Geranium pyrenaicum</i> Burm.f.	Géranium des Pyrénées	Ind.		CC	
<i>Geranium rotundifolium</i> L.	Géranium à feuilles rondes	Ind.		CC	
<i>Geum urbanum</i> L.	Benoîte des villes	Ind.		CCC	
<i>Glechoma hederacea</i> L.	Lierre terrestre	Ind.		CCC	
<i>Hedera helix</i> L.	Lierre grimpant	Ind.		CCC	
<i>Heracleum sphondylium</i> L.	Berce commune	Ind.		CCC	
<i>Hieracium pilosella</i> L.	Epervière piloselle	Ind.		C	
<i>Holcus lanatus</i> L.	Houlque laineuse	Ind.		CCC	
<i>Hordeum murinum</i> L.	Orge des rats	Ind.		CC	
<i>Humulus lupulus</i> L.	Houblon	Ind.		CC	
<i>Hypericum perforatum</i> L.	Millepertuis perforé	Ind.		CCC	
<i>Hypochaeris radicata</i> L.	Porcelle enracinée	Ind.		CCC	
<i>Inula conyza</i> DC.	Inule conyze	Ind.		C	
<i>Iris foetidissima</i> L.	Iris fétide	Ind.		AR	
<i>Iris pseudacorus</i> L.	Iris faux-acore	Ind.		CC	
<i>Juglans regia</i> L.	Noyer commun	Nat. (E.)		CC	1
<i>Juncus conglomeratus</i> L.	Jonc aggloméré	Ind.		C	
<i>Juncus effusus</i> L.	Jonc épars	Ind.		CCC	

<i>Knautia arvensis</i> (L.) Coult.	Knautie des champs	Ind.		CC	
<i>Lactuca serriola</i> L.	Laitue sauvage	Ind.		CCC	
<i>Lactuca virosa</i> L.	Laitue vireuse	Ind.		AC	
<i>Lamium album</i> L.	Lamier blanc	Ind.		CCC	
<i>Lamium purpureum</i> L.	Lamier pourpre	Ind.		CC	
<i>Lathyrus latifolius</i> L.	Gesse à larges feuilles	Nat. (S.)		AC	1
<i>Lathyrus tuberosus</i> L.	Gesse tubéreuse	Ind.		AR	
<i>Ligustrum vulgare</i> L.	Troène commun	Ind.		CCC	
<i>Linaria vulgaris</i> Mill.	Linaire commune	Ind.		CCC	
<i>Linum catharticum</i> L.	Lin purgatif	Ind.		C	
<i>Listera ovata</i> (L.) R.Br	Listère ovale	Ind.		CCC	
<i>Lolium perenne</i> L.	Ivraie vivace	Ind.		CCC	
<i>Lotus corniculatus</i> L.	Lotier corniculé	Ind.		CCC	
<i>Lycopus europaeus</i> L.	Lycophe d'Europe	Ind.		CC	
<i>Lythrum salicaria</i> L.	Salicaire commune	Ind.		CC	
<i>Malva sylvestris</i> L.	Mauve des bois	Ind.		CC	
<i>Matricaria discoidea</i> DC.	Matricaire fausse-	Nat. (E.)		CC	1
<i>Matricaria perforata</i> Mérat	Matricaire inodore	Ind. ?		CCC	
<i>Matricaria recutita</i> L.	Matricaire camomille	Ind.		CC	
<i>Medicago arabica</i> (L.) Huds.	Luzerne tachetée	Ind.		CC	
<i>Medicago lupulina</i> L.	Luzerne lupuline	Ind.		CCC	
<i>Medicago sativa</i> L.	Luzerne cultivée	Ind.	Nat. (S.)	CC	
<i>Melilotus altissimus</i> Thuill.	Mélicot élevé	Ind.		R	
<i>Mentha suaveolens</i> Ehrh.	Menthe à feuilles rondes	Ind.		CC	
<i>Myosotis arvensis</i> Hill	Myosotis des champs	Ind.		CCC	
<i>Nasturtium officinale</i> R.Br.	Cresson de Fontaine	Ind.		C	
<i>Nuphar lutea</i> (L.) Sm.	Nénuphar jaune	Ind.		AR	
<i>Origanum vulgare</i> L.	Origan commun	Ind.		CC	
<i>Papaver rhoeas</i> L.	Coquelicot	Ind.		CCC	
<i>Parthenocissus inserta</i> (A.Kern.) Fritsch	Vigne-vierge commune	Nat. (S.)		AR	3
<i>Parthenocissus quinquefolia</i> (L.) Planch.	Vigne-vierge à cinq	Subsp.		.	
<i>Pastinaca sativa</i> L.	Panais cultivé	Ind.		CCC	
<i>Phleum pratense</i> L.	Fléole des prés	Ind.		CCC	
<i>Phragmites australis</i> (Cav.) Steud.	Roseau commun	Ind.		CC	
<i>Picris echioides</i> L.	Picride fausse-vipérine	Ind.		CCC	
<i>Picris hieracioides</i> L.	Picride fausse-éperviaire	Ind.		CCC	
<i>Plantago coronopus</i> L.	Plantain corne-de-cerf	Ind.		AC	
<i>Plantago lanceolata</i> L.	Plantain lancéolé	Ind.		CCC	
<i>Plantago major</i> L.	Grand plantain	Ind.		CCC	
<i>Platanthera chlorantha</i> (Custer) Rchb.	Orchis verdâtre	Ind.		AC	
<i>Platanus vulgaris</i> Spach	Platane commun	Cult.	Subsp.	.	
<i>Poa annua</i> L.	Pâturin annuel	Ind.		CCC	
<i>Poa pratensis</i> L.	Pâturin des prés	Ind.		CC	
<i>Poa trivialis</i> L.	Pâturin commun	Ind.		CCC	
<i>Polygonum aviculare</i> L.	Renouée des oiseaux	Ind.		CCC	
<i>Polygonum hydropiper</i> L.	Renoué poivre d'eau	Ind.		C	
<i>Polygonum persicaria</i> L.	Renouée persicaire	Ind.		CCC	
<i>Populus alba</i> L.	Peuplier blanc	Nat. (E.)		AC	1
<i>Populus deltoides</i> Marshall	Peuplier de Virginie	Cult.	Subsp.	.	
<i>Populus x canescens</i> (Aiton) Sm.	Peuplier grisard	Nat. (E.)	Cult.	C	1
<i>Potentilla anserina</i> L.	Potentille ansérine	Ind.		CC	
<i>Potentilla reptans</i> L.	Potentille rampante	Ind.		CCC	

<i>Potentilla sterilis</i> (L.) Garcke	Potentille faux-fraisier	Ind.		CC	
<i>Prunella laciniata</i> (L.) L.	Brunelle laciniée	Ind.		RR	
<i>Prunella vulgaris</i> L.	Brunelle commune	Ind.		CCC	
<i>Prunus cerasus</i> L.	Griottier	Subsp.		-	
<i>Prunus laurocerasus</i> L.	Laurier-cerise	Nat. (S.)	Cult.	AR	2
<i>Quercus robur</i> L.	Chêne pédonculé	Ind.		CCC	
<i>Ranunculus acris</i> L.	Renoncule âcre	Ind.		CCC	
<i>Reseda alba</i> L.	Réséda blanc	Nat. (S.)		RR	1
<i>Rhus typhina</i> L.	Sumac hérissé	Subsp.		.	?
<i>Robinia pseudoacacia</i> L.	Robinier faux-acacia	Nat. (E.)		CCC	5
<i>Rosa arvensis</i> Huds.	Rosier des champs	Ind.		CCC	
<i>Rosa canina</i> (Groupe)	Rosier des chiens (groupe)	Ind.		CCC	
<i>Rubus fruticosus</i> (Groupe)	Ronce commune	Ind.		CCC	
<i>Rumex acetosa</i> L.	Oseille des prés	Ind.		CC	
<i>Rumex crispus</i> L.	Oseille crépue	Ind.		CCC	
<i>Rumex obtusifolius</i> L.	Oseille à feuilles obtuses	Ind.		CCC	
<i>Salix alba</i> L.	Saule blanc	Ind.		CC	
<i>Salix babylonica</i> L.	Saule pleureur	Cult.		-	
<i>Salix caprea</i> L.	Saule marsault	Ind.		CCC	
<i>Salvia pratensis</i> L.	Sauge des prés	Ind.		AC	
<i>Sambucus ebulus</i> L.	Sureau yèble	Ind.		C	
<i>Sambucus nigra</i> L.	Sureau noir	Ind.		CCC	
<i>Saponaria officinalis</i> L.	Saponaire officinale	Nat. (E.)		C	1
<i>Scrophularia auriculata</i> Loefl. ex L.	Scrofulaire aquatique	Ind.		CC	
<i>Scrophularia nodosa</i> L.	Scrofulaire noueuse	Ind.		CC	
<i>Securigera varia</i> (L.) Lassen	Coronille bigarrée	Ind.		C	
<i>Senecio jacobaea</i> L.	Sénéçon jacobée	Ind.		CCC	
<i>Senecio vulgaris</i> L.	Sénéçon commun	Ind.		CCC	
<i>Silene latifolia</i> Poir.	Compagnon blanc	Ind.		CCC	
<i>Sinapis arvensis</i> L.	Moutarde des champs	Ind.		CC	
<i>Solidago canadensis</i> L.	Solidage du Canada	Nat. (E.)		C	3
<i>Sonchus asper</i> (L.) Hill	Laiteron rude	Ind.		CCC	
<i>Sonchus oleraceus</i> L.	Laiteron potager	Ind.		CCC	
<i>Sorbus aucuparia</i> L.	Sorbier des oiseleurs	Ind.	Cult.	AC	
<i>Stellaria media</i> (L.) Vill.	Mouron des oiseaux	Ind.		CCC	
<i>Symphoricarpos albus</i> (L.) S.F.Blake	Symphorine à fruits blancs	Subsp.		.	?
<i>Symphytum officinale</i> L.	Grande consoude	Ind.		CC	
<i>Tanacetum vulgare</i> L.	Tanaisie commune	Ind.		CC	
<i>Taraxacum ruderalia</i> (Groupe)	Pissenlit rudéral (groupe)	Ind.		.	
<i>Teucrium botrys</i> L.	Germandrée botryde	Ind.		RR	
<i>Tilia platyphyllos</i> Scop.	Tilleul à grandes feuilles	Ind.		C	
<i>Torilis japonica</i> (Houtt.) DC.	Torilis faux-cerfeuil	Ind.		CCC	
<i>Trifolium campestre</i> Schreb.	Trèfle des champs	Ind.		CC	
<i>Trifolium fragiferum</i> L.	Trèfle fraise	Ind.		CC	
<i>Trifolium hybridum</i> L.	Trèfle hybride	ind.		R ?	
<i>Trifolium pratense</i> L.	Trèfle des prés	Ind.		CCC	
<i>Trifolium repens</i> L.	Trèfle blanc	Ind.		CCC	
<i>Typha latifolia</i> L.	Massette à larges feuilles	Ind.		C	
<i>Urtica dioica</i> L.	Grande ortie	Ind.		CCC	
<i>Valeriana officinalis</i> L.	Valériane officinale	Ind.		AC	
<i>Verbascum pulverulentum</i> Vill.	Molène pulvérulente	Ind.		RR	
<i>Verbascum thapsus</i> L.	Molène bouillon-blanc	Ind.		C	
<i>Veronica persica</i> Poir.	Véronique de Perse	Nat. (E.)		CCC	1

<i>Viburnum lantana</i> L.	Viorne mancienne	Ind.		CC	
<i>Vicia sativa</i> L.	Vesce cultivée	Ind.		CCC	
<i>Vicia sepium</i> L.	Vesce des haies	Ind.		CC	
<i>Viola arvensis</i> Murray	Pensée des champs	Ind.		C	
<i>Viscum album</i> L.	Gui	Ind.		CC	
<i>Vulpia myuros</i> (L.) C.C.Gmel.	Vulpie queue-de-rat	Ind.		C	

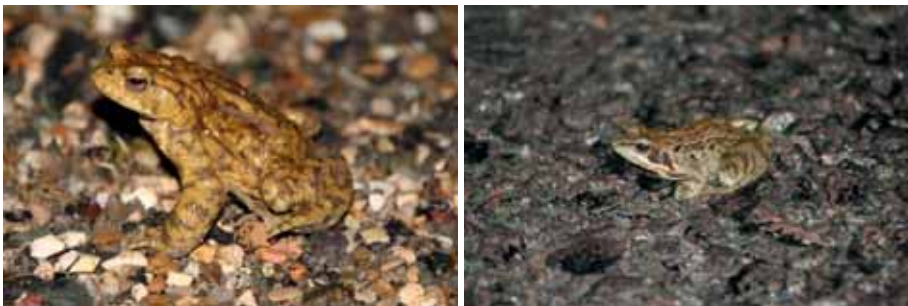
2.9.10. INVENTAIRE DE LA FAUNE

2.9.10.1. Batraciens et reptiles

Seule la grenouille verte a été observée. Cette espèce assez ubiquiste est présente sur la plupart des plans d'eau et des cours d'eau même de qualité médiocre et en contexte urbain. Cette espèce bénéficie d'une protection partielle (Arrêté ministériel du 04/06/80, J.O.N.C. du 4/06/80 modifiant l'arrêté du 24/04/79) car sa capture est autorisée à certaines périodes à des fins de consommation familiale ;

Par ailleurs, les espèces suivantes sont citées dans la bibliographie :

- le Crapaud commun (*Bufo bufo*),
- le triton palmé (*Lissotriton helveticus*),
- la Grenouille agile (*Rana dalmatina*),
- la Grenouille rousse (*Rana temporaria*),
- la Salamandre tachetée (*Salamandra salamandra*).



Crapaud commun et Grenouille rousse (ALISEA)

Concernant les reptiles, l'Orvet fragile et le Lézard des murailles sont présents sur le territoire communal.

2.9.10.2. Avifaune

54 espèces ont été contactées.

Les espèces recensées sont majoritairement communes en Ile-de-France et caractéristiques des milieux rencontrés (milieux urbains, forestiers, cultures et friches, milieux aquatiques...). En l'absence de certitude quant à la nidification des espèces observées, les espèces remarquables sont notamment :

- ✓ Le Bruant jaune (*Emberiza citrinella*) ; il apprécie les plaines agricoles avec haies et arbres, les lisères boisées, les boisements épars. Il est classé vulnérable dans la liste rouge UICN des oiseaux nicheurs menacés de métropoles et quasi-menacé dans celle d'Ile-de-France. Il est nicheur commun en Ile-de-France.



Bruant jaune (ALISEA)

- ✓ La Fauvette grisette (*Sylvia communis*) ; classée « quasi menacée » (NT) sur la liste rouge UICN des espèces nicheuses menacées en France, et nicheuse très commune en Ile-de-France.

La Fauvette grisette affectionne les habitats broussailleux, semi-ouverts, les friches herbacées et arbustives, le bocage.



Fauvette grisette (Photo G.katalin)

- ✓ La Bondrée apivore (*Pernis apivorus*) ; inscrite à l'annexe I de la directive européenne Oiseaux (2009/147/CE) et classée vulnérable dans la liste rouge UICN des oiseaux nicheurs menacés d'Ile-de-France. Elle occupe des terrains découverts et se nourrit à proximité des forêts où elle construit le nid. Elle fréquente les zones boisées de feuillus et de pins, les vieilles futaies entrecoupées de clairières.



Bondrée apivore (Wikimedia)

Liste des espèces observées (Source : Alisea)

ESPECES		DIRECTIVE OISEAUX	Protection nationale	LISTE ROUGE UICN DES OISEAUX MENACES en France								LISTE ROUGE UICN DES OISEAUX MENACES en Ile-de-France								Déterminant de ZNIEFF en Ile-de-France	Statut de rareté nicheur en Ile-de-France (2013)			
Nom latin	Nom vernaculaire	Annexe 1		disparues		Menaces de disparition				disparues		Menaces de disparition					Nicheur (N)	Migrateur (M)	Hivernant (H)	E = Echappés ou introduits				
RE	CR	EN	VU	NT	LC	NA	DD	RE	CR	EN	VU	NT	LC	NA	DD									
Prunella modularis	Accenteur mouchet	X															NA/MA/HZ	NTCS	HTC					
Alauda arvensis	Alouette des champs																NA/MA/HA	NTC	HTC					
Motacilla alba alba	Bergeronnette grise		X														NC/MC/HZ	NC	HPC					
Motacilla flava	Bergeronnette printanière		X														NP/MC/HZ	NP	HPC					
Branta canadensis	Bernache du Canada													X			NR/MR/HR			E				
Pernis ptilorhynchus	Bondrée apivore	X									X						NR/HR	NP						
Emberiza citrinella	Bruant jaune				X												NC/MC/HZ	NC	HTC					
Buteo buteo	Busard variable		X														NP/MC/HZ	NP	HPC					
Anas platyrhynchos	Canard colvert																NC/MC/HZ	NC	HTC					
Carduelis carduelis	Chardonneret élégant				X												NC/MC/HZ	NC	HTC					
Strix aluco	Chouette hulotte		X														NC/S	NC						
Corvus frugilegus	Corbeau freux				X												NC/MA/HA	NC	HTC					
Corvus corone	Cornelle noire				X												NTCHA	NTC	HTC					
Cuculus canorus	Coucou gris		X														NC/MC	NC						
Sturnus vulgaris	Etourneau sansonnet				X												NA/MA/HA	NTC	HTC					
Phasianus colchicus	Faisan de Colchide				X												NC/S	NC		E				
Falco tinnunculus	Faucon crécerelle		X														NC/MC/HZ	NP	HPC					
Sylvia atricapilla	Fauvette à tête noire		X														NTC/MC/HR	NTC	HTC					
Sylvia borin	Fauvette des jardins		X														NTC/MC	NTC	HTC					
Sylvia communis	Fauvette grisette		X														NTC/MC	NTC	HTC					
Gallinula chloropus	Gallinule poule d'eau				X												NC/MC/HZ	NC	HTC					
Garrulus glandarius	Geai des chênes																C	NC	MPC					
Phalacrocorax carbo	Grand cormoran		X														X > 300 individus	NR/MC/HZ	NP	HPC				
Certhia brachydactyla	Grimpereau des jardins		X														NTC/S	NTCS						
Turdus philomelos	Grive musicienne																NTC/MC/HR	NTC	HTC					
Dolichon urbicum	Hirondelle de fenêtre		X														NTC/MC	NC	HTC					
Hirundo rustica	Hirondelle rustique		X														NTC/MC	NC	HTC					
Carduelis cannabina	Linotte mélodieuse		X														NC/MC/HZ	NC	HTC					
Ornitholanius	Loriot d'Europe				X												NP/MC	NP	MPC					
Apus apus	Martinet noir		X														NTC/MC	NTC	HTC					
Turdus merula	Merle noir				X												NA/MA/HA	NTC	HTC					
Aegithalos caedatus	Mésange à longue queue		X														NTC/S	NTCS	HTC					
Parus caeruleus	Mésange bleue		X														NA/MA/HA	NTCS	HTC					
Parus major	Mésange charbonnière		X														NA/MA/HA	NTCS	HTC					
Parus cristatus	Mésange huppée		X														NTC/S	NP						
Passer domesticus	Moineau domestique		X														NA/S							
Larus ridibundus	Mouette riieuse		X														NC/MC/HR	NC	HTC					
Pardaliparus	Pardaliparus	ss esp Italica et hispaniensis															NTC/S	NC		E				
Dendrocoptes major	Pic épeche		X														NC/S	NC	MR					
Picus viridis	Pic vert		X														NC/S	NC						
Pica pica	Pic bavarde																NA/S	NTCS						
Columba livia	Pigeon biset				X												NTC/S	NC		E				
Columba oenas	Pigeon colombin				X												NP/MC/HR	NP	HTC					
Columba palumbus	Pigeon ramier				X												NTC/MC/HR	NTC	HTC					
Fringilla coelebs	Pinson des arbres		X														NA/MA	NTC	HTC					
Phylloscopus collybita	Pouillot véloce		X														NA/MA/HR	NTC	HTC					
Erithacus rubecula	Rougegorge familier		X														NA/MA/HA	NTCS	HTC					
Phoenicurus ochruros	Rougequeue noir		X														NTC/MC/HR	NC	HR					
Serinus serinus	Serin cini		X														NC/MC/HR							
Sitta europaea	Sittelle torchepot		X														NTC/S	NTCS						
Saxicola torquatus	Tanier pâre		X														NP/MC/HR	NP	HPC					
Streptopelia decaocta	Tourterelle turque				X												NC/S	NC						
Troglodytes troglodytes	Troglodyte mignon		X														NA/MA/HA	NTCS	HTC					
Carduelis chloris	Verdier d'Europe		X														NTC/MC/HA	NTC	HTC					

Légende de la liste :

Statut biologique :

N : espèce nicheuse

NS : espèce nicheuse en majorité sédentaire

M : espèce observé en migration

H : espèce hivernante

S : sédentaire

Degré de rareté :

Nicheur :

O : occasionnel, ne niche pas tous les ans

TR : très rare, de 1 à 20 couples

R : rare, de 21 à 200 couples

PC : peu commun, de 201 à 2000 couples

C : de 2001 à 20 000 couples

TC : de 20 001 couples à 100 000 couples

A : abondant, plus de 100 000 couples

Migrateur et hivernant :

O : occasionnel

TR : très rare, de 1 à 50 individus

R : rare, de 51 à 500 ind.

PC : peu commun, de 501 à 5 000 ind.

C : commun, de 5 001 à 50 000 ind.

TC : très commun, de 50 001 à 250 000 ind.

A : abondant, plus de 250 000 ind.

2.9.10.3. Mammifères

Le Lapin de garenne, le Lièvre commun, le Chevreuil européen, le Renard roux, l'Écureuil roux ont été recensés directement sur le territoire.

Le Lapin de Garenne peut être considéré comme patrimonial car appartenant aux espèces quasi-menacées (NT)². Toutefois, il convient de relativiser ce statut par le fait que l'espèce est relativement commune en Ile-de-France, localement abondante, et parfois classée nuisible.

L'écureuil roux est une espèce protégée en France.

Par ailleurs, des indices permettent d'attester de la présence de la Taupe d'Europe (*Talpa europaea*).

Le sanglier fréquente également régulièrement le territoire. Par ailleurs, les espèces suivantes sont citées dans la bibliographie : le Blaireau européen, la Martre, le Putois, le Hérisson, le Cerf.

Plusieurs espèces de chauves-souris ont été identifiées sur le territoire : La (Pipistrelle commune, la Sérotine commune, la Noctule commune et le Murin de Daubenton.

Toutes les espèces de chauve-souris sont protégées en France.

Les espèces animales observées dans la forêt de Montceaux³:



Les sangliers



Le cerf



L'écureuil roux



Le lapin

² Espèce proche du seuil des espèces menacées ou qui pourraient être menacée si des mesures de conservation spécifiques n'étaient pas prises.

³ Les photos sont issues de recherches Internet



Le chevreuil

Espèces animales déterminantes de la
ZNIEFF :



Le blaireau



Le putois



La martre

2.9.10.4. Insectes

Plusieurs espèces ont été notées sur le territoire.

Papillons : Amaryllis (*Pyronia tithonus*), Procris (*Coenonympha pamphilus*), Le Paon du jour (*Aglais io*), le Myrtille (*Maniola jurtina*), le Tircis (*Pararge aegeria*), La piéride (*Pieris sp*), le Vulcain (*Vanessa atalanta*), l'Azuré commun (*Polyommatus icarus*)...



Paon du jour (Wikimedia)



Vulcain (Wikimedia)

Odonates : le Calopteryx éclatant, Anax napolitain, Aeschna mixte... dont une espèce remarquable observée le long de la Marne en août 2014, l'Agrion de Vander Linden (espèce déterminante de ZNIEFF)



Agrion de Vander Linden (Wikimedia)



Calopteryx éclatant (Wikimedia)

Par ailleurs, la coccinelle européenne et la coccinelle asiatique ont été observées.

Liste des espèces observées (Source : Alisea)

ESPECES		DIRECTIVE HABITATS	Protection	LISTE ROUGE UICN DES PAPILLONS MENACES dans le monde					LISTE ROUGE UICN DES PAPILLONS MENACES en France					Déterminant de ZNIEFF en Ile-de-France	Statut de rareté en Ile-de-France
				disparues	Menacées de disparition				disparues	Menacées de disparition					
Nom latin	Nom vernaculaire	Annexe		RE	CR	EN	VU	NT	RE	CR	EN	VU	NT		
<i>Pyronia tithonus</i>	Amaryllis														CC
<i>Coenonympha pamphilus</i>	Procris ou Fadet commun														CC
<i>Maniola jurtina</i>	Myrtil														CC
<i>Aglais io</i>	Paon-du-jour														CC
<i>Pararge aegeria</i>	Tircis														CC
<i>Vanessa atalanta</i>	Vulcain														CC
<i>Polyommatus icarus</i>	Azuré commun														CC
<i>Pieris rapae</i>	Piérade de la rave														CC
<i>Pieris brassicae</i>	Piérade du chou														CC
<i>Autographa gamma</i>	Noctuelle gamma														CC
<i>Pseudopanthera macularia</i>	Panthère														

ESPECES		DIRECTIVE HABITATS	Protection nationale	Protection régionale	LISTE ROUGE UICN DES ODONATES MENACES dans le monde					LISTE ROUGE UICN DES ODONATES MENACES en France					Déterminant de ZNIEFF en Ile-de-France	Statut de rareté en Ile-de-France
Nom latin	Nom vernaculaire				RE	CR	EN	VU	NT	RE	CR	EN	VU	NT		
<i>Anax parthenope</i>	Anax napolitain		non	non											non	C
<i>Aeshna mixta</i>	Aeschna mixte		non	non											non	C
<i>Calopteryx splendens</i>	Caloptéryx éclatant		non	non											non	CC
<i>Cercion lindenii</i>	Agrion de Vander Linden		non	non											oui	PC
<i>Orthetrum cancellatum</i>	Orthétrum réticulé		non	non											non	CC
<i>Platycnemis pennipes</i>	Agrion à larges pattes		non	non											non	CC

2.9.11. CORRIDORS BIOLOGIQUES

Le SRCE indique plusieurs continuités qui sont présentes sur et à proximité de la commune :

- un corridor fonctionnel de la trame herbacée,
- un corridor fonctionnel diffus au sein de la forêt de Montceaux,
- un corridor des milieux calcaires dont la fonctionnalité est réduite le long de la forêt de Montceaux,
- un corridor de la sous trame bleue constitué par la Marne.

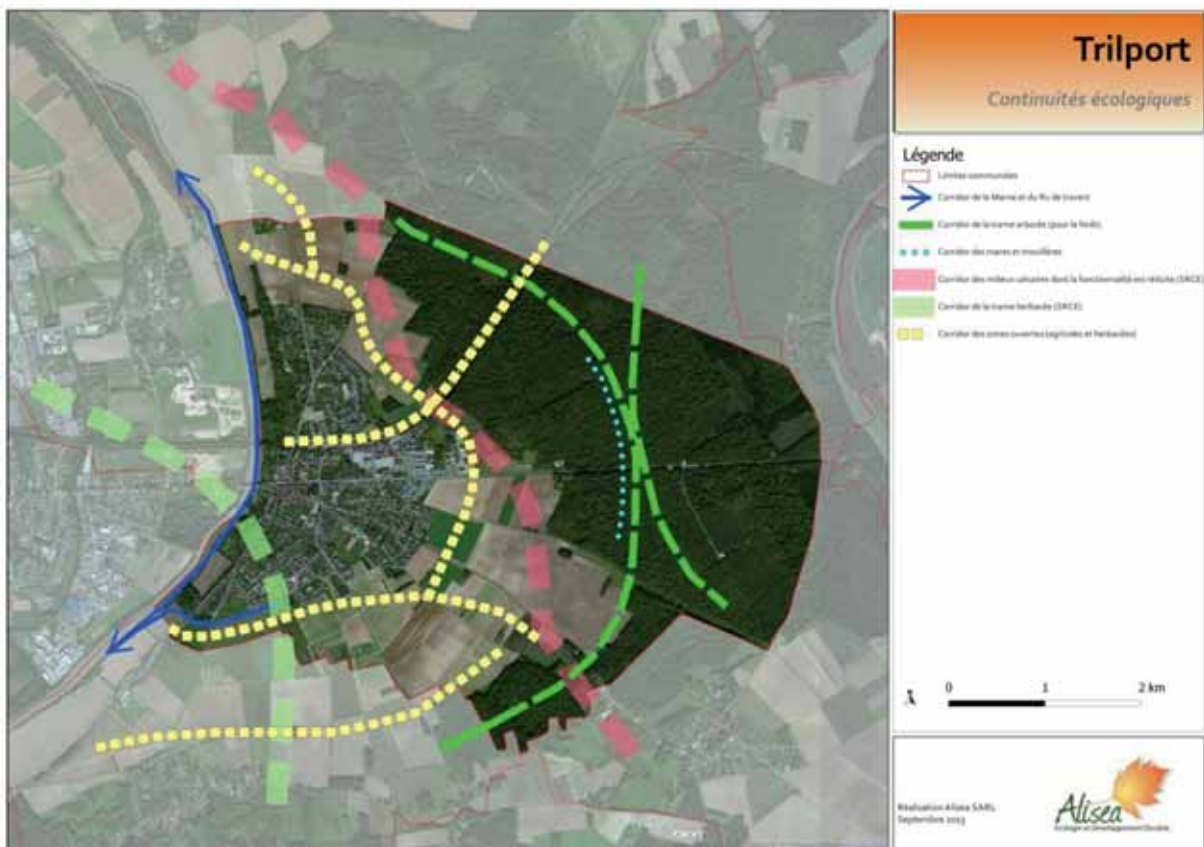
Par ailleurs, il indique un secteur riche en mares et mouillères au niveau de la forêt de Montceaux coupé par une infrastructure de transport, la D603. Ce secteur peut également constituer un corridor de déplacement des amphibiens.

L'Atlas rural et agricole d'Ile-de-France a fait un inventaire cartographié des déplacements connus de la grande faune. Il confirme des déplacements à l'intérieur des espaces boisés, aux alentours de la RD603. Une zone de déplacements est également mise en évidence au nord de la RD603, dans les espaces urbanisés en entrée de ville nord.

Après analyse et croisement des différentes données bibliographiques, nous pouvons retenir que la commune est concernée par des corridors régionaux et locaux.

La carte ci-dessous indique les continuités potentielles les plus importantes. Un diagnostic écologique complet serait nécessaire pour affiner davantage cette carte et indiquer les micro-continuités.

Bien qu'aucun milieu calcaire n'ait été observé, nous avons ajouté la continuité des milieux calcaires.



2.10. LES SECTEURS A ENJEUX

2.10.1. METHODOLOGIES D'INVENTAIRES

2.10.1.1. Flore et habitats

Les habitats ont été identifiés, cartographiés et rapprochés des unités typologiques reconnues (Corine Biotope, Habitats d'intérêt communautaire) au cours d'un passage estival (août 2014). Ils ont également été décrits (caractéristiques écologiques, statuts de menaces, dynamique, état de conservation, connectivités écologiques).

En ce qui concerne le diagnostic floristique, le travail a consisté à effectuer un inventaire le plus exhaustif possible de la flore vasculaire (Ptéridophytes et Spermatophytes), en parcourant l'ensemble du site.

Une attention particulière a été portée au recensement des espèces végétales exotiques envahissantes, qui représentent une véritable menace pour la biodiversité, deuxième cause mondiale de régression de celle-ci.

Ptéridophyte : plante vasculaire ne produisant ni graines ni fleurs (famille des Fougères, entre autres)

Spermatophyte : plante vasculaire produisant des graines

Tableau 1 – Dates de passages et conditions météorologiques

Date	Conditions météorologiques
01/08/2014	Temps ensoleillé, 30°C

2.10.1.2. Avifaune

Le recensement de l'avifaune nicheuse a été fait par des écoutes ponctuelles au sein des zones d'étude ; celles-ci ont également été parcourues à marche lente en notant l'ensemble des contacts visuels et auditifs avec des oiseaux. Les inventaires se font préférentiellement d'avril à juin, période de reproduction, ce qui permet d'évaluer le statut de nicheur sur le site des espèces relevées.

La réalisation tardive de cette étude ne permet donc pas de connaître de façon certaine le nombre de couples nicheurs sur les sites, mais permet tout de même d'identifier les espèces fréquentant les sites et susceptibles d'utiliser l'habitat pour la reproduction.

Lors des écoutes, qui ont eu lieu en matinée, l'observateur reste immobile et note ses contacts sonores et visuels sur une grille d'observation, en précisant si les individus observés sont au nid, en survol... Une fiche de saisie de terrain est utilisée, qui précise toutes les informations concernant l'observateur, la localisation du point, les conditions météorologiques et l'heure de début d'écoute. Les espèces contactées en dehors des points d'écoute sont également notées.

Ces écoutes diurnes ont été complétées par des écoutes nocturnes et crépusculaires afin de rechercher les oiseaux nocturnes. Ces écoutes n'ont pas été réalisées suivant un protocole précis, elles ont été faites lors des inventaires nocturnes de chiroptères.

Tableau 2 – Dates de passages et conditions météorologiques

Date	Conditions météorologiques
01/08/2014	Temps ensoleillé, 30°C

2.10.1.3. Mammifères terrestres

Des prospections diurnes, crépusculaires et nocturnes ont été réalisées afin de localiser les zones les plus favorables aux mammifères (gîtes, corridors, terrains de chasse...). L'inventaire a été concentré sur la fréquentation potentielle des grands mammifères (Sanglier et Chevreuil) et les petits mammifères (Fouine, Belette, Renard, Hérisson...). Les micromammifères n'ont pas fait l'objet d'inventaires exhaustifs car ils nécessitent notamment la pose de pièges spécifiques, et imposent des passages quotidiens pour le relevé de ces pièges.

Au cours de ces repérages, sont consignées toutes les observations directes ou indirectes (traces et indices) se rapportant aux Mammifères.

Les relevés diurnes et nocturnes ont été réalisés par observations directes et par repérage des indices (coulées, bauges, souilles, restes de repas, empreintes, fèces, terriers, nids...) lors des inventaires de l'avifaune et des Chiroptères.

Certaines espèces peuvent être identifiées à l'aide de leurs émissions sonores (Renard par exemple), bien que les carnivores soient assez discrets.

2.10.1.4. Chiroptères

Du fait de leurs mœurs nocturnes et particulièrement discrètes, la recherche des chauves-souris fait appel à plusieurs techniques d'inventaire pour fournir des informations exploitables.

De jour, les bâtiments et autres zones favorables (arbres à cavités, tunnels etc...) sont examinés à la recherche d'individus ou d'indices (guano). Par ailleurs, les visites de jour permettent de préparer les visites nocturnes.

De nuit, la recherche et la détermination des chiroptères est réalisée à l'aide d'un détecteur d'ultrasons « Pettersson D 240x » utilisé en mode « hétérodyne » et en mode « expansion de temps ». Il peut être relié à un dictaphone qui enregistre les séquences de contacts (en format « wav »). Le détecteur d'ultrasons transcrit les ultrasons émis par les chauves-souris en chasse en cris audibles pour notre oreille.

Des points d'écoute ont été définis sur le territoire : l'observateur stationne 10 minutes et identifie les contacts ou les enregistre. Plusieurs points d'écoutes ont été définis sur l'ensemble du territoire, dans des milieux différents mais toujours favorables aux chauves-souris. Des transects ont également été suivis, à savoir des parcours linéaires dans un milieu homogène.

Ultérieurement, l'écoute des enregistrements permet de parfaire une détermination et dans certains cas, ces séquences sont analysées avec le logiciel Batsound®.

Tableau 3 – Dates de passages et conditions météorologiques

Date	Conditions météorologiques
04/08/2014	Quelques nuages, ciel dégagé, 18°C

2.10.1.5. Reptiles

Les Reptiles ont été recensés par des observations à vue (individus, exuvies) en parcourant l'ensemble des zones d'étude, lors des passages de terrain pour les autres groupes.

2.10.1.6. Insectes

Dans une même journée, les relevés faunistiques ont été réalisés sur une période allant de 9h le matin à 12h le midi, en période chaude et ensoleillée. La température du milieu ambiant détermine celle du corps des insectes

au repos, influe sur le comportement de ces derniers et c'est seulement au soleil qu'ils deviennent actifs pour la plupart.

Deux conditions climatologiques s'imposent pour l'inventaire des invertébrés, et en particulier de l'entomofaune :

Une température supérieure à 14°C si le temps est ensoleillé ou faiblement nuageux (soleil ou quelques nuages);

Une température supérieure à 17°C si le temps est nuageux (nuages occupant au maximum 50% du ciel).

Pas de prospections si le temps est très nuageux ou pluvieux.

La température peut être mesurée avec un thermomètre situé sur le véhicule de terrain et est relevée au début du parcours et à la fin.

Il est aussi connu que le vent influe également fortement sur les conditions de vol de certains insectes et qu'il peut rendre les conditions de capture très difficiles. Les prospections sont à avancer dans le temps lorsque la vitesse moyenne du vent est supérieure à 30 km/h.

Tableau 4 – Dates de passages et conditions météorologiques

Date	Conditions météorologiques
01/08/2014	Temps ensoleillé, 30°C

Echantillonnage : Les prospections ont surtout consisté en un suivi des populations d'Odonates et de Lépidoptères dont la meilleure méthode d'échantillonnage est la chasse à vue (équipé d'un filet à papillons, filet fauchoir, parapluie japonais).

L'ensemble des zones d'étude a été prospectée suivant les linéaires du paysage et la végétation (cultures, eau libre, chemins, bâtiments...).



Photo 1 : Filet fauchoir, Filet à papillons, Parapluie Japonais (Source Insectes-France)

2.10.2. FUTURE AIRE DES GENS DU VOYAGE

2.10.2.1. Localisation

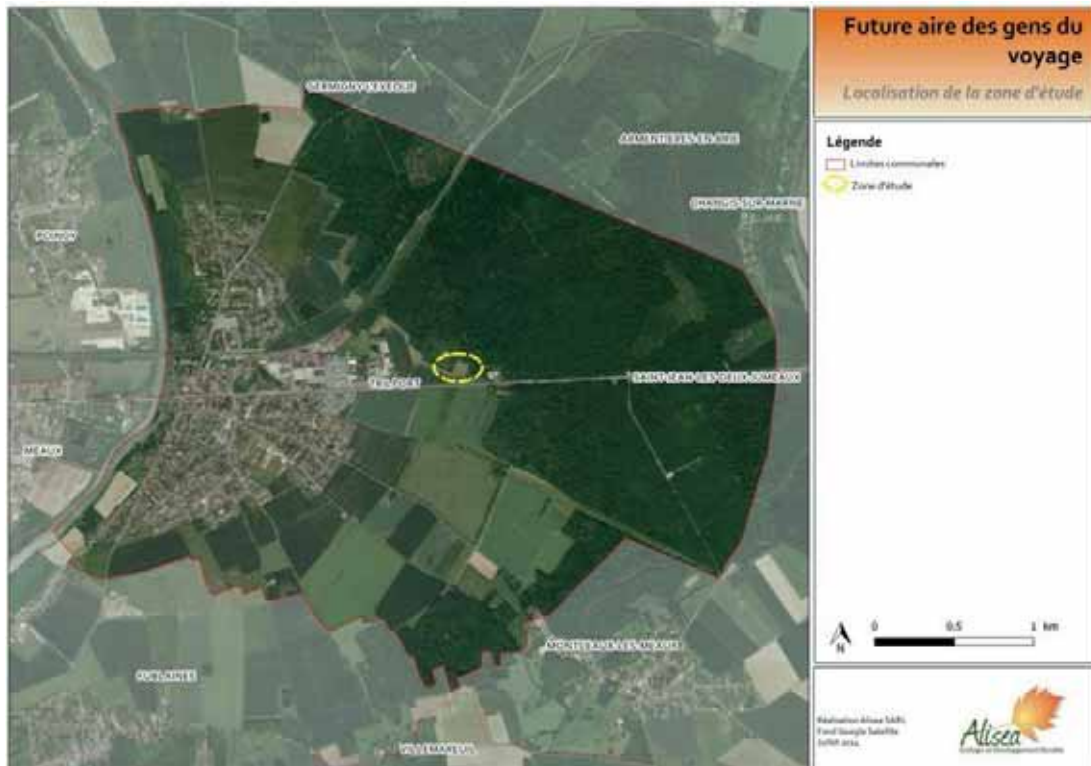


Figure 1 - Localisation de la future aire d'accueil des gens du voyage sur la commune
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.2.2. Topographie

La topographie de la zone est légèrement marquée, la parcelle étudiée étant pentue d'orientation Nord/Sud.

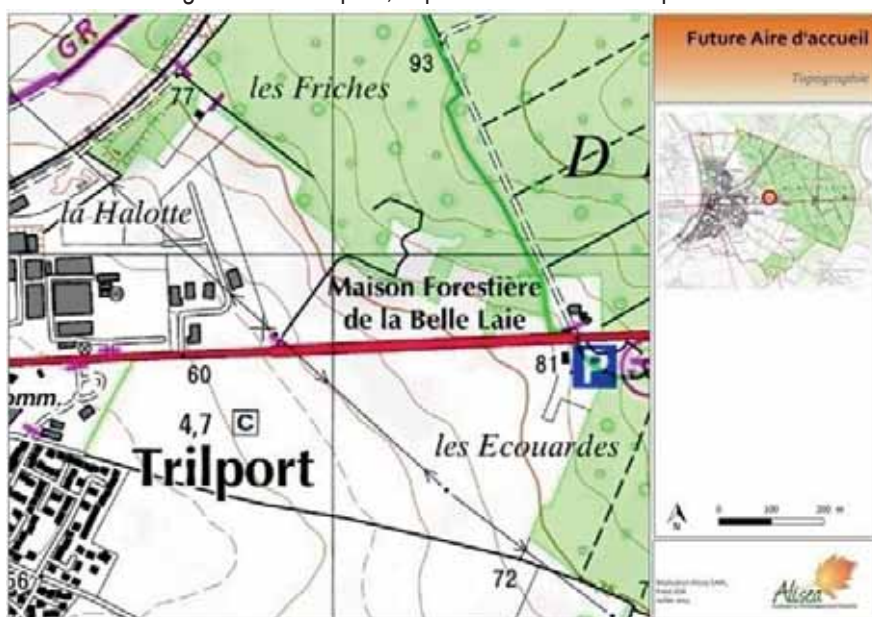


Figure 2 - Topographie de la future aire d'accueil des gens du voyage (Alisea 2014, Fond IGN)

2.10.2.3. Historique du site

La parcelle étudiée n'a pas bougé depuis le début du 20ème siècle. Il semble qu'elle soit cultivée depuis de nombreuses décennies. Néanmoins, le boisement à l'Ouest de la parcelle a longtemps été une zone ouverte, probablement pour le pâturage, l'exploitation forestière, la chasse ou toute autre activité. Cette zone se ferme progressivement depuis les années 1990.

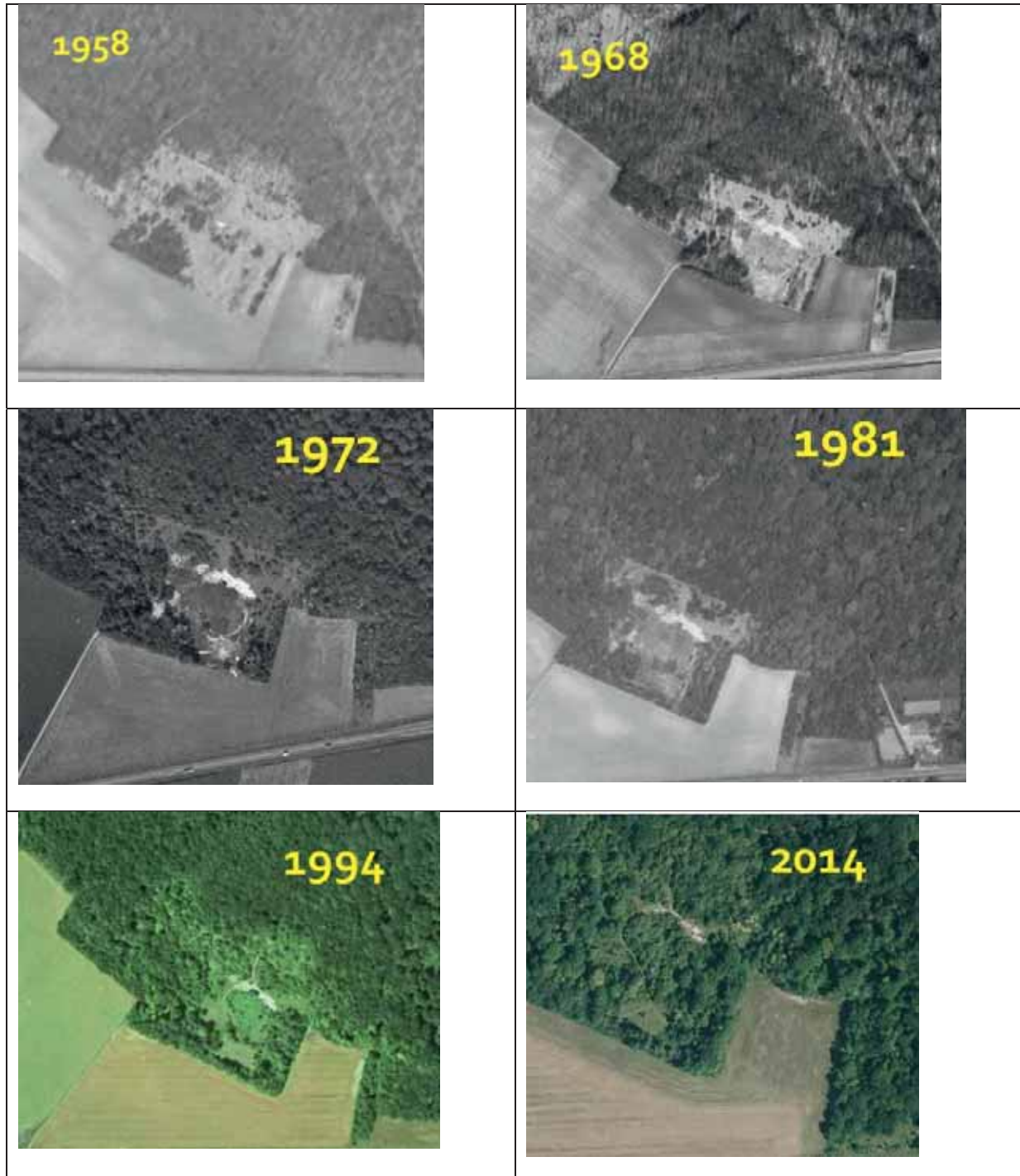


Figure 3 - Evolution du site de la future aire d'accueil des gens du voyage (source Géoportail)

2.10.2.4. Habitats naturels et flore

Deux habitats naturels ont été recensés sur le site, dont un peut être considéré comme remarquable et très abondant: la pelouse calcicole. Plusieurs espèces caractéristiques de cet habitat sont présentes. On y retrouve l'Origan commun (*Origanum vulgare*), le Brachypode penné (*Brachypodium pinnatum*) présent en taches, la Germandrée botryde (*Teucrium botrys*), la Brunelle laciniée (*Prunella laciniata*), le Panicaut champêtre (*Eryngium campestre*) et le Brome dressé (*Bromus erectus*). Cet habitat est ici considéré comme remarquable compte tenu de sa flore riche en espèces rares en Ile-de-France.

Tableau 5 - Liste des habitats recensés sur la future aire d'accueil

Nom de l'habitat	Correspondance Corine Biotope	Habitat déterminant de ZNIEFF	Habitat Natura 2000
Pelouse calcicole	Pelouses calcaires subatlantiques semi-arides (34.32)		
Lisière des boisements calcicoles	Fruticees a Prunelliers et Troènes (38.812)		

65 espèces végétales ont été recensées sur le site, dont 5 peuvent être considérées comme remarquables. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

La Brunelle laciniée (Prunella laciniata)

Très rare en Ile-de-France (RR) et quasiment menacée (NT), c'est une espèce de milieux chauds et secs sur sols calcaires. Elle mesure de 8 à 20 cm et fleurit de juillet à août. Ses fleurs sont blanches et on la distingue d'autres Brunelles par le caractère très lobé de ses feuilles inférieures. En Ile-de-France elle est surtout répandue en basse vallée de Seine, dans le Gâtinais et le massif de Fontainebleau. Néanmoins, elle est sporadique dans la vallée de la Marne. On la trouve sur des pelouses calcicoles mésophiles à xérophiles, préférentiellement sablo-caillouteuses comme c'est le cas ici.



Photo 2 - Brunelle laciniée (Alisea 2014/DChabrol)

La Germandrée botryde (Teucrium botrys)

Très rare en Ile-de-France (RR) mais non menacée (LC), c'est une espèce annuelle ou bisannuelle pouvant atteindre 30 cm de hauteur. Elle fleurit de juillet à septembre et ses fleurs sont reconnaissables au calice glanduleux avec une bosse sur la base inférieure, sa corolle est sans casque et la lèvre inférieure est velue. En Ile-de-France elle est surtout connue dans le Gâtinais et la vallée de l'Essonne. C'est une espèce de milieux calcaires et plutôt secs : moissons et jachères caillouteuses notamment, comme c'est le cas ici.



Photo 3 - Germandrée botryde (Alisea 2014/DChabrol)

Le Mélilot élevé (Melilotus altissimus)

Rare en Ile-de-France (R) mais non menacé (LC), c'est une espèce bisannuelle ou vivace pouvant atteindre 1,5 m de hauteur. Il fleurit de juin à octobre et ses fleurs sont jaunes. En Ile-de-France il est surtout présent dans l'agglomération parisienne et dans la Bassée. C'est une espèce neutrocalcicole plus ou moins thermophile : friches de hauts de berges, bords des fossés, jachères, ourlets calcicoles, coupes forestières... il est présent ici en lisière de boisement, à proximité de la pelouse calcicole.



Photo 4 - Mélilot élevé (WikimediaCommons/Bouba)

La Petite-centaurée délicate (Centaurium pulchellum)

Assez rare en Ile-de-France (AR) mais non menacée (LC), c'est une espèce atteignant 15 cm de hauteur et qui fleurit de juin à octobre. Ses fleurs sont petites, roses et soudées en tube de 6 à 8 mm. En Ile-de-France elle est surtout présente en Bassée, dans le Gâtinais, dans la vallée de l'Essonne et dans le bassin de l'Oise. C'est une espèce de sol plutôt humide, compacts argilolimoneux ou sableux.



Photo 5 - Petite-centaurée délicate (WikimediaCommons/Krzysztof Ziarnek)

L'Iris fétide (Iris foetidissima)

Assez rare en Ile-de-France (AR) mais non menacée (LC), c'est une espèce atteignant 60 cm de hauteur, et qui fleurit de juin à juillet. Ses feuilles sont persistantes, vert foncé et luisantes, ses fleurs sont à tépales bleuâtres, ocres à la base. Il est assez largement réparti dans toute la région, favorisé par l'eutrophisation générale des milieux (enrichissement en nitrates). C'est une espèce de demi-ombre, neutrocalcicole, riche en bases mais pauvres en réserves en eau : lisières, clairières et coupes forestières des boisements calcicoles, ourlets marnicoles, fruticées calcicoles. Il a été recensé ici en lisière de boisement calcicole.



Photo 6 - Iris fétide (Alisea 2013/D.Chabrol)

Une espèce exotique envahissante : Le Robinier faux-acacia

Par ailleurs, le Robinier faux-acacia est assez abondant sur le site, notamment en lisière de boisement.

Planté pour ses qualités esthétiques tout d'abord, puis naturalisé, il présente de gros risques, notamment pour les pelouses pauvres en nutriments. Si ces pelouses sont si riches en espèces végétales, c'est parce qu'elles sont un milieu très contraignant, et adaptées par conséquent.

Or, le Robinier faux-acacia fait partie de la grande famille des Légumineuses, et est un fixateur d'azote. Il capte l'azote atmosphérique et le redistribue dans le sol par ses racines, enrichissant ainsi le milieu. Se développe alors au pied du tronc tout un cortège d'espèces très banales et nitrophiles, comme l'Ortie dioïque.

D'autre part, le Robinier présente un risque sanitaire lorsqu'il est arbuste, son tronc étant constellé d'épines pouvant faire jusqu'à 5 cm de long. Ces épines présentent des risques pour le public fréquentant les pelouses et les enfants notamment.



Photo 7 - Robinier faux-acacia (Alisea/BAbraham)



Photo 8 - Robinier faux-acacia (Alisea/BAbraham)



Figure 4 - Cartographie des habitats naturels sur la future aire des gens du voyage (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

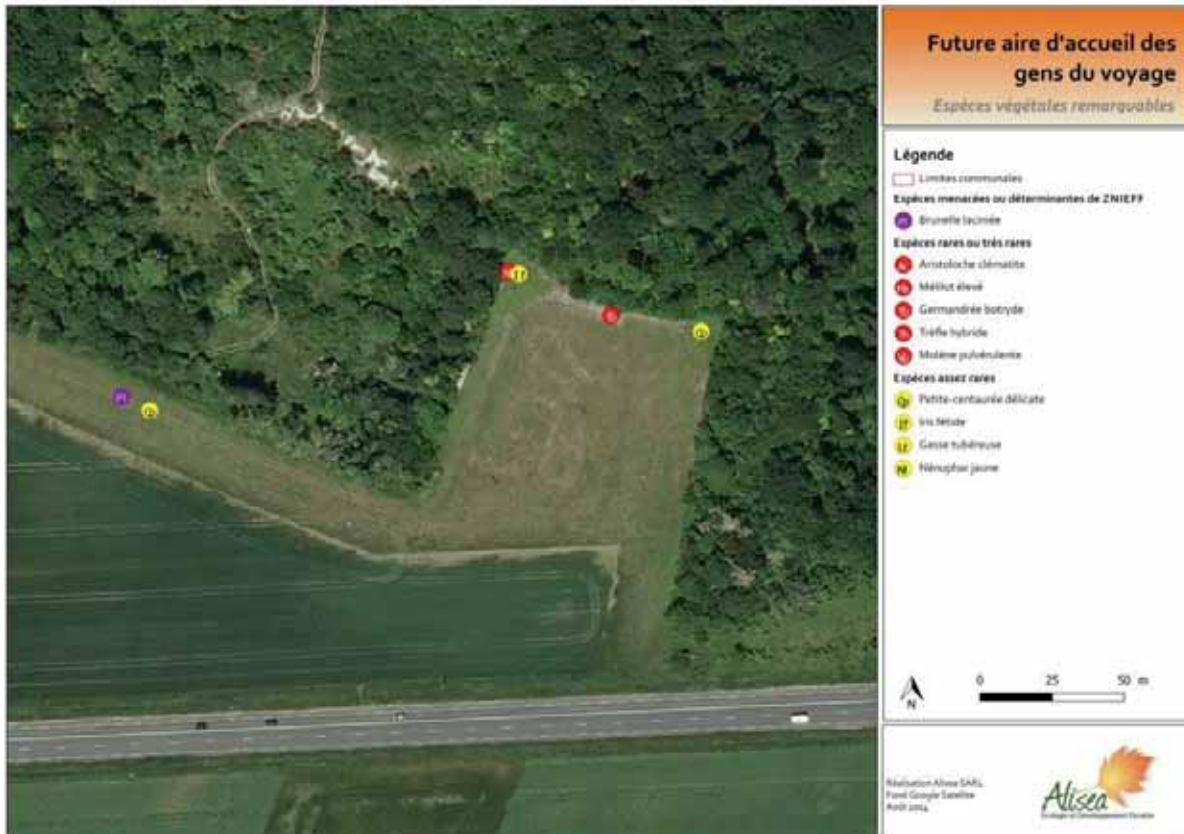


Figure 5 - Cartographie des espèces végétales remarquables sur la future aire des gens du voyage (Alisea 2014, Fond Google Satellite)



Figure 6 - Cartographie des espèces végétales exotiques envahissantes sur la future aire des gens du voyage (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.2.5. Avifaune

24 espèces d'oiseaux ont été recensées sur le site, dont une pouvant être considérée comme remarquable. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

La Linotte mélodieuse (*Cardueliscannabina*)

L'espèce est protégée à l'échelle nationale, considérée comme vulnérable (VU) en France, et quasi-menacée (NT) en région Ile-de-France. Elle est dite « de cohérence trame verte et bleue (TVB) dans la région, pour les milieux semi-ouverts. Ce fringille couleur de terre perd la discrétion de son plumage hivernal au printemps, lorsque le front et la poitrine du mâle deviennent rouge écarlate. Les couples s'installent volontiers en petites colonies lâches dans des milieux semi-ouverts. La population est en diminution, vers 2010, elle est estimée entre 2000 et 4000 couples en Ile-de-France, bien qu'elle y soit nicheuse commune.



Photo 9 : Linotte mélodieuse
(Alisea / B. Abraham)



Figure 7 : Avifaune remarquable recensée sur la future aire des gens du voyage
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.2.6. Chiroptères

Méthodologie



Figure 8 - Inventaire des Chiroptères sur le site de la future aire d'accueil des gens du voyage

(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

Résultats

Une seule espèce de Chiroptère a été recensée sur le site. Il s'agit d'une espèce remarquable : la Sérotine commune.

La Sérotine commune (*Eptesicus serotinus*)

C'est une grande chauve-souris robuste à forte mâchoire. La face et les membranes sont très sombres, tirant vers le chocolat noir. Chauve-souris de plaine, elle peut être campagnarde ou urbaine, avec une nette préférence pour les milieux mixtes quels qu'ils soient. Elle s'installe dans des anfractuosités diverses et difficiles à prospector en hiver (isolation de toiture, appentis ou greniers frais, derrière des cartons ou des planches, églises...). En été, elle s'installe presque toujours dans les bâtiments au sein de combes vastes ou restreints, sous des habillages d'ardoises, dans des cloisons, derrière un lambris de façade ou des volets laissés



ouverts... Plus rarement, elle se réfugie dans des cavités arboricoles ou des nichoirs. Son territoire de chasse est relativement flexible mais elle préfère les milieux ouverts mixtes. Elle délaisse les milieux forestiers fermés.

En France elle est présente partout et peut être localement très commune, voire abondante. En Ile-de-France, elle semble moins présente au niveau de Paris et de la première couronne.

La Sérotine commune est considérée comme non menacée (LC) en France, mais en régression dans la région Ile-de-France. Elle est protégée au niveau national (inscrite à l'article 2 de l'arrêté du 23 avril 2007),

inscrite à l'annexe IV de la Directive habitats faune flore (92/43) et déterminante de ZNIEFF en Ile-de-France (pour les sites de reproduction ou d'hibernation).



Figure 9 - Sérotine commune sur la future aire d'accueil des gens du voyage
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.2.7. Mammifères terrestres

Le chevreuil européen (*Capreolus capreolus*) a été recensé à proximité immédiate du site d'étude, en lisière forestière sur la parcelle voisine, ainsi que l'Ecureuil roux sur le site (*Sciurus vulgaris*). Le Lapin de Garenne a également été vu. En raison de la baisse de ces effectifs suite aux deux principales maladies auxquelles il est exposé (Myxomatose et Viral Hemorragic disease -VHD), il est classé NT (quasi menacé) sur la liste rouge des Mammifères menacés de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN). Il est cependant localement abondant en Ile-de-France.



Figure 10 - Lapin de garenne sur le site de la future aire d'accueil des gens du voyage
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.2.8. Reptiles

Aucun Reptile n'a été recensé. Néanmoins, l'Orvet fragile (*Anguis fragilis*) est susceptible de fréquenter la zone.

2.10.2.9. Insectes

Cinq espèces de papillons de jours (Lépidoptères) ont été recensées sur le site, dont aucune ne peut être considérée comme remarquable. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

2.10.2.10. Conséquences de l'urbanisation

La parcelle étudiée constitue une enclave dans le boisement présent au Nord. A ce titre, elle présente de nombreux intérêts pour la faune, qui peut y trouver une zone d'abris. Pour les insectes, il s'agit d'un espace à l'abri du vent. Les principaux enjeux sur cette zone concernent la flore, qui est riche et typique des pelouses calcicoles. Lors des prospections, cet espace avait été fauché. Lorsque les herbes sont hautes, c'est un habitat accueillant pour les insectes et la petite faune, favorisant ainsi également leurs prédateurs, oiseaux et chauve-souris.

Cette zone nécessiterait une prospection plus approfondie, dans le cadre d'une étude d'impacts.

2.10.3. JARDINS FAMILIAUX

2.10.3.1. Localisation

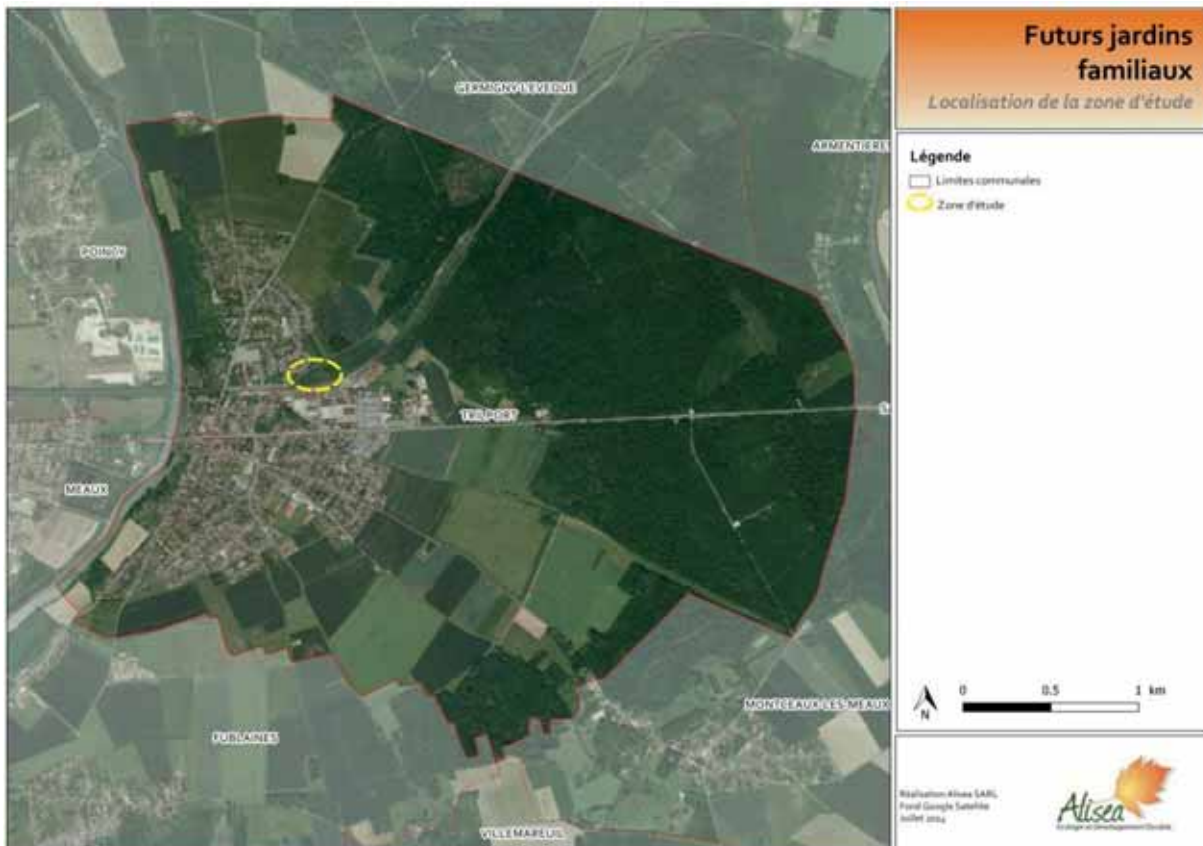


Figure 11 - Localisation des futurs jardins familiaux sur la commune
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.3.2. Topographie

La topographie de la zone est très peu marquée, et due essentiellement à quelques zones de remblais ou de fossés. Ainsi, la voie ferrée semble-t-elle très légèrement au-dessus du niveau de la parcelle destinée à accueillir les futurs jardins familiaux. Néanmoins, cette différence de niveau est très faible.



Photo 11 - Vue de la zone depuis le parking à l'ouest, le long de la voie ferrée
(Source Google Street View 2014)



Photo 12 - Vue de la zone depuis la rue d'Armentières, de l'autre côté de la voie ferrée
(Source Google Street View 2014)

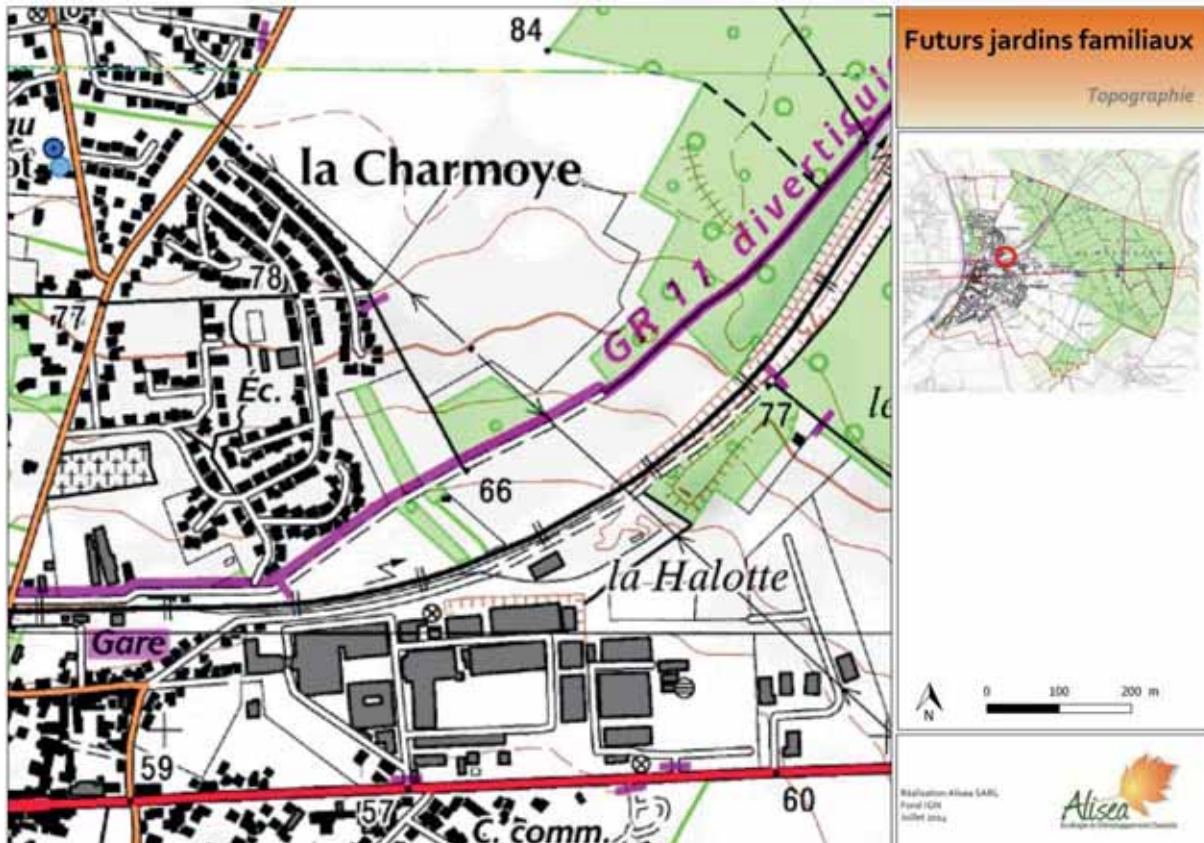


Figure 12 - Topographie du site des futurs jardins familiaux
(Alisea 2014, Fond IGN)

2.10.3.3. Historique du site

La zone n'a pas été urbanisée au cours du 20ème siècle. Elle semble avoir toujours eu pour vocation d'être un espace agricole uniquement. Autrefois davantage ouverte, avec sûrement quelques arbres fruitiers plantés, la zone qui accueille aujourd'hui un boisement s'est fermée petit à petit, confirmant bien qu'il s'agit là d'un boisement récent et d'influence anthropique.

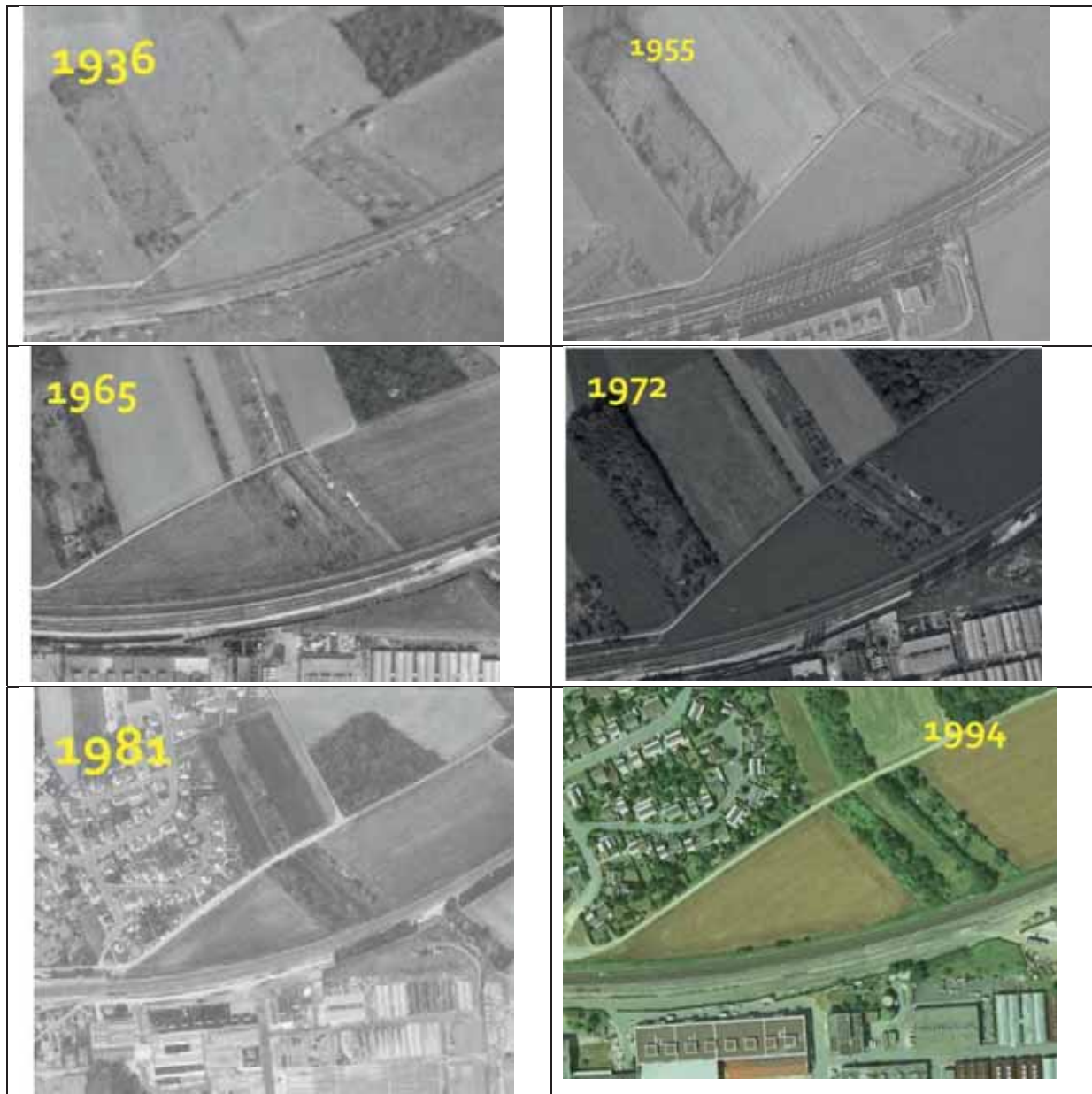


Figure 13 - Evolution du site des futurs jardins familiaux (source Géoportail)

2.10.3.4. Habitats naturels et flore

Trois habitats naturels ont été recensés sur le site, dont aucun ne peut être considéré comme remarquable.

Tableau 6 - Liste des habitats recensés sur la future aire d'accueil

Nom de l'habitat	Correspondance Corine Biotope	Habitat déterminant de ZNIEFF	Habitat Natura 2000
Friches et ourlets nitrophiles	Friches (87.1)		
Bois et broussailles anthropiques	Petits bois, bosquets (84.3)		
Grandes cultures	Grandes cultures (82.11)		

64 espèces végétales ont été recensées sur le site, dont aucune ne peut être considérée comme remarquable. Par ailleurs, 3 espèces végétales exotiques envahissantes ont été recensées. Le boisement présent sur le site est très rudéralisé. Il est riche en nitrates et accueille une flore banale.



Figure 14 -

Cartographie des habitats naturels sur les futurs jardins familiaux
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)



Figure 15 - Cartographie des espèces végétales exotiques envahissantes sur les futurs jardins familiaux (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.3.5. Avifaune

19 espèces d'oiseaux ont été recensées sur le site, dont une pouvant être considérée comme remarquable : la Linotte mélodieuse. La liste complète des espèces est disponible en annexe.



Figure 16 - Linotte mélodieuse sur le site des futurs jardins familiaux (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.3.6. Mammifères terrestres

Aucun mammifère terrestre n'a été recensé sur le site. Néanmoins, le lapin de garenne est potentiel, ainsi que les micromammifères.

2.10.3.7. Reptiles

Aucun reptile n'a été recensé. Néanmoins, l'Orvet fragile (*Anguis fragilis*) est susceptible de fréquenter la zone.

2.9.3.8. Insectes

Trois espèces de papillons de jour (Lépidoptères) ont été recensées sur le site. Aucune ne peut être considérée comme remarquable. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

Aucune espèce d'Odonate n'a été recensée.

2.10.3.8. Chiroptères

Méthodologie

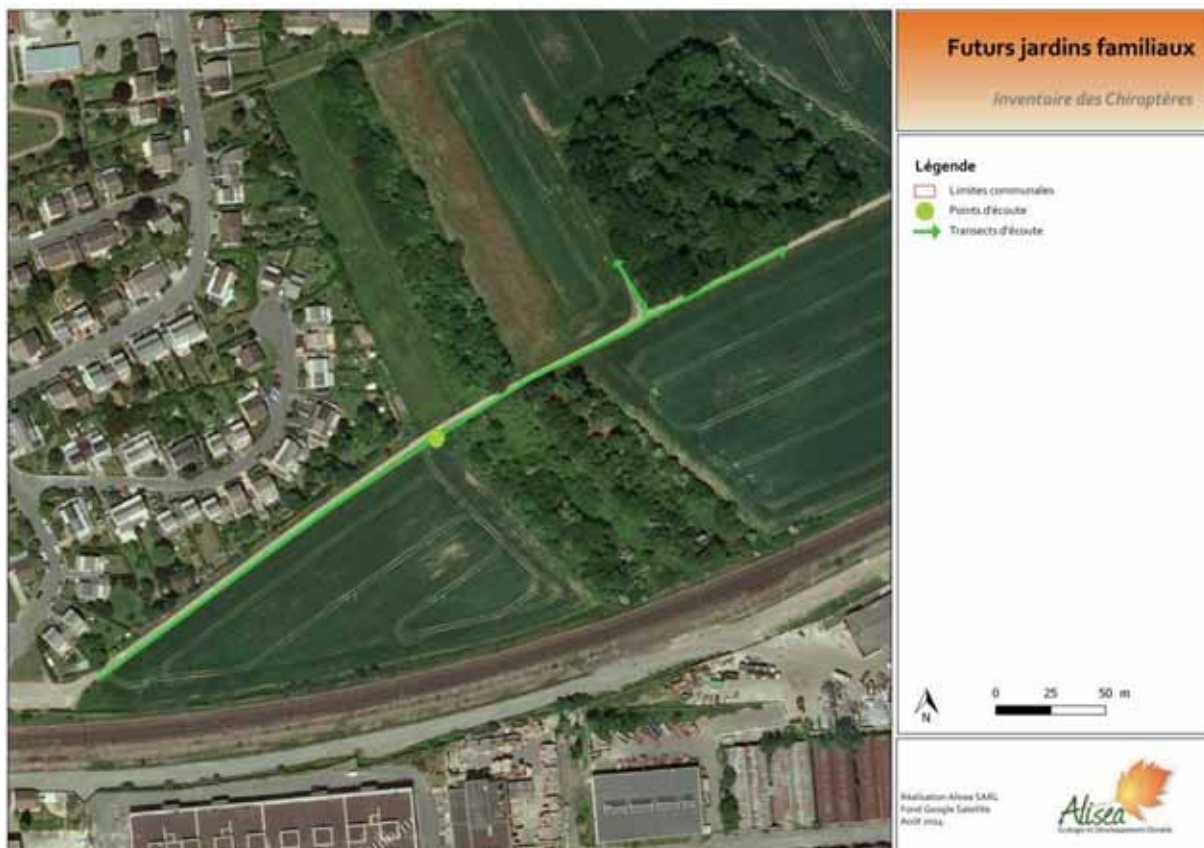


Figure 17 - Inventaire des Chiroptères sur le site des futurs jardins familiaux

(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

Résultats

Seule la Pipistrelle commune a été recensée sur ce site. Bien qu'elle soit protégée à l'échelle nationale, elle n'est pas considérée comme remarquable car elle est très commune. Elle a néanmoins été cartographiée.

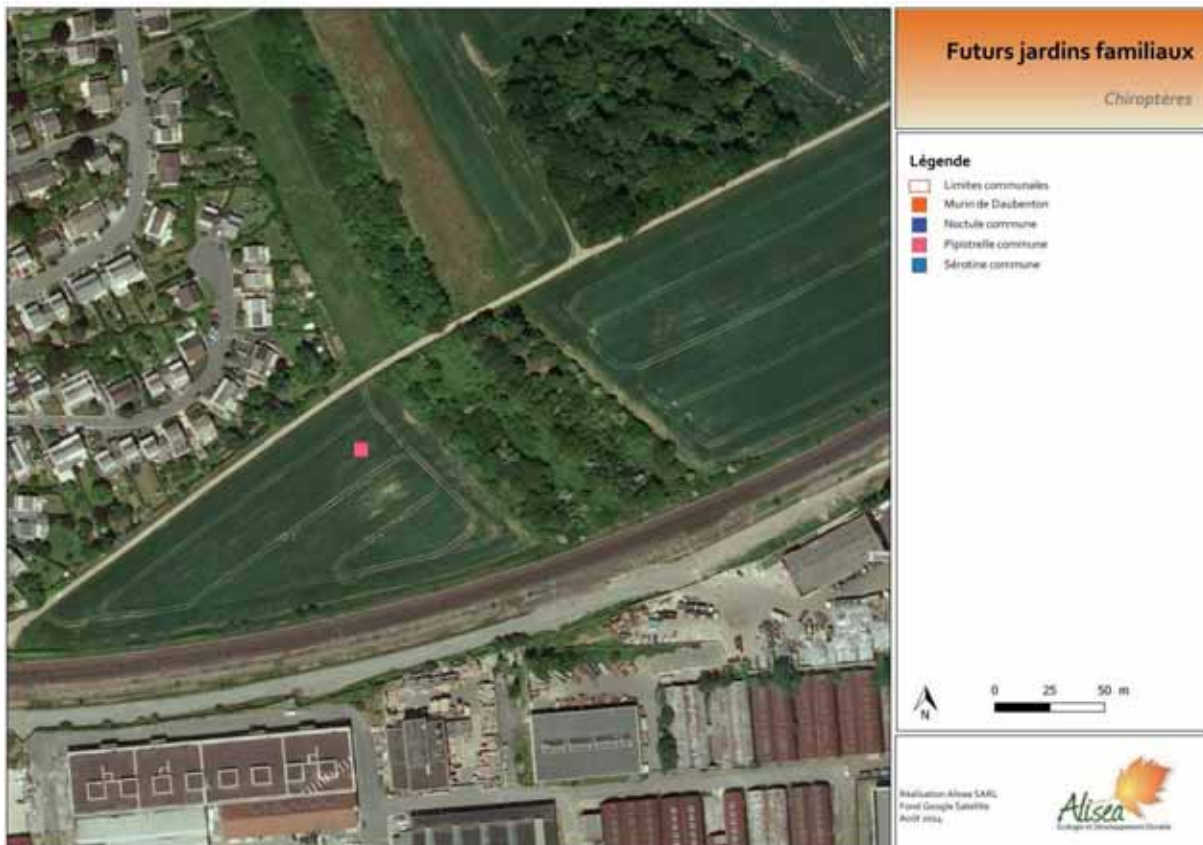


Figure 18 - Pipistrelle commune sur le site des futurs jardins familiaux
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.3.9. Conséquences de l'urbanisation

L'urbanisation de cette zone n'aura que peu d'impacts sur la faune et la flore, très pauvres sur le site. Par ailleurs, l'aménagement de jardins familiaux, accompagnés souvent de massifs fleuris et d'arbustes, seront au contraire favorables à la faune.

La proximité de la voie ferrée ne semble pas compromettre le projet.

La zone étant agricole depuis au moins 80 ans, les sols y ont été travaillés, enrichis et probablement traités aux produits phytosanitaires de nombreuses fois.

Bien que l'entretien et le nettoyage des voies ferrées puissent être sources de pollutions, le ruissellement ne semble pas réhibitoire à de tels aménagements, et une bande enherbée pourra être conservée entre le site et les voies.

2.10.4. SITE SUD DE LA ZAC MULTISITES SAINT-FIACRE - VERDUN/BERLIOZ - FUBLAINES

2.10.4.1. Localisation

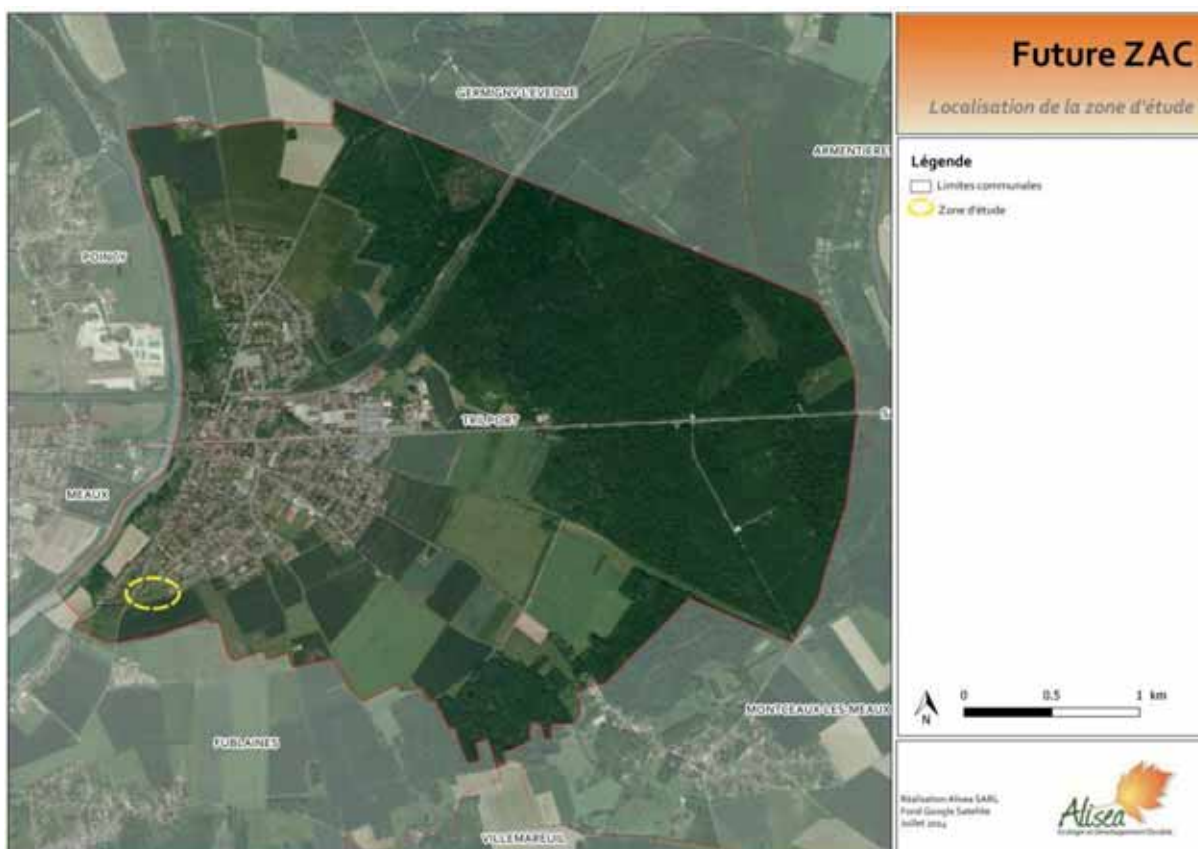


Figure 19 - Localisation de la future ZAC sur la commune
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.4.2. Topographie

La topographie sur le site sud de la ZAC est bien marquée par un talus assez pentu. Les eaux de ruissellement sont évacuées par le fossé en eau au sud de la zone d'étude.



Photo 13 - Vue sur la zone d'étude, au nord (source Google Street View)



Photo 14 - Vue sur la zone d'étude, au sud (source Google Street View)

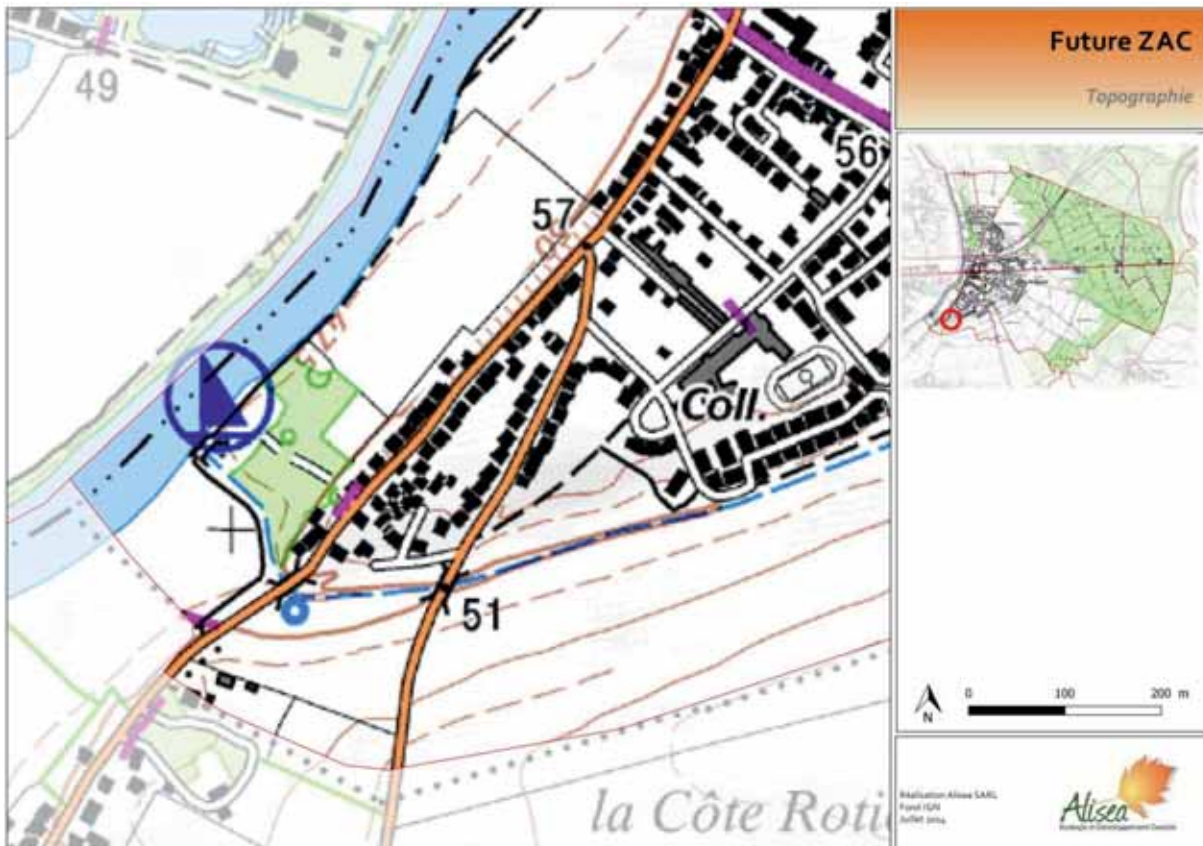


Figure 20 - Topographie du site sud de la ZAC (Alisea 2014, Fond IGN)

2.10.4.3. Historique du site

Le site n'a jamais été urbanisé. Situé en limite communale, il a longtemps été bien excentré et en dehors des secteurs habités, avant la construction des lotissements récents.

La zone davantage buissonnante et nitrophile en son centre est déjà visible sur des photographies datant de la moitié du 20ème siècle. Il s'agissait probablement d'une zone de dépôts.

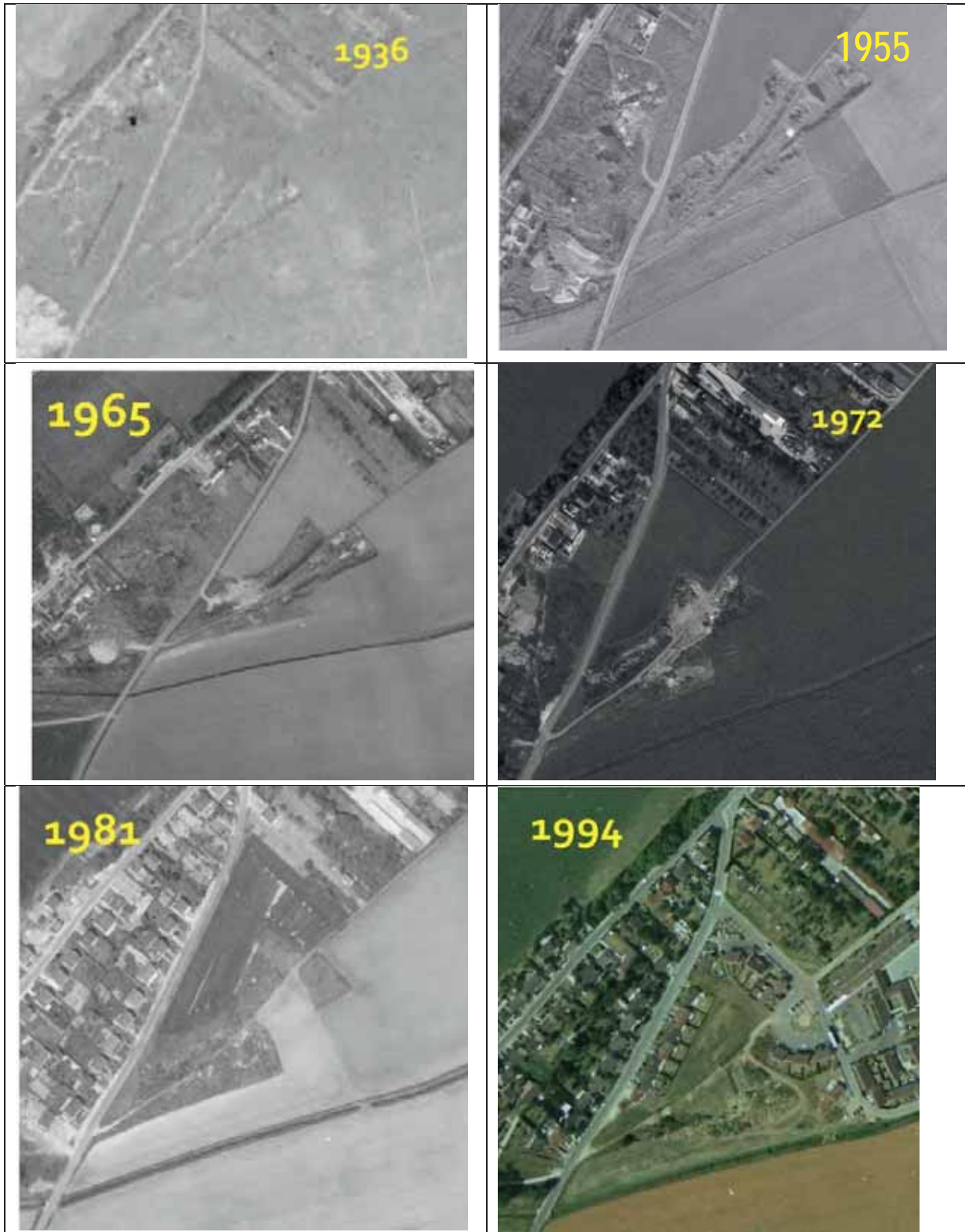


Figure 21 - Evolution du site sud de la ZAC (source Géoportail)

2.10.4.4. Habitats naturels et flore

Trois habitats naturels ont été recensés sur le site, aucun n'étant remarquable.

Tableau 6 - Liste des habitats recensés sur la future aire d'accueil

Nom de l'habitat	Correspondance Biotope	Corine	Habitat déterminant de ZNIEFF	Habitat Natura 2000
Pelouses urbaines	Pelouses de parcs (85.12)			
Friches et ourlets nitrophiles	Friches (87.1)			
Végétation hélophytique	Végétations de ceinture des bords des eaux (53)			

70 espèces végétales ont été recensées sur le site, dont 2 peuvent être considérées comme remarquables. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

La Molène pulvérulente (Verbascumpulverulentum)

Très rare en Ile-de-France (RR) mais non menacée (LC), c'est une espèce bisannuelle pouvant atteindre 2 m de hauteur. Elle fleurit de juin à août. D'un aspect très cotonneux, à pilosité s'agglomérant en flocons, ses feuilles sont blanchâtres. Ses fleurs sont jaunes. En Ile-de-France elle est surtout présente dans le Vexin et au sud de la vallée de la Seine, elle est rare en vallée de Marne. C'est une espèce mésoxérophileneutrocalcicole de sols plus ou moins riches en nutriments : pelouses et ourlets rudéralisés, friches nitrophiles, bermes sèches, jachères caillouteuses.



Photo 15 - Molène pulvérulente (Alisea 2014/D.chabrol)

Le Trèfle hybride (Trifolium hybridum)

Espèce probablement rare en Ile-de-France (R ?) dont le statut de menace est inconnu faute de données (DD), c'est une plante vivace pouvant atteindre 60 cm de hauteur. Il est parfois présent dans les mélanges de graines utilisés pour les remises en végétation après travaux, ce qui rend sa spontanéité parfois douteuse. Il est abondant sur le site.



Photo 16 – Trifolium hybridum (Alisea 2014/D.Chabrol)

Par ailleurs, 1 espèce végétale exotique a été recensée : l'Euphorbe des jardins, qui n'est encore qu'envahissante potentielle.



Figure 22 - Cartographie des habitats naturels sur le site sud de la ZAC (Alisea 2014, Fond Google Satellite)



Figure 23 - Cartographie des espèces végétales remarquables sur le site sud de la ZAC (Alisea 2014, Fond Google Satellite)



Figure 24 - Cartographie des espèces végétales exotiques envahissantes sur le site sud de la ZAC
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.4.5. Avifaune

11 espèces d'oiseaux ont été recensées sur le site, dont deux pouvant être considérées comme remarquables : la Linotte mélodieuse et la Fauvette grisette. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

La Fauvette grisette (Sylvia communis)

L'espèce est protégée au niveau national, et considérée comme quasi-menacée (NT) en France. Cette fauvette, vive, de couleur grise, est reconnaissable à ses ailes rousses. Le mâle a une calotte gris cendré et la gorge d'un blanc pur, il a la particularité de souvent hérissier les plumes de sa tête. La fauvette grisette fréquente les zones broussailleuses, semi-ouvertes, les friches herbeuses avec arbustes et le bocage. Elle chante souvent du haut d'un buisson ou lors d'un vol ascendant vertical caractéristique. Sa population est estimée entre 50 000 et 100 000 couples en Ile-de-France vers 2010 ; en légère progression depuis la fin des années 80, elle semble s'être stabilisée depuis. Elle est considérée comme nicheuse très commune dans la région.



Photo 2 : Fauvette grisette
(Wikimedia commons / G. Katalin)



Figure 25 - Avifaune remarquable recensée sur le site sud de la ZAC (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.4.6. Mammifères terrestres

Aucun mammifère terrestre n'a été recensé. Néanmoins, le site est potentiellement fréquenté par des micromammifères.

2.10.4.7. Reptiles

Aucun reptile n'a été recensé. Néanmoins, l'Orvet fragile (*Anguis fragilis*) est susceptible de fréquenter la zone.

2.10.4.8. Insectes

Huit espèces de papillons de jour (Lépidoptères) ont été recensées sur le site dont aucune ne peut être considérée comme remarquable. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

Une espèce d'Odonate a été recensée, qui est elle aussi commune.

2.10.4.9. Chiroptères

Méthodologie



Figure 26 - Inventaire des Chiroptères sur le site sud de la ZAC (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

Résultats

Seule la Pipistrelle commune a été recensée sur ce site.



Figure 27 - Pipistrelle commune sur le site sud de la ZAC (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.4.10. Conséquences de l'urbanisation

L'urbanisation de la zone aura des impacts faibles sur la faune et la flore qui sont banales sur le site. En revanche, les impacts seront plus forts si le ru n'est pas conservé. En effet, une végétation typique des bords de plans d'eau s'y est développée, favorable aux insectes et notamment aux Odonates (Libellules et Demoiselles), qui fréquentent également les bords de Marne.

Les inventaires amphibiens n'ont pas été réalisés mais la Grenouille verte a été entendue dans ce ru au cours de l'été. Il ne s'agit pas d'une espèce remarquable, mais elle indique une potentielle présence d'autres espèces en période favorable.

Les ruissellements, notamment en phase de travaux, devront être contrôlés afin de ne pas polluer ce ru, déjà influencé par les cultures environnantes et le ruissellement venant de la chaussée.

2.10.5. CENTRE NAUTIQUE

2.10.5.1. Localisation

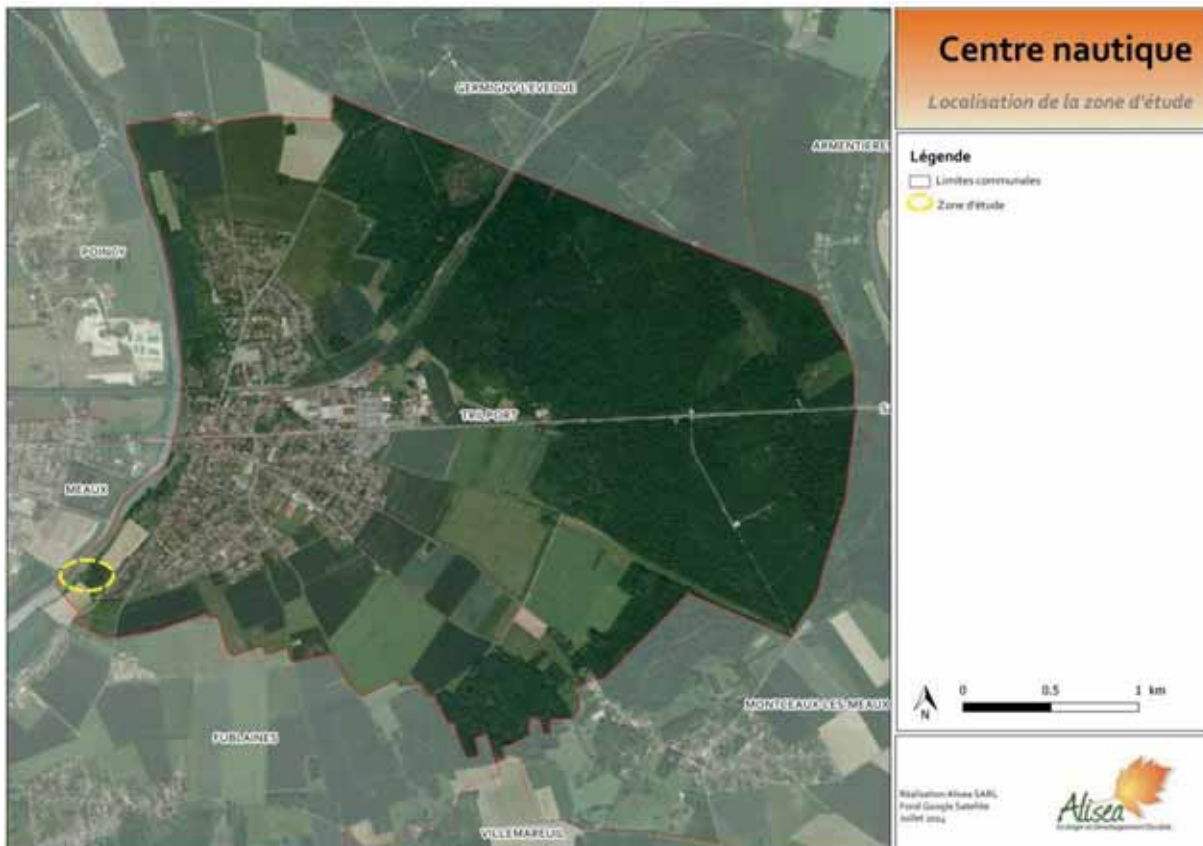


Figure 28 - Localisation du centre nautique au sein de la commune
(Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.5.2. Topographie

La topographie du site est très peu marquée, la zone se situant en bordure de la Marne.

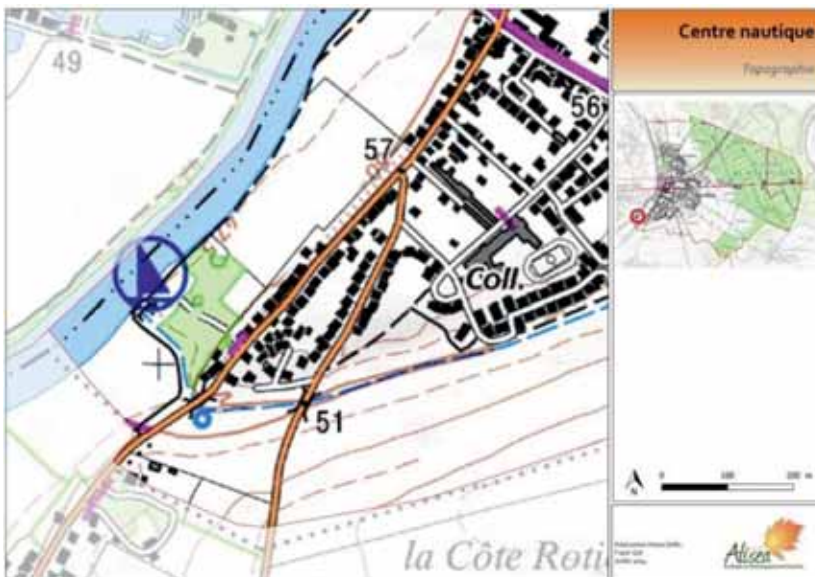


Figure 29 - Topographie du site du centre nautique (Alisea 2014, Fond IGN)

2.10.5.3. Historique du site

Le site a pas mal évolué depuis la première moitié du 20ème siècle. Tout d'abord, il a longtemps été non boisé et était occupé par des zones de cultures s'étendant jusqu'à la Marne. Le chemin de halage était déjà visible, mais les berges beaucoup moins naturelles (non boisées par exemple). Il semble qu'un premier boisement ait été planté, puis qui s'est étendu au sein des zones anciennement cultivées, d'abord en fourrés puis en bois. Ce boisement est jeune et d'origine anthropique. Le Centre nautique a quant à lui été construit entre 1972 et 1981.

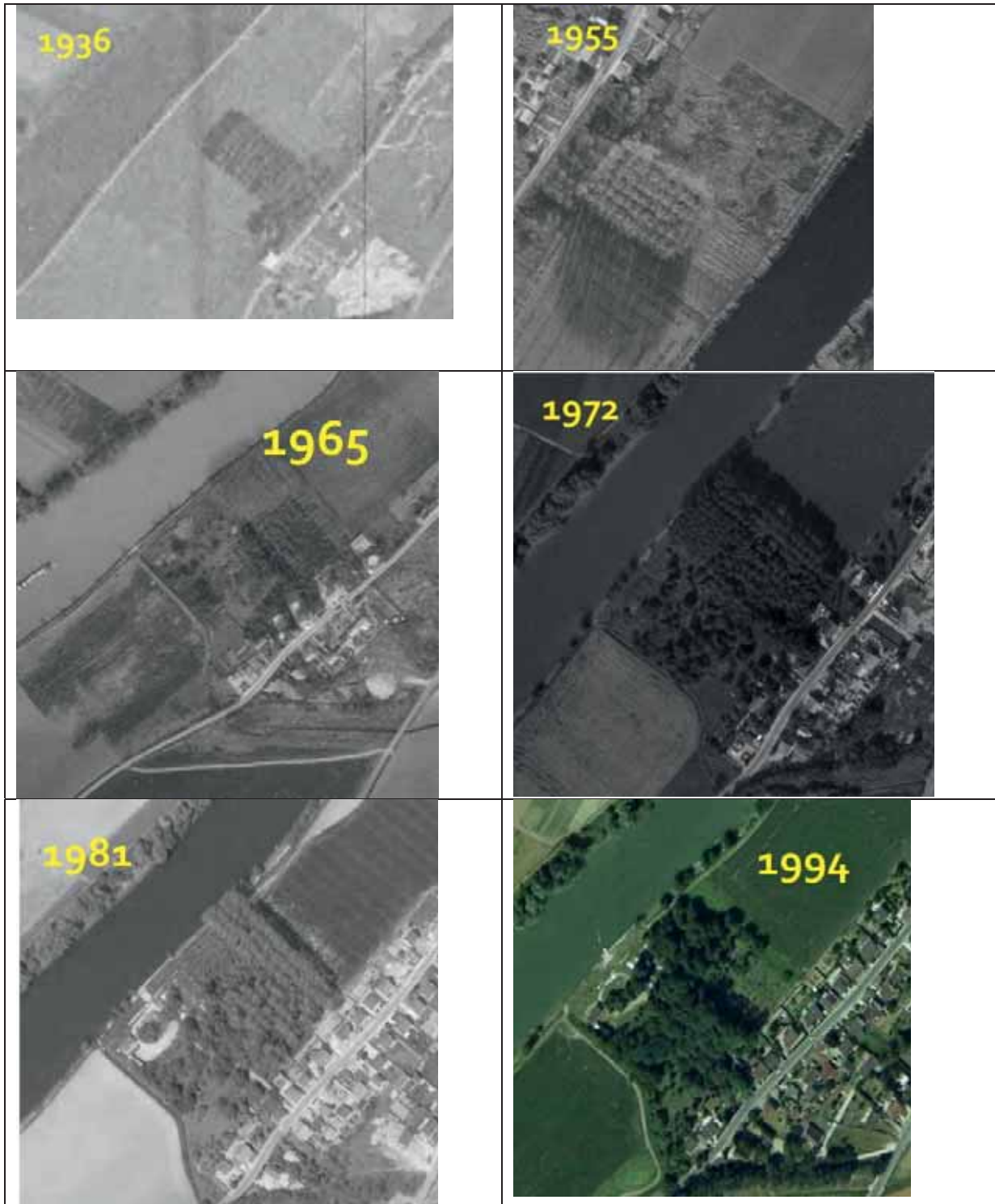


Figure 30 - Evolution du site du Centre nautique (source Géoportail)

2.10.5.4. Habitats naturels et flore

Quatre habitats naturels sont présents sur le site dont un seul peut être considéré comme remarquable : la végétation des berges. En effet, la prairie mésophile de fauche est ici trop étroite et pas assez caractérisée par sa flore pour être considérée comme déterminante de ZNIEFF ou d'intérêt communautaire.

Tableau 6 - Liste des habitats recensés sur la future aire d'accueil

Nom de l'habitat	Correspondance Corine Biotope	Habitat déterminant de ZNIEFF	Habitat Natura 2000
Végétation des berges	Forêts de Frênes et d'Aulnes des fleuves medio-européens (44.3)		91EO - Forêts alluviales résiduelles
Prairie de fauche	Prairies de fauche de basse altitude (38.2)	oui	6510 - Prairies maigres de fauche de basse altitude
Friches et ourlets nitrophiles	Terrains en friche (87.1)		
Grandes cultures	Grandes cultures (82.11)		

48 espèces végétales ont été recensées sur le site, dont 3 peuvent être considérées comme remarquables. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

L'Aristolochie clématite (Aristolochiaclematitis)

Rare en Ile-de-France (R) mais non menacée (LC), c'est une espèce vivace pouvant atteindre 80 cm et formant souvent des massifs. Ses feuilles sont entières et pétiolées, à limbe entier en forme de cœur. En Ile-de-France on la trouve dans les grandes vallées (Seine, Oise, Marne). C'est une espèce hygrocline qui pousse sur des sols riches en nutriments : ourlets des rivières, friches humides, haies... Au Moyen-Age elle était cultivée pour ses propriétés médicinales c'est pourquoi elle est parfois retrouvée en marge de cultures (vignes notamment).



Photo 18 - Aristolochie clématite (Alisea/DChabrol)

La Gesse tubéreuse (Lathyrustuberosus)

Espèce assez rare en Ile-de-France (AR) mais non menacée (LC), c'est une espèce pouvant atteindre 90 cm de hauteur et qui fleurit de juin à août. C'est une très jolie plante dont les fleurs sont organisées en grappes rose vif. En Ile-de-France, elle est largement présente dans l'agglomération parisienne, le couloir séquanien, les vallées de la Marne, de l'Essonne. C'est une espèce de milieux neutres à calcicoles, thermophile, souvent présente sur substrats argileux riches en bases : friches herbacées et jachères, bords des moissons, bernes, talus, ourlets.



Photo 19- Gesse tubéreuse (Wikimedia commons/Bogdan Giușcă)

Le Nénuphar jaune (*Nupharlutea*)

Assez rare en Ile-de-France (AR) mais non menacé (LC), c'est une espèce aquatique atteignant plusieurs mètres de longueur et qui fleurit de juin à septembre. Il est réparti sur l'ensemble des fleuves et rivières d'Ile-de-France, et abondant en vallées de Seine, de Marne et de l'Oise. On le trouve dans les eaux lentes potamophiles : sections lentes des cours d'eau, noues, étangs, mares et roselières. Il était autrefois très commun mais est aujourd'hui en régression du fait de la dégradation de la qualité des eaux (trop riches en nutriments, trop turbides...)



Photo 20 - *Nupharlutea* (Wikimedia commons/Alex Zelenko)

Par ailleurs, 1 espèce végétale exotique envahissante a été recensée : la Vigne-vierge commune (*Parthenocissusinserta*).

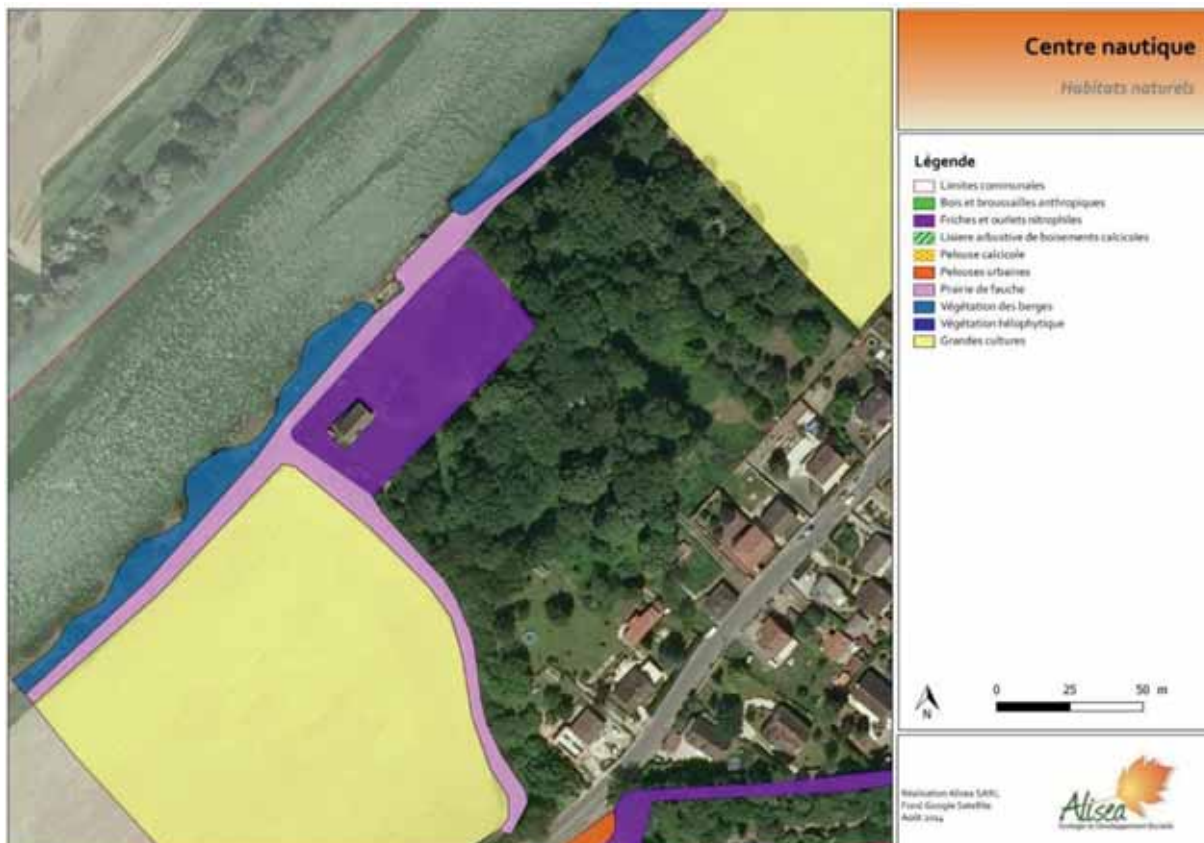


Figure 31 - Cartographie des habitats naturels sur le centre nautique et ses environs (Alisea 2014, Fond Google Satellite)



Figure 32 - Cartographie des espèces végétales remarquables sur le centre nautique et ses environs (Alisea 2014, Fond Google Satellite)



Figure 33 - Cartographie des espèces végétales exotiques envahissantes sur le centre nautique et ses environs (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.5.5. Avifaune

9 espèces d'oiseaux ont été recensées sur le site, dont aucune ne peut être considérée comme remarquable. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

2.10.5.6. Chiroptères

Méthodologie



Figure 34 - Inventaire des Chiroptères sur le centre nautique (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

Résultats

Trois espèces de Chiroptères ont été recensées sur le site, dont une peut être considérée comme remarquable : la Noctule commune. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

La Noctule commune (*Nyctalus noctula*)

Elle est protégée au niveau national (inscrite à l'article 2 de l'arrêté du 23 avril 2007), inscrite à l'annexe IV de la directive habitats faune flore (92/43) et déterminante de ZNIEFF en Ile-de-France (pour les sites de reproduction ou d'hibernation). Elle est classée « quasi-menacée » (NT) sur la liste rouge UICN des mammifères menacés de France. Cette noctule est l'une des plus grandes espèces d'Europe. D'origine forestière, elle



Photo 21: Noctule commune
(Wikimedia commons / Mnolf)

s'est très bien adaptée au milieu urbain. Elle apprécie également le voisinage de l'eau. Les gîtes d'hiver sont installés, soit dans de grandes cavités forestières, comme d'anciennes loges de pics, soit dans les immeubles, les châteaux d'eau et les ponts. En été, la Noctule commune occupe des cavités situées dans des arbres de plus de 50 centimètres de diamètre, en particulier dans les chênes en forêt, et dans les platanes en ville. Cette espèce est assez commune à très commune en Île-de-France.

Bien qu'ils soient protégés nationalement, le Murin de Daubenton et la Pipistrelle commune ne sont pas remarquables.



Figure 35 - Chiroptères recensés sur le centre nautique (Alisea 2014, Fond Google Satellite)

2.10.5.7. Mammifères terrestres

Seul le lapin de Garenne (*Oryctolagus cuniculus*) a été recensé sur le site.



Figure 36 - Lapin de garenne sur le centre nautique (Alisea 2014, Fonds Google Satellite)

2.10.5.8. Reptiles

Aucun reptile n'a été recensé. Néanmoins, l'Orvet fragile (*Anguis fragilis*) est susceptible de fréquenter la zone.

2.10.5.9. Insectes

Quatre espèces de papillons de jour (Lépidoptères) ont été recensées sur le site, aucune n'est remarquable. Six espèces d'Odonates ont été recensées dont une étant remarquable : l'Agrion de Vander Linden. La liste complète des espèces est disponible en annexe.

L'agrion de Vander Linden (Cercionlindenii)

Habituellement, cette espèce se cantonne aux étangs et rivières pourvus d'hydrophytes à feuilles flottantes (indépendamment de la qualité des eaux). Cette espèce est connue des départements des Yvelines, de l'Essonne, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne. Il est peu répandu mais localement abondant. Il est déterminant de ZNIEFF en Ile-de-France.

Il a été observé au bord de la Marne.



2.10.5.10. Conséquences de l'urbanisation

Le réaménagement du centre nautique n'aura pas d'impacts négatifs sur la faune et la flore du site. Les enjeux identifiés sont présents en bordure de la Marne, et non pas au niveau du centre lui-même. Le nouveau ponton de bois a été installé tout en préservant la flore présente autour.

Toutefois, en cas de travaux d'étendant au nord de la zone, il serait nécessaire de protéger et de suivre le massif d'Aristoloché clématite, recensée uniquement à cet endroit sur l'ensemble du territoire communal en 2013 et 2014.

2.10.6. PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT DEPARTEMENTALE

2.10.6.1. Localisation

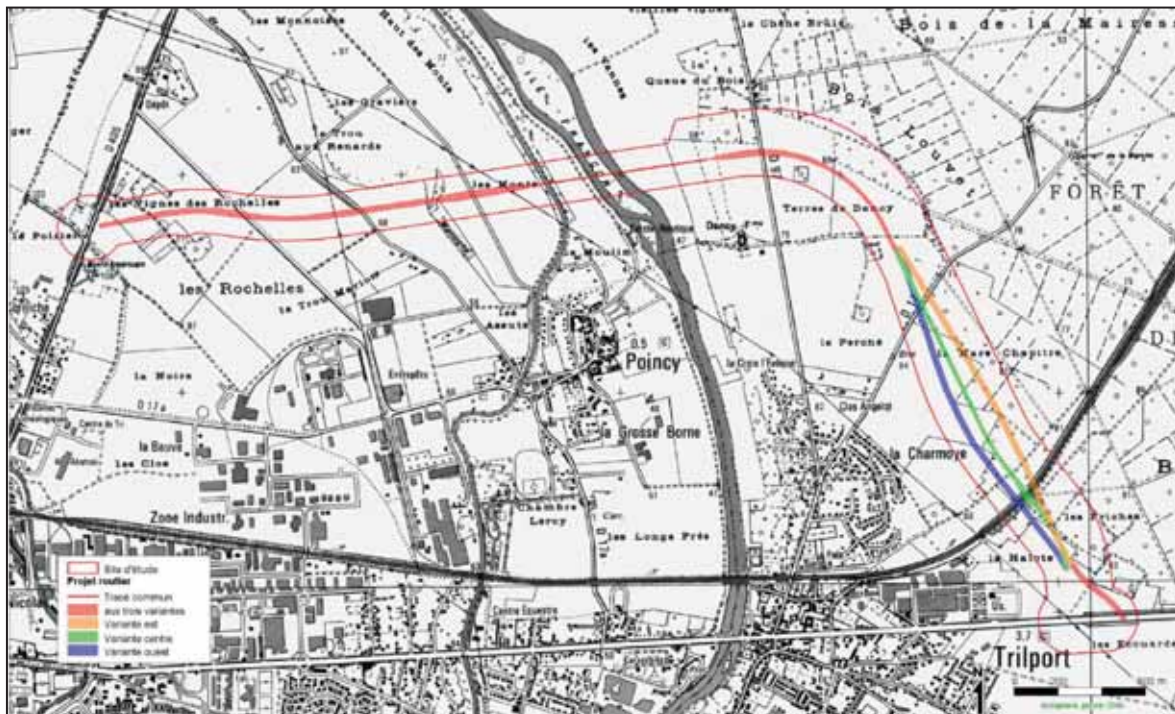


Figure 37 – Tracé de la voie de contournement Nord-est Meaux-Trilport (Ecosphère 2006)

D'après l'étude d'impact du bureau Ecosphère, sur la commune de Trilport la voie de contournement longerait la lisière des boisements privés attenants à la forêt domaniale de Montceaux.

2.10.6.2. Conséquences

L'étude d'impact écologique du contournement Nord-est de Meaux-Trilport réalisée par l'agence Ecosphère en février 2006 recense en effet des impacts prévisibles pour l'ensemble du projet : défrichements, rudéralisation, destruction partielle d'espèces assez rares, apparition d'un risque supplémentaire de mortalité par collision pour les mammifères, coupure entre un lieu de remise et un lieu de nourrissage pour les espèces forestières, déstructuration de la lisière forestière utilisée comme lieu de nourrissage par les mammifères d'intérêt patrimonial.

2.10.6.3. Habitats naturels et flore

L'étude d'impact révèle que les travaux pourraient engendrer la suppression d'une partie de la végétation existante, la disparition d'espèces végétales remarquables et peu fréquentes, la dégradation des arbres en lisière et l'artificialisation des milieux.

19 formations végétales sont présentes sur l'ensemble du site, 11 pourraient être impactées par les travaux :

FORMATIONS VEGETALES IMPACTEES	VALEUR ECOLOGIQUE GLOBALE
Ripisylve et groupements hélophytiques	Faible
Chênaie-charmaie neutrocline	Assez forte
Chênaie sessiliflore neutrocline	Assez forte
Chênaie acidocline rudérale.	Assez forte
Culture et végétation commensale	Faible
Friche postculturale	Faible, localement Assez forte
Jachère semée	Faible
Végétation des bernes nitro-calcaïques	Moyenne
Friche arbustive nitrophile	Faible
Boisement rudéral	Faible, localement Assez forte, ponctuellement Forte
Peupleraie nitrophile	Faible

Figure 38 – Formations végétales impactées (*Ecosphère, 2006*)

L'étude d'impact révèle également que le trafic routier pourrait engendrer une modification de la composition floristique en bordure de voie due à la modification des conditions micro climatiques et à la modification des caractéristiques du sol.

L'étude conclut en précisant que les impacts du projet sur les formations seront modérés à assez fort et que leurs intensités seront fonction de la superficie déboisée et du type de boisement touché. La pérennité des espèces peu fréquentes (assez rares et assez communes) au sein du fuseau de l'étude n'est pas remise en cause par le projet. De plus, ces espèces ne présentent pas d'enjeu de conservation notable.

2.10.6.4. Faune

L'étude révèle que les impacts sur la faune pourraient être dus à la suppression de milieux utilisés soit en permanence, soit dans une phase plus précise du cycle biologique (reproduction, recherche alimentaire) mais aussi à l'apparition d'un risque supplémentaire lié au trafic automobile (collisions).

Une seule espèce peu commune d'avifaune nicheuse a été recensée (le Lorient d'Europe). 5 espèces peu fréquentes sont présentes, dont 3 qui pourraient être impactées par les travaux. Plusieurs espèces de mammifères d'intérêt patrimonial pouvant être impactées ont également été recensées (Martre, Blaireau et Putois). L'étude ajoute que le projet aura un impact faible sur les amphibiens, les reptiles et l'entomofaune.

L'étude conclut en précisant que les impacts du projet sur la faune seront moyens à assez fort et que son intensité sera fonction de la position de l'emprise de la voie par rapport à la lisière. La pérennité des espèces peu fréquentes (assez rares et assez communes) au sein du fuseau de l'étude n'est pas remise en cause par le projet. De plus, ces espèces ne présentent pas d'enjeu de conservation notable.

2.10.7. SITE CENTRAL DE LA ZAC MULTISITES SAINT-FIACRE - VERDUN/BERLIOZ - FUBLAINES: NUISANCES POTENTIELLES DUES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET A LA ZONE D'ACTIVITES

2.10.7.1. Localisation

Le site central de la ZAC destiné à la réalisation d'un nouvel éco quartier est situé dans le centre de Trilport, entre l'avenue de Verdun (au Sud), la voie ferrée (au Nord), la rue de Saint-Fiacre (à l'Ouest) et la zone d'activités (à l'Est).

2.10.7.2. Conséquences

Risques technologiques

L'entreprise RECTICEL (SEVESO seuil bas) est implantée dans la zone d'activités économiques de Trilport. Cette entreprise fabrique des objets moulés en mousse polyuréthane, les risques sont liés à l'entreposage de certains matériaux. Une zone de 100m autour des bâtiments peut être impactée par un éventuel incident technologique ainsi qu'une zone de 200m autour des lieux de stockage. L'entreprise PROSEAT, filiale de RECTICEL utilise de nouveaux « process » diminuant les nuisances environnementales.

L'entreprise VALOMETAL (ex MARCHETTO), spécialisée dans le recyclage des métaux est une ICPE avec des risques de pollution de l'air et de l'eau, nuisance sonore, incendie.

La société BASF fabrique des détergents et des produits pour l'industrie cosmétique. Elle est classé «SEVESO AS» seuil haut en raison de son stockage d'oxyde d'éthylène et de son stockage de produits dangereux pour l'environnement. Les effets toxiques générés par cette société sont la dispersion de gaz toxique. L'actuel PPI prévoit ainsi un rayon de 1000m pour le confinement. Celui-ci est seulement tangent au site Berlioz-Fublaines, à l'ouest.

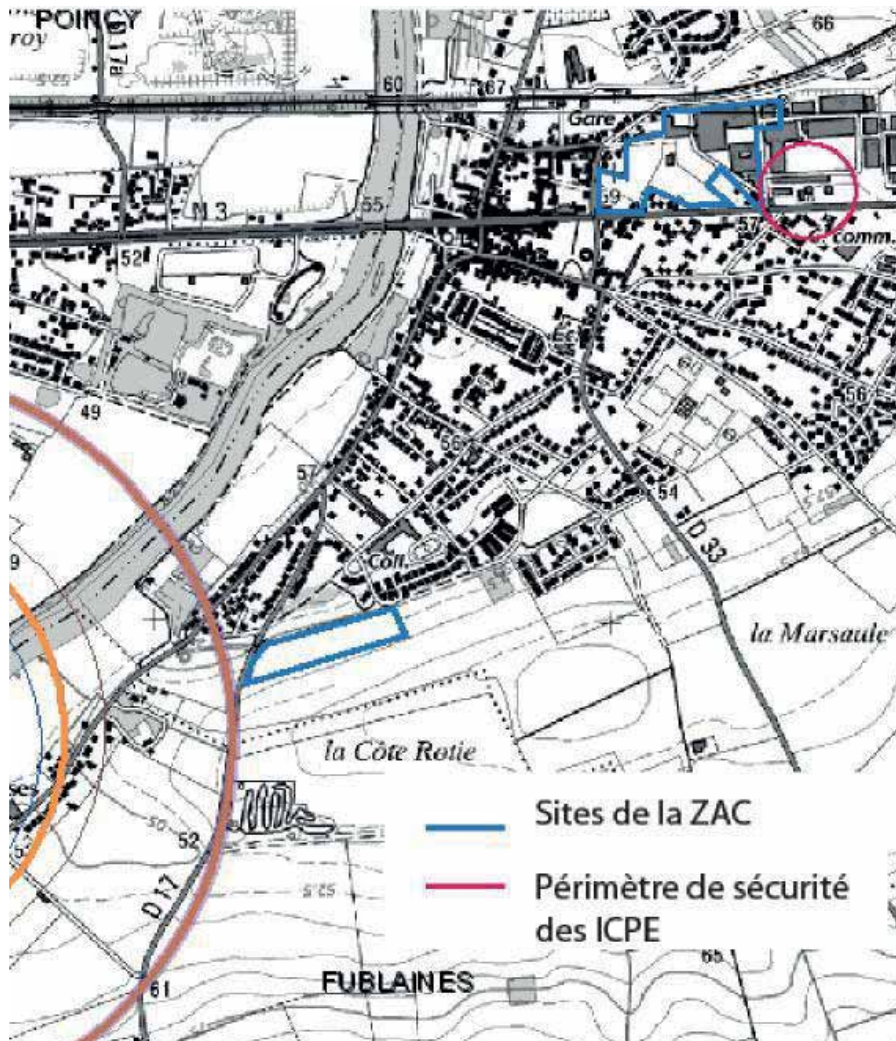


Figure 39 – Zone à risques technologiques (Source: DRIEE/ Cap Terre)

Nuisances sonores

Le site Saint-Fiacre-Verdun est concerné par le classement sonore des voies adjacentes. Au cœur de cette zone, l'ambiance sonore est modérée de jour et de nuit et le centre du site bénéficie d'un effet de masquage de bruit routier et ferroviaire par les bâtiments existants. La RD603 est classé en catégorie 3 en zone urbaine et hors zone urbaine en catégorie 2. La voie ferrée est classée en catégorie 1 avec une bande impactée de 300m de part et d'autre de son axe.

La rue Saint-Fiacre, la rue d'Armentières et la rue Aveline sont particulièrement étroites et régulièrement empruntées par des poids lourds qui circulent en direction de l'entreprise Valometal (ex Marchetto) ou passent pour rejoindre le nord de la commune par la RD97 et 17.

Catégorie	Isolement minimal DnT,A,tr
1	45 dB
2	42 dB
3	38 dB
4	35
5	30

Figure 40 - Tableaux indiquant l'isolement nécessaire pour les bâtiments de l'avenue de Verdun (RD603) (rue dite en U)

Distance/ Catégorie	0-10	10-15	15-20	20-25	25-30	30-40	40-50	50-65	65-80	80-100	100-125	125-160	160-200	200-250	250-300
1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32
2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	
3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30					
4	35	33	32	31	30										
5	30														

Selon la réglementation acoustique, le profil de la rue d'Armentières est de type tissu ouvert. Le tableau ci-dessus correspond à l'isolement nécessaire pour les bâtiments correspondant à ce profil.

Ces valeurs peuvent être diminuées de façon à prendre en compte l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure, la présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade pour laquelle on cherche à déterminer l'isolement.

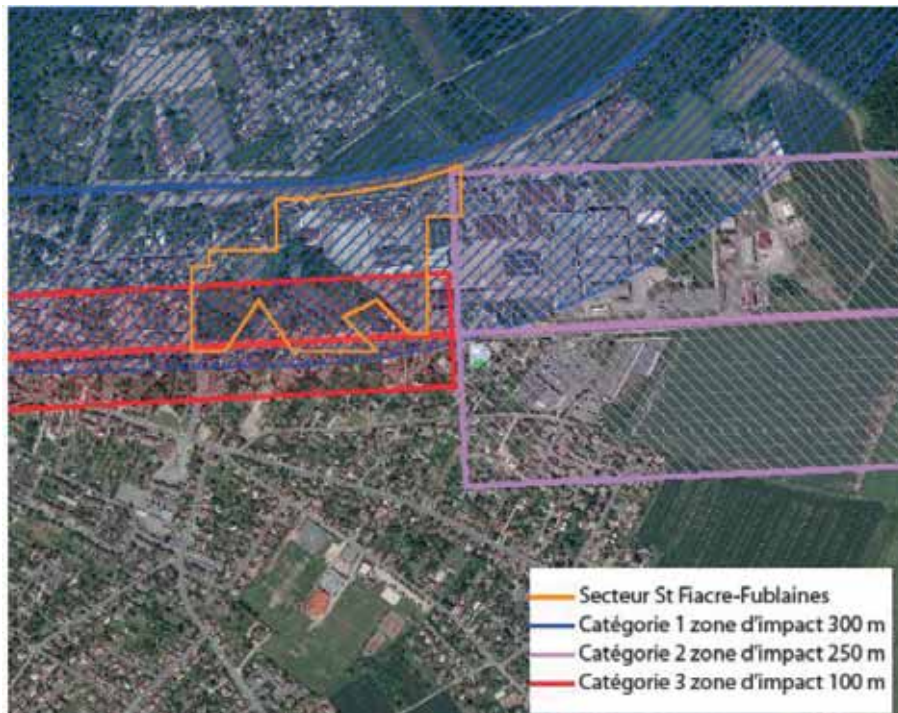


Figure 41 –Classement sonore des voies (Cartélie, Cap Terre, sept. 2013)

Nuisances olfactives

La zone d'activités peut accidentellement émettre de mauvaises odeurs. Il arrive aussi que des déchets soient brûlés dans les jardins ou à proximité de cette zone. Les nuisances sont toutefois limitées par la dominance des vents dans le sens sud-ouest/nord-est.

Nuisances liées à la pollution de l'air

La qualité de l'air selon AIRPARIF sur le secteur Saint-Fiacre est moins bonne qu'à Paris. La pollution principale est liée au gaz d'échappement automobile. A Trilport, 92% des jours ont un indice moyen à bon.

2.10.8. ANNEXES

2.10.8.1. Liste de la flore recensée

Taxon	Nom commun	Statut en Ile-de-France	Rareté IDF 2010	Epèces exotiques	Aire des gens du voyage	Jardins familiaux	ZAC	Centre nautique	total
<i>Acer campestre</i> L.	Erable champêtre	Ind.	CCC		x				x
<i>Acer platanoides</i> L.	Erable plane	Nat. (E.)	Cult.	CC	o		x		x
<i>Acer pseudoplatanus</i> L.	Erable sycomore	Nat. (E.)	Cult.	CCC	o		x		x
<i>Achillea millefolium</i> L.	Achillée millefeuille	Ind.	CCC		x	x	x		x
<i>Agrimonia eupatoria</i> L.	Aigremoine eupatoire	Ind.	CCC		x			x	x
<i>Agrostis stolonifera</i> L.	Agrostis stolonifère	Ind.	CCC		x				x
<i>Alnus glutinosa</i> (L.) Gaertn.	Auline glutineux	Ind.	CC					x	x
<i>Anagallis arvensis</i> L.	Mouron rouge	Ind.	CCC			x			x
<i>Anemone nemorosa</i> L.	Anémone des bois	Ind.	C				x		x
<i>Anthoxanthum odoratum</i> L.	Flouve odorante	Ind.	CC				x		x
<i>Anthriscus sylvestris</i> (L.) Hoffm.	Cerfeuil des bois	Ind.	CC			x			x
<i>Arctium lappa</i> L.	Grande bardane	Ind.	CC				x		x
<i>Arctium minus</i> (Hill) Bernh.	Petite bardane	Ind.	CC			x			x
<i>Aristolochia clematitis</i> L.	Aristolochie clématite	Ind.	R					x	x
<i>Arrhenatherum elatius</i> (L.) P.Beauv. ex J. &	Fromental élevé	Ind.	CCC			x	x	x	x
<i>Artemisia vulgaris</i> L.	Armoise commune	Ind.	CCC			x	x	x	x
<i>Avena fatua</i> L.	Folle-avoine	Ind.	CC			x			x
<i>Bellis perennis</i> L.	Pâquerette vivace	Ind.	CCC			x	x		x
<i>Brachypodium pinnatum</i> (L.) P.Beauv.	Brachypode penné	Ind.	C		x				x
<i>Brachypodium sylvaticum</i> (Huds.) P.Beauv.	Brachypode des bois	Ind.	CCC		x			x	x
<i>Brassica napus</i> L.	Colza	Subsp.	Cult.	.		x			x
<i>Bromus erectus</i> Huds.	Brome érigé	Ind.	C		x				x
<i>Bromus sterilis</i> L.	Brome stérile	Ind.	CCC		x				x
<i>Calystegia sepium</i> (L.) R.Br.	Liseron des haies	Ind.	CCC				x		x
<i>Campanula rapunculus</i> L.	Campanule raiponce	Ind.	CC		x				x
<i>Carpinus betulus</i> L.	Charme	Ind.	CCC		x				x
<i>Catapodium rigidum</i> (L.) C.E.Hubb.	Fétuque raide	Ind.	AC		x				x
<i>Centaurium erythraea</i> Rafn	Petite centauree commune	Ind.	CC		x				x
<i>Centaurium pulchellum</i> (Sw.) Druce	Petite-centauree délicate	Ind.	AR		x				x
<i>Cerastium fontanum</i> Baumg.	Céraiste commun	Ind.	CCC		x				x
<i>Chenopodium album</i> L.	Chénopode blanc	Ind.	CCC			x	x		x
<i>Cirsium arvense</i> (L.) Scop.	Cirse des champs	Ind.	CCC		x	x	x		x
<i>Cirsium vulgare</i> (Savi) Ten.	Cirse commun	Ind.	CCC		x	x	x		x
<i>Clematis vitalba</i> L.	Clématite des haies	Ind.	CCC		x	x	x	x	x
<i>Clinopodium vulgare</i> L.	Clinopode commun	Ind.	CC		x				x
<i>Convolvulus arvensis</i> L.	Liseron des champs	Ind.	CCC			x		x	x
<i>Cornus mas</i> L.	Cornouiller mâle	Ind.	AC					x	x
<i>Cornus sanguinea</i> L.	Cornouiller sanguin	Ind.	CCC		x		x		x
<i>Corylus avellana</i> L.	Noisetier, Coudrier	Ind.	CCC					x	x
<i>Crataegus laevigata</i> (Poir.) DC.	Aubépine à deux styles	Ind.	C					x	x
<i>Crataegus monogyna</i> Jacq.	Aubépine à un style	Ind.	CCC		x	x		x	x
<i>Crepis capillaris</i> (L.) Wallr.	Crépe de capillaire	Ind.	CCC		x	x	x		x
<i>Crepis setosa</i> Haller f.	Crépe de hérissée	Ind.	CC				x		x
<i>Dactylis glomerata</i> L.	Dactyle aggloméré	Ind.	CCC		x	x	x		x
<i>Daucus carota</i> L.	Carotte sauvage	Ind.	CCC			x	x		x
<i>Dipsacus fullonum</i> L.	Cabaret des oiseaux	Ind.	CCC					x	x
<i>Elytrigia repens</i> (L.) Desv. ex Nevski	Chiendent commun	Ind.	CCC			x	x		x
<i>Equisetum arvense</i> L.	Prêle des champs	Ind.	CCC				x	x	x
<i>Erodium cicutarium</i> (L.) L'Her.	Bec-de-grue à feuilles de	Ind.	CC				x		x
<i>Eryngium campestre</i> L.	Panicaut champêtre	Ind.	CC		x				x
<i>Euphorbia exigua</i> L.	Euphorbe fluette	Ind.	C		x				x
<i>Euphorbia lathyris</i> L.	Euphorbe des jardins	Nat. (E.)	AC	1			x		x
<i>Euphorbia peplis</i> L.	Euphorbe omblette	Ind.	CC			x			x
<i>Festuca gigantea</i> (L.) Vill.	Fétuque géante	Ind.	AC			x			x
<i>Filipendula ulmaria</i> (L.) Maxim.	Reine des prés	Ind.	CC					x	x
<i>Foeniculum vulgare</i> Mill.	Fenouil commun	Nat. (E.)	AR	1			x	x	x
<i>Fragaria vesca</i> L.	Fraisier des bois	Ind.	CCC			x			x
<i>Fraxinus excelsior</i> L.	Frêne élevé	Ind.	CCC		x		x	x	x
<i>Geranium dissectum</i> L.	Géranium découpé	Ind.	CCC		x				x
<i>Geranium molle</i> L.	Géranium à feuilles molles	Ind.	CCC		x		x		x
<i>Geum urbanum</i> L.	Benoîte des villes	Ind.	CCC		x	x		x	x
<i>Glechoma hederacea</i> L.	Lierre terrestre	Ind.	CCC					x	x
<i>Hedera helix</i> L.	Lierre grim pant	Ind.	CCC		x	x			x
<i>Heracleum sphondylium</i> L.	Berce commune	Ind.	CCC			x	x	x	x
<i>Hieracium pilosella</i> L.	Epervière piloselle	Ind.	C		x				x
<i>Holcus lanatus</i> L.	Houlque laineuse	Ind.	CCC		x	x			x
<i>Hordeum murinum</i> L.	Orge des rats	Ind.	CC			x	x		x
<i>Humulus lupulus</i> L.	Houblon	Ind.	CC					x	x

<i>Hypericum perforatum</i> L.	Millepertuis perforé	Ind.		CCC		x		x	x	x
<i>Hypochaeris radicata</i> L.	Porcelle enracinée	Ind.		CCC				x		x
<i>Inula conyza</i> DC.	Inule conyze	Ind.		C		x				x
<i>Iris foetidissima</i> L.	Iris fétide	Ind.		AR		x				x
<i>Iris pseudacorus</i> L.	Iris faux-acore	Ind.		CC				x		x
<i>Juglans regia</i> L.	Noyer commun	Nat. (E.)		CC	1		x	x		x
<i>Juncus conglomeratus</i> L.	Jonc aggloméré	Ind.		C				x		x
<i>Juncus effusus</i> L.	Jonc épars	Ind.		CCC				x		x
<i>Knautia arvensis</i> (L.) Coult.	Knautie des champs	Ind.		CC				x		x
<i>Lactuca serriola</i> L.	Laitue sauvage	Ind.		CCC			x	x		x
<i>Lactuca virosa</i> L.	Laitue vireuse	Ind.		AC				x		x
<i>Lamium album</i> L.	Lamier blanc	Ind.		CCC			x			x
<i>Lamium purpureum</i> L.	Lamier pourpre	Ind.		CC		x	x			x
<i>Lathyrus latifolius</i> L.	Gesse à larges feuilles	Nat. (S.)		AC	1		x			x
<i>Lathyrus tuberosus</i> L.	Gesse tubéreuse	Ind.		AR					x	x
<i>Ligustrum vulgare</i> L.	Troène commun	Ind.		CCC		x	x			x
<i>Linaria vulgaris</i> Mill.	Linaire commune	Ind.		CCC					x	x
<i>Linum catharticum</i> L.	Lin purgatif	Ind.		C		x				x
<i>Lolium perenne</i> L.	Lyraie vivace	Ind.		CCC			x	x	x	x
<i>Lythrum salicaria</i> L.	Salicaire commune	Ind.		CC				x	x	x
<i>Malva sylvestris</i> L.	Mauve des bois	Ind.		CC			x	x		x
<i>Matricaria recutita</i> L.	Matricaire camomille	Ind.		CC			x			x
<i>Medicago lupulina</i> L.	Luzerne lupuline	Ind.		CCC		x				x
<i>Mellilotus altissimus</i> Thuill.	Méllilot élevé	Ind.		R		x				x
<i>Mentha suaveolens</i> Ehrh.	Menthe à feuilles rondes	Ind.		CC				x		x
<i>Myosotis arvensis</i> Hill	Myosotis des champs	Ind.		CCC			x			x
<i>Nasturtium officinale</i> R.Br.	Cresson de Fontaine	Ind.		C				x		x
<i>Nuphar lutea</i> (L.) Sm.	Nénuphar jaune	Ind.		AR					x	x
<i>Origanum vulgare</i> L.	Origan commun	Ind.		CC		x	x	x		x
<i>Papaver rhoeas</i> L.	Coquelicot	Ind.		CCC			x			x
<i>Parthenocissus inserta</i> (A.Kern.) Fritsch	Vigne-vierge commune	Nat. (S.)		AR	3		x		x	x
<i>Pastinaca sativa</i> L.	Panais cultivé	Ind.		CCC			x		x	x
<i>Phleum pratense</i> L.	Fléole des prés	Ind.		CCC			x			x
<i>Phragmites australis</i> (Cav.) Steud.	Roseau commun	Ind.		CC					x	x
<i>Picris echioides</i> L.	Picride fausse-vipérine	Ind.		CCC			x	x		x
<i>Picris hieracioides</i> L.	Picride fausse-éperviaire	Ind.		CCC				x		x
<i>Plantago lanceolata</i> L.	Plantain lancéolé	Ind.		CCC		x	x	x	x	x
<i>Plantago major</i> L.	Grand plantain	Ind.		CCC		x	x	x	x	x
<i>Poa annua</i> L.	Pâturin annuel	Ind.		CCC			x			x
<i>Poa pratensis</i> L.	Pâturin des prés	Ind.		CC				x		x
<i>Poa trivialis</i> L.	Pâturin commun	Ind.		CCC		x		x		x
<i>Polygonum aviculare</i> L.	Renouée des oiseaux	Ind.		CCC			x			x
<i>Polygonum hydropiper</i> L.	Renouée poivre d'eau	Ind.		C				x		x
<i>Polygonum persicaria</i> L.	Renouée persicaire	Ind.		CCC			x			x
<i>Populus x canescens</i> (Aiton) Sm.	Peuplier grisard	Nat. (E.)	Cult.	C	1	x				x
<i>Potentilla anserina</i> L.	Potentille ansérine	Ind.		CC					x	x
<i>Potentilla reptans</i> L.	Potentille rampante	Ind.		CCC			x	x		x
<i>Potentilla sterilis</i> (L.) Garcke	Potentille faux-fraisier	Ind.		CC		x				x
<i>Prunella laciniata</i> (L.) L.	Brunelle laciniée	Ind.		RR		x				x
<i>Prunella vulgaris</i> L.	Brunelle commune	Ind.		CCC		x			x	x
<i>Prunus cerasus</i> L.	Griottier	Subsp.		-		x	x			x
<i>Quercus robur</i> L.	Chêne pédonculé	Ind.		CCC		x				x
<i>Ranunculus acris</i> L.	Renoncule âcre	Ind.		CCC			x	x	x	x
<i>Rhus typhina</i> L.	Sumac hérissé	Subsp.		.	?		x			x
<i>Robinia pseudoacacia</i> L.	Robinier faux-acacia	Nat. (E.)		CCC	5	x				x
<i>Rosa arvensis</i> Huds.	Rosier des champs	Ind.		CCC		x				x
<i>Rosa canina</i> (Groupe)	Rosier des chiens (groupe)	Ind.		CCC		x	x	x		x
<i>Rubus fruticosus</i> (Groupe)	Ronce commune	Ind.		CCC		x	x	x	x	x
<i>Rumex acetosa</i> L.	Oseille des prés	Ind.		CC					x	x
<i>Rumex crispus</i> L.	Oseille crépue	Ind.		CCC			x	x		x
<i>Rumex obtusifolius</i> L.	Oseille à feuilles obtuses	Ind.		CCC				x		x
<i>Salix alba</i> L.	Saule blanc	Ind.		CC					x	x
<i>Salix caprea</i> L.	Saule marsault	Ind.		CCC					x	x
<i>Sambucus ebulus</i> L.	Sureau yèble	Ind.		C					x	x
<i>Sambucus nigra</i> L.	Sureau noir	Ind.		CCC			x		x	x
<i>Saponaria officinalis</i> L.	Saponaire officinale	Nat. (E.)		C	1			x		x
<i>Securigera varia</i> (L.) Lassen	Coronille bigarrée	Ind.		C		x				x
<i>Senecio jacobaea</i> L.	Sénégon jacobée	Ind.		CCC		x		x	x	x
<i>Silene latifolia</i> Poir.	Compagnon blanc	Ind.		CCC		x	x	x		x
<i>Sinapis arvensis</i> L.	Moutarde des champs	Ind.		CC				x		x
<i>Solidago canadensis</i> L.	Solidage du Canada	Nat. (E.)		C	3		x			x
<i>Sonchus asper</i> (L.) Hill	Laiteron rude	Ind.		CCC				x		x
<i>Sonchus oleraceus</i> L.	Laiteron potager	Ind.		CCC		x				x
<i>Sorbus aucuparia</i> L.	Sorbier des oiseleurs	Ind.	Cult.	AC					x	x
<i>Symphytum officinale</i> L.	Grandé consoude	Ind.		CC					x	x
<i>Tanacetum vulgare</i> L.	Tanaisie commune	Ind.		CC			x	x		x
<i>Taraxacum ruderalia</i> (Groupe)	Pissenlit rudéral (groupe)	Ind.		.		x	x	x		x

2.10.8.4. Liste des Amphibiens recensés

ESPECES		DIRECTIVE HABITATS	Protection nationale	LISTE ROUGE UICN DES AMPHIBIENS MENACES dans le monde							LISTE ROUGE UICN DES AMPHIBIENS MENACES en France				Déterminant de ZNIEFF en Ile-de-France	Statut de rareté en Ile-de-France	Présence	
<i>Pelophylax kl. esculentus</i>	Grenouille verte	Annexe V	Article 5										X				C	3

1 = Aire des gens du voyage

2 = Jardins familiaux

3 = ZAC

4 = Centre nautique

2.10.8.5. Liste des insectes recensés

ESPECES		DIRECTIVE HABITATS	Protection	LISTE ROUGE UICN DES PAILLONS MENACES dans le monde							LISTE ROUGE UICN DES PAILLONS MENACES en France				Déterminant de ZNIEFF en Ile-de-France	Statut de rareté en Ile-de-France	Site de présence
<i>Pyronia tithonus</i>	Amaryllis															CC	1, 2, 3, 4
<i>Coenonympha pamphilus</i>	Procris ou Fadet commun															CC	3
<i>Maniola jurtina</i>	Myrtil															CC	1, 3, 4
<i>Vanessa atalanta</i>	Vulcain															CC	4
<i>Polyommatus icarus</i>	Azuré commun															CC	1, 3
<i>Pieris rapae</i>	Piérade de la rave															CC	1, 2, 3, 4
<i>Pieris brassicae</i>	Piérade du chou															CC	1, 2, 3
<i>Autographa gamma</i>	Noctuelle gamma															CC	3
<i>Pseudopanthera macularia</i>	Panthère																3

1 = Aire des gens du voyage

2 = Jardins familiaux

3 = ZAC

4 = Centre nautique

3. QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

3.1. L'AIR

Selon l'association AIRPARIF, la pollution atmosphérique a été définie légalement par ses effets nocifs dans l'article 1er de la loi du 2 août 1961.

Cette loi a été remplacée, à l'exception de ses dispositions relatives aux pollutions dues à des substances radioactives, par la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie dite «loi Lepage». Elle est codifiée dans le code de l'environnement au livre 1 «milieux physiques» - titre II « Air et atmosphère ».

L'article L. 220-2 du Code de l'Environnement (ex-Loi n°96-1236, 30 déc. 1996, art. 2) définit la pollution atmosphérique comme étant «l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels et à provoquer des nuisances olfactives excessives».

L'association AIRPARIF, qui gère le réseau de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, exploite environ 70 stations de mesures implantées en fonction des objectifs de surveillance de :

- la pollution de fond,
- la pollution de proximité,
- la pollution des zones fortement fréquentées par le public.

D'une manière générale, les mesures réalisées sur le réseau montrent que le niveau de pollution peut considérablement fluctuer d'un jour à l'autre, ou, sur l'agglomération, dans une même journée. La pollution émise par les activités humaines au niveau du sol ou à faible altitude se disperse dans l'atmosphère plus ou moins bien en fonction de la situation météorologique.

La région parisienne dispose d'une situation globalement favorable à cette dispersion naturelle, grâce à un régime climatique océanique dominant accompagné de vents assez forts et de précipitations notables, ce qui contribue à un brassage et à un lessivage de l'atmosphère. Le relief peu marqué favorise l'effet dispersif des vents.

Cette situation conduit à des niveaux moyens de pollution relativement faibles, compte tenu de l'importance des activités de la région parisienne (11,9 millions d'habitants) et des émissions de pollution qu'elles engendrent.

Ces niveaux fluctuent avec la saison de façon différente pour chaque polluant. Par exemple, la teneur en dioxyde de soufre (SO₂) est plus faible en été car celui-ci est essentiellement produit par les activités de combustion et de chauffage, réduites à cette époque de l'année.

Les oxydes d'azote (NO_x) fluctuent moins, en raison d'une relative constance du trafic automobile dans l'année. La teneur en ozone, polluant secondaire formé sous l'effet d'un fort rayonnement solaire, est plus élevée en été.

L'absence de précipitations et le phénomène «d'inversion de température », en automne et en hiver, sont des conditions météorologiques défavorables à la dispersion de la pollution.

Une station de surveillance rurale régionale, analysant la teneur en ozone (O₃) est implantée à Montgé-en-Goële (77) (station la plus proche disposant de données).

Cette station, éloignée de 18 kilomètres de Trilport, permet d'estimer l'influence provenant des grosses infrastructures proches telles que l'A4 ou l'A140.

Notons que cette station de surveillance n'est pas directement influencée par une source locale identifiée. Elle permet une mesure d'ambiance générale de la pollution urbaine, dite de fond, représentative d'un large secteur géographique autour d'elle.

Cette station est située au cœur de la commune de Montgé-en-Goële, au niveau de la Place de la Mairie ; la hauteur de prélèvement est de 8.6 m.

La qualité de l'air dépend de l'intensité des émissions, mais également de nombreux autres facteurs, comme la topographie, les conditions météorologiques, etc., qui favorisent la dispersion ou au contraire la concentration des polluants.

Les situations climatiques défavorables à la dispersion des pollutions atmosphériques (absence de vent au sol, absence de précipitations, inversion des températures) représentent 20 à 40 jours selon les années, dont au moins 8 jours d'épisodes aigus de pollution. Lors de tels épisodes aigus (par exemple, lors de la canicule d'août 2003), les niveaux de pollution peuvent être 5 à 10 fois supérieurs à la normale.

Afin de limiter les effets de ces pics de pollutions, deux seuils de gravité croissante ont été définis :

- un niveau d'information et de recommandation,
- un niveau d'alerte.

Chaque seuil correspond à un niveau de concentration d'un polluant dans l'atmosphère. Il s'accompagne de recommandations sanitaires aux catégories de la population particulièrement sensibles (enfants, personnes âgées, asthmatiques et insuffisants respiratoires chroniques), ainsi que des recommandations et des mesures visant à réduire certaines des émissions polluantes, y compris, le cas échéant, la circulation des véhicules.

	POLLUANTS					Particules PM10
	Dioxyde d'azote NO2	Ozone O3	Dioxyde de soufre SO2	Plomb	Benzène	
Objectif de qualité	40µg/m3	14µg/m3	50µg/m3	0,2µg/m3	2µg/m3	30µg/m3
Niveau d'information et de recommandation	200µg/m3	180µg/m3	300µg/m3			
Niveau d'alerte	400µg/m3	240µg/m3	500µg/m3			

AIRPARIF a identifié 7 polluants majeurs émis...

- CO= Le monoxyde de carbone, il est lié à la proximité immédiate d'axes routiers et donc principalement du aux déplacements.
- NOx= L'oxyde d'azote. Indicateur d'une pollution d'origine automobile issue du trafic.
- Il faut savoir que pour ces deux premiers indicateurs, la vitesse des véhicules influe sur les émissions de polluants : une faible vitesse des véhicules ou un embouteillage conduisent à des émissions plus importantes de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures. Une vitesse élevée produit quant à elle des émissions plus importantes d'oxyde d'azote. L'âge des véhicules qui roulent est également important car plus un véhicule est récent moins il est polluant. Un véhicule à essence récent émet en moyenne 10 fois moins d'oxydes d'azote par kilomètre parcouru qu'un véhicule essence ancien non catalysé. Pour comparaison, un poids lourd émet autant d'oxyde d'azote (NOx) que 9 véhicules particuliers. Un deux-roues motorisé « moyen » émet près de 3 fois plus d'hydrocarbures par kilomètre parcouru qu'un véhicule personnel à essence.
- SO₂= Le dioxyde de soufre, il correspond aux activités industrielles. Les émissions de dioxyde de soufre sont représentatives des processus de combustion des fuels et charbon.
- COVNM= Il s'agit des Composés Organiques Volatils Non Méthaniques et benzène. Ils proviennent généralement des hydrocarbures et des solvants. Ils font partie des polluants précurseurs de l'ozone.
- PM₁₀= Les particules fines (PM₁₀ de diamètre inférieur à 10µm) qui pénètrent profondément à l'intérieur de l'appareil respiratoire. Elles ne correspondent qu'à une partie des particules émises directement dans l'atmosphère ou remise en suspension par le vent (il en existe de plus volumineuses moins dangereuses pour la santé car ne pénétrant pas aussi profondément dans l'appareil respiratoire ou, à l'inverse de plus fines).
- CO₂= Le dioxyde de carbone. Il n'y a pas d'effets directs sur la santé mais il contribue très largement à l'effet de serre et constitue un indicateur majeur de consommation énergétique.

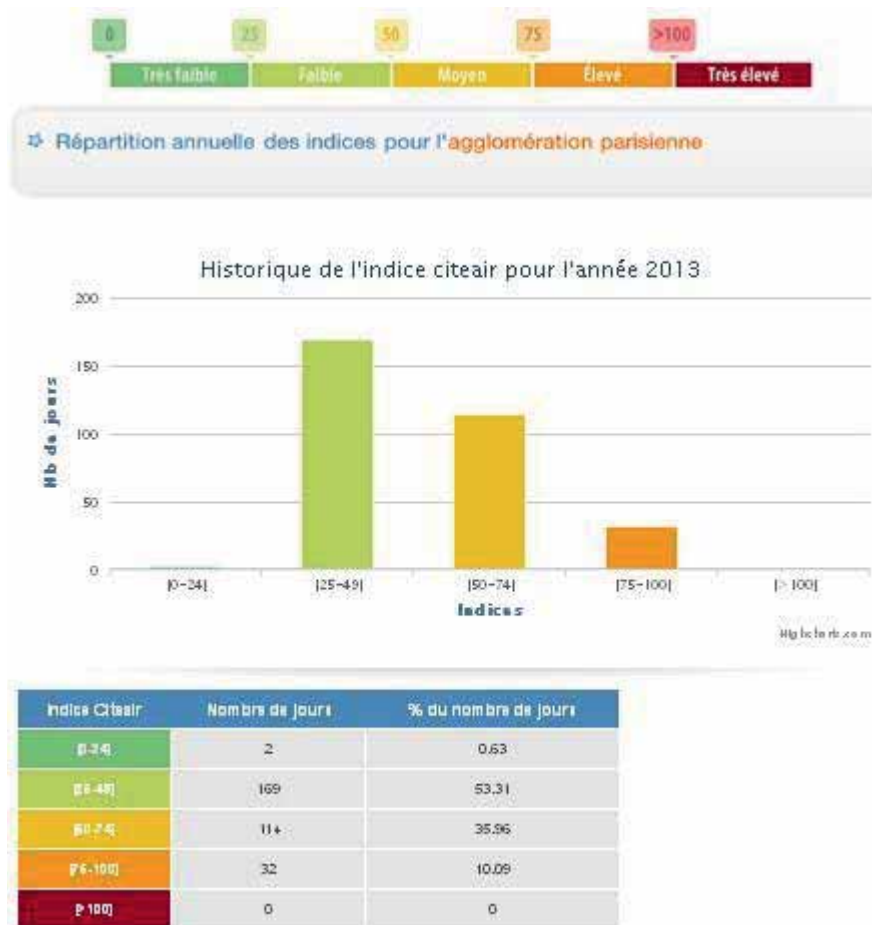
... par 6 grandes catégories de sources :

- Les industries (centrales thermiques, chauffage urbain, procédés de production, utilisation industrielle de solvants, traitement et élimination de déchets). Ces émissions sont issues des données de la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP, estimation basée sur la mesure directe des rejets), ou sont calculées à partir d'informations statistiques disponibles (par exemple, des données de consommation énergétique ou de production couplées à des facteurs d'émission européens).
- Les secteurs du résidentiel, de l'institutionnel, des activités de service, du commerce et de l'artisanat (combustion liée au chauffage, utilisation de solvants dans les secteurs domestiques et de service).
- Le transport routier (incluant les émissions d'hydrocarbures par évaporation au sein des stations-services) ;
- Les autres transports (ferroviaire, fluvial, maritime, aérien) ;
- L'agriculture et la sylviculture avec l'usage d'engrais azotés, engrais minéraux ou déjections animales) et les combustions du secteur agricole ;
- Les sources biogéniques (forêts et prairies). Cette catégorie d'émission est sans danger direct

La qualité de l'air à Trilport a été comparée à celle de la Région Ile-de-France et de la Seine-et-Marne :

Les données pour la région Ile-de-France

Pour les 10 premiers mois de l'année 2013, la répartition annuelle des indices CITEAIR nous indique une qualité de l'air globalement bonne. Près de 90 % des jours ont un indice «très faible à moyen» et seulement 10% des jours ont un indice «élevé à très élevé»



L'indice Citeair a été développé sur l'initiative de réseaux de surveillance de la qualité de l'air, dans le cadre du projet européen du même nom (Citeair – Common information to European air, co-financé par les programmes INTERREG IIIc et IVc). Il a été lancé en 2006 pour apporter une information au public :

- Simple et prenant en compte la pollution à proximité du trafic.
- Comparable à travers l'Europe.
- Adaptée aux méthodes de mesure de chaque réseau de surveillance.

Cet indice est déjà utilisé par une centaine de villes européennes où il est calculé toutes les heures à partir de leurs stations de mesure.

Les polluants pris en compte sont les suivants :

Indice trafic :

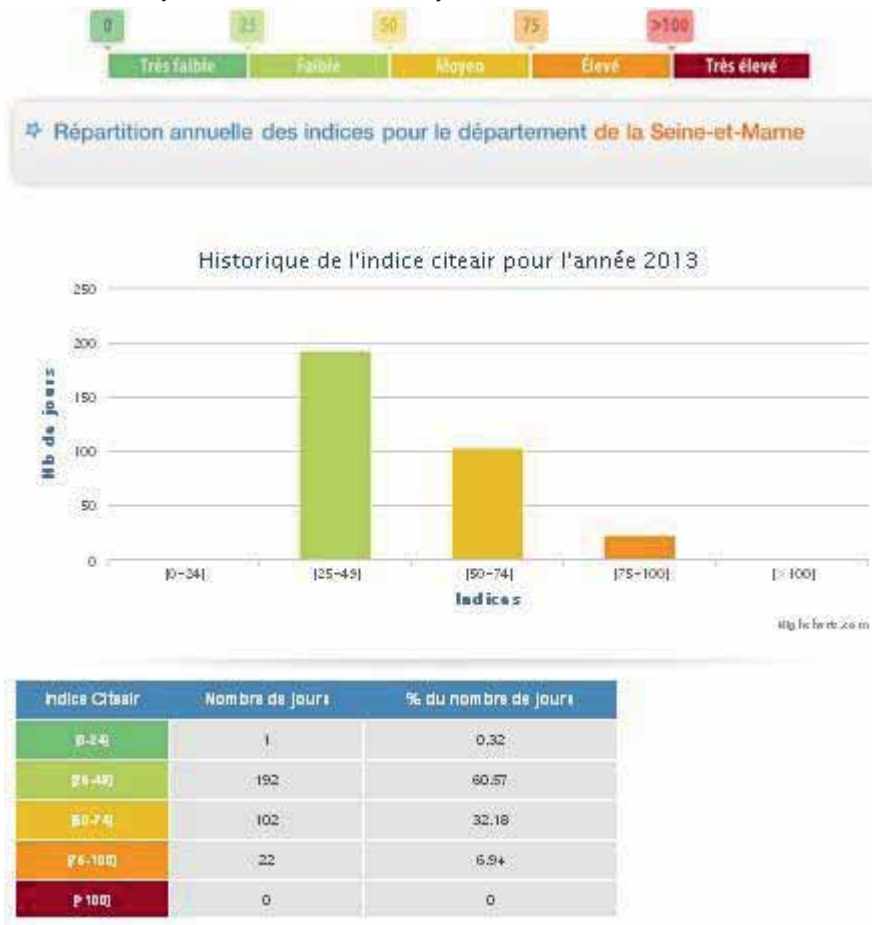
- polluants obligatoires : le dioxyde d'azote et les particules PM10
- polluants complémentaires : le monoxyde de carbone et les particules PM2,5

Indice de fond

- polluants obligatoires : le dioxyde d'azote, les particules PM10 et l'ozone
- polluants complémentaires : le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone et les particules PM2,5 (à partir de 2011)

Les données pour la Seine-et-Marne

Pour les 10 premiers mois de l'année 2013, la répartition annuelle des indices CITEAIR nous indique une meilleure qualité de l'air en Seine-et-Marne par rapport à la région parisienne parce que plus de 93% des jours ont un indice «très faible à moyen» et moins de 7% des jours ont un indice «élevé à très élevé».

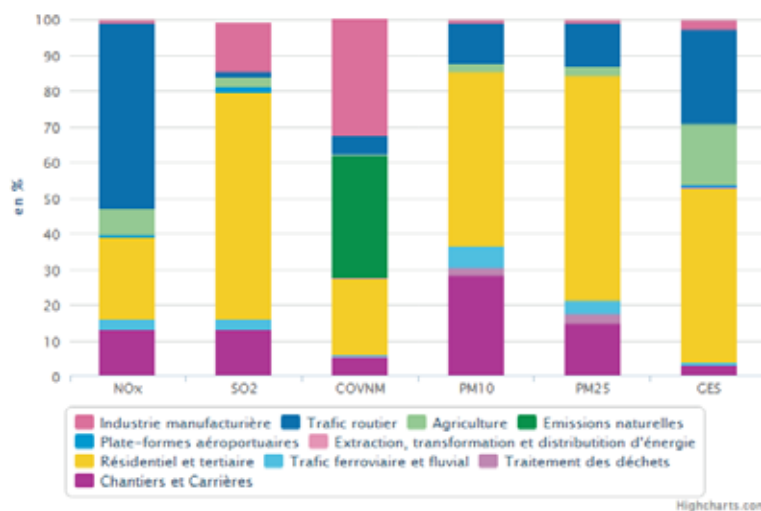
Les données pour Trilport

L'indice CITEAIR indique une qualité de l'air supérieure à celle du département de la Seine-et-Marne et de la région Ile-de-France. En effet pour les 10 premiers mois de l'année 2013, on note que plus de 96% des jours correspondent à un indice CITEAIR « très faible à moyen » et seulement moins de 4% ont un indice « élevé à très élevé ».



Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	16	5,05
[25-49]	224	70,66
[50-74]	67	21,14
[75-100]	10	3,15
[> 100]	0	0

Contribution en % des différents secteurs d'activités aux émissions de polluants pour la commune de Trilport. (estimations faites en 2012 pour l'année 2010)



Bilan des émissions annuelles pour la commune de Trilport (estimations faites en 2012 pour l'année 2010)

Polluants :	NOx	SO2	COVNM	PM10	PM25	GES
missions totales :	27 t	1 t	99 t	11 t	8 t	12 kt

Concentration
L'indice de votre commune : Trilport

Ville	Date	Indice européen	Polluant(s) responsable(s)	Niveau de pollution
Trilport	Hier	24	Ozone	Très faible
	Aujourd'hui	20	Ozone	Faible
	Demain	20	Ozone	Faible

Les mesures de surveillance réalisées indiquent une légère amélioration de la qualité de l'air à Trilport. Toutefois, en cas de conditions climatiques défavorables (chaleur et absence de vent), des pics de pollution, notamment à l'ozone, peuvent être observés. Afin d'améliorer la qualité de l'air de la commune, le PLU prévoit de développer les modes de transports en commun et non motorisés, en créant notamment de nouvelles voies cyclables et autres circulations douces.

Le plan régional pour la qualité de l'air (PRQA)

Approuvé par arrêté du préfet de région le 31 mai 2000, ce plan est intégré dans le SRCAE. Il vise une politique pour améliorer à moyen terme la qualité de l'air dans la région parisienne. Il dresse l'état des savoirs sur les divers aspects touchant à la qualité de l'air en Ile-de-France et propose des orientations générales à l'adresse des autorités publiques.

Objet du PRQA

La première partie distingue trois espaces géographiques différents :

- le cœur dense de l'agglomération (Paris et sa proche couronne, limitée par l'autoroute annulaire A 86),
- le reste de l'agglomération de Paris,
- l'ensemble des zones périurbaines et rurales qui entourent l'agglomération.

La deuxième partie dresse l'état des lieux sur les différents aspects touchant à la qualité de l'air.

Les orientations et recommandations du PRQA

La troisième partie propose des orientations générales à l'adresse des autorités publiques selon 5 thèmes distincts et complémentaires :

- Déplacements automobiles : diminuer les émissions liées à l'âge des véhicules et favoriser le recours aux carburants moins polluants ; maîtriser le nombre et la vitesse des déplacements automobiles dans le cœur dense de l'agglomération francilienne ;
- Activités et habitats : maîtriser la demande énergétique et les émissions polluantes dues à l'habitat, aux activités urbaines, à l'industrie et à l'activité des aéroports ;
- Financement et fiscalité : donner une plus large place au souci du développement durable et à l'équité vis-à-vis des pollutions de l'air dans les règles fiscales et dans le financement des actions d'amélioration de la qualité de l'air ;
- Communication : fédérer les autorités publiques en Ile-de-France en vue d'une communication permanente et préventive du public sur les politiques contribuant à la qualité de l'air ;
- Connaissance et prospective : constituer au niveau régional un pôle de savoir et de prospective sur la qualité de l'air et ses effets.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Le PPA Ile-de-France fixe des objectifs de réduction de polluants atmosphériques pour respecter des valeurs limites. Sa révision a été approuvée le 25 mars 2013. Lors de son élaboration en 2006, 9 mesures réglementaires ont été prises lors de l'élaboration de ce plan :

1/ Mise en place obligatoire de plans de déplacements pour les grands pôles générateurs de trafic.

Entrée en vigueur par un arrêté interpréfectoral de 2008, elle est reconduite et renforcée dans le cadre du PPA révisé.

2/ Abaissement à 80 mg/Nm³ de la concentration en NO_x des émissions des incinérateurs d'ordures ménagères situées dans le périmètre francilien sensible aux NO_x.

Les objectifs de cette mesure ont été atteints en 2010 et ont permis une réduction de 89 % des émissions en NO_x dans le domaine de l'incinération des déchets entre 2007 et 2009, soit de 1,5 % des émissions franciliennes de 2007. Le nouveau contexte, notamment à travers les actions nationales du Plan Particules, autorise l'abandon de cette mesure dans le cadre du PPA révisé.

3/ Encadrement de l'utilisation du bois comme combustible.

Cette mesure a permis une réduction notable des émissions concernant les centrales thermiques, toutefois les autres restrictions de la mesure n'ont pu être quantifiées en termes de gain environnemental. Un renforcement de cette mesure réglementaire est donc nécessaire au niveau des sources d'énergie du secteur résidentiel et tertiaire.

4/ Chaudières (de 70 kW à 2 MW) : obligation pour toutes les chaudières neuves au gaz ou au fioul de plus de 70 kW (chaudières collectives) de respecter des normes de faible émission d'oxydes d'azote.

De nouvelles dispositions réglementaires pour l'entretien des chaudières sont applicables depuis 2009. Ces obligations sont applicables à toutes les chaudières (gaz, fioul, biomasse, multi-combustibles...) dont la puissance est comprise entre 4 et 400 kW et entre 400 kW et 20 MW. Un renforcement de cette mesure réglementaire est donc possible.

5/ Stations-service : Réduction des rejets de composés organiques volatiles COV par la mise en place de récupérateurs de vapeurs d'hydrocarbures.

Une diminution notable des émissions de COVNM (-55%) a pu être observée au niveau des stations-services entre 2000 et 2008. Certaines actions de la mesure réglementaire 5 du premier PPA n'ont pas été mises en place : le bilan intermédiaire qui devait amener l'abaissement à 1000 m³/an en 2010, le label pour les stations-service équipées de récupérateurs et les recommandations en cas de pic de pollution.

Toutefois, le nouveau contexte réglementaire concernant la récupération des vapeurs d'essence lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service (obligation d'installation des systèmes de récupération des vapeurs à hauteur de 80% pour les stations-service d'un débit supérieur à 500 m³ et de 90 % pour les nouvelles stations et les stations-service d'un débit supérieur à 1000 m³ par la suite) rend obsolète la mesure réglementaire 5 du premier PPA.

6/ Véhicules légers : en cas de pic de pollution, restrictions de circulation.

7/ Poids lourds et véhicules utilitaires légers :

- identification visible du niveau de pollution, (mesure à reprendre, dans le contexte du Plan d'urgence pour la qualité de l'air)
- généralisation et harmonisation en Petite Couronne des règlements de livraison avec des restrictions particulières pour les véhicules les plus polluants, (mesure à renforcer)

- pics de pollution (lors du franchissement des niveaux d'alerte successifs) : restriction de la circulation des poids lourds dans le cœur dense de l'agglomération (mesure à renforcer).

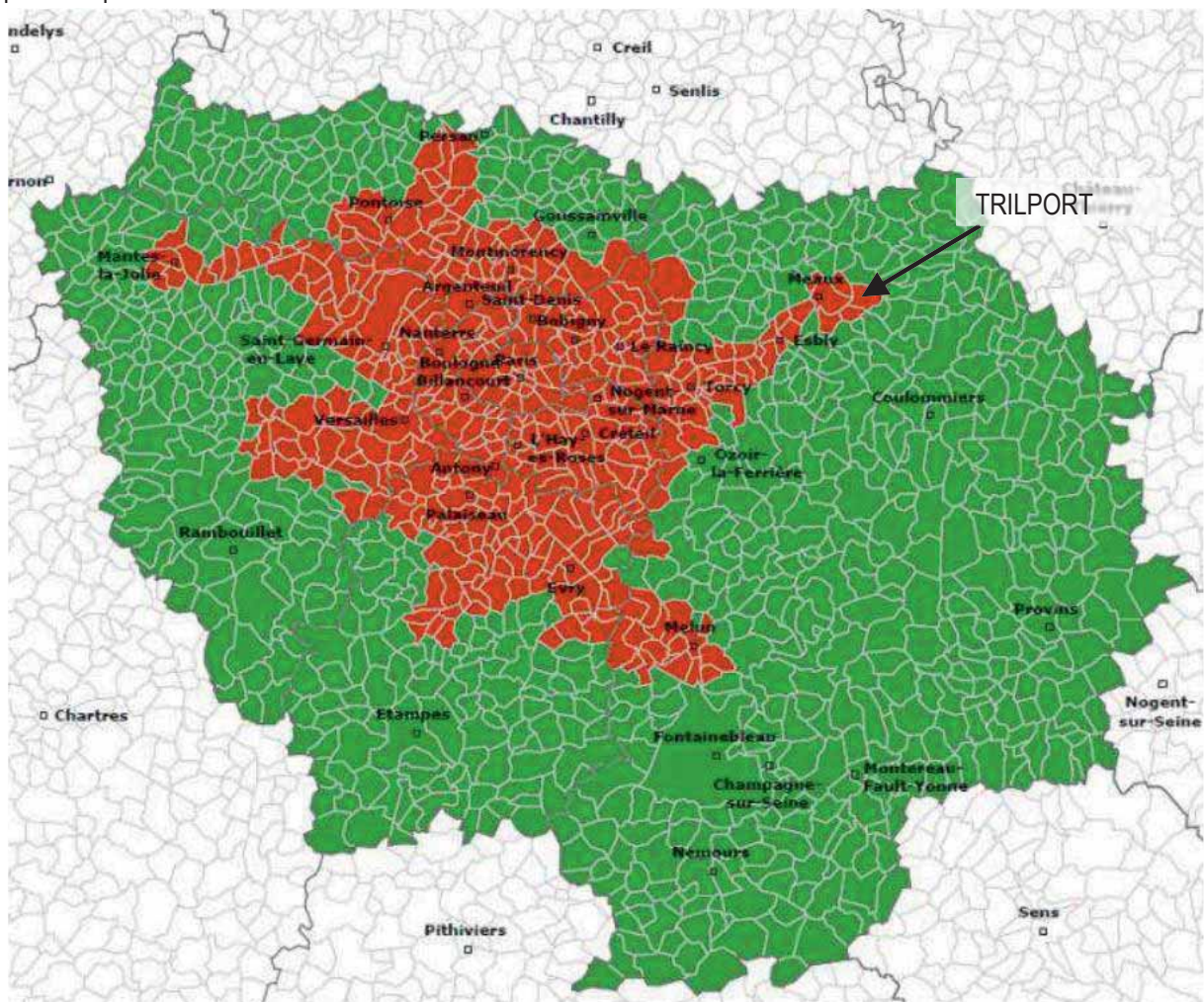
8/ Deux-roues motorisés, lors des pics de pollution :

- intensification des contrôles des cyclomoteurs (kits de débridage),
- suppression de la dérogation dont bénéficient les deux-roues motorisés pour l'application de la mesure de circulation alternée.

9/ Avions : encadrement de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) sur les plates-formes aéroportuaires de l'Ile-de-France.

Le bilan de la mesure 9 montre que des efforts ont été réalisés pour équiper en postes fixes d'alimentation 400 Hz, au contact, les plates-formes aéroportuaires. Des actions sont en cours de réalisation notamment à travers le contrat de régulation économique 2011-2015 (poursuite de l'équipement des terminaux en 400 Hz en poste fixe au contact et au large, ...). Cette démarche doit être poursuivie afin de réduire les émissions des aéronefs au sol.

Le PPA révisé en 2013 établit une carte de « zone sensible » pour la qualité de l'air en Ile-de-France, dont fait partie Trilport.



La zone sensible pour la qualité de l'air, défini dans le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie, couvre 24% du territoire francilien et 87% de sa population.

Elle se caractérise par une forte densité de population (ou la présence de zones naturelles protégées) et par des dépassements fréquents de la valeur limite de concentration des polluants dans l'air (PM10 et NO2), donc par

une population nombreuse exposée à un air de qualité dégradée. Sur ces zones les actions en faveur de la qualité de l'air sont prioritaires. En conséquence, y est interdite l'utilisation de foyer ouvert.

Le PPA dresse par ailleurs les 11 mesures réglementaires suivantes :

1/ Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacement

Une entreprise, une collectivité ou une administration est assujettie à l'obligation de réaliser un plan de déplacement d'établissement (PDE) si le produit entre le nombre de ses salariés et le taux moyen d'utilisation de la voiture particulière parmi les personnes travaillant dans la commune de l'implantation de cet établissement est supérieur à un certain seuil. Le nouveau seuil est de 500, il induit 341 établissements assujettis.

2/ Imposer des valeurs limites d'émissions pour les chaufferies collectives

Cette mesure impose des valeurs limites d'émissions (VLE) de NOx et de poussières pour les installations fixes de combustion jusqu'à 2 MW dans les chaufferies collectives, et renforce les VLE existantes pour les installations de 2 MW à 20 MW.

- installations neuves utilisant de la biomasse : les VLE poussières (TSP) applicables à 11% d'O2 sont :
 - jusqu'à 2 MW : 60 mg/Nm (soit 90 mg/Nm à 6% d'O2),
 - à partir de 2 MW : 10 mg/Nm (soit 15 mg/Nm à 6% d'O2).
- installations existantes utilisant de la biomasse : les VLE poussières (TSP) applicables sont :
 - jusqu'à 2 MW : 150 mg/Nm à 11% d'O2 (soit 225 mg/Nm à 6% d'O2),
 - entre 2 et 20 MW : les VLE en zone PPA définies par le nouvel arrêté ministériel (remplaçant celui du 25 juillet 1997),
 - à partir de 20 MW : celles définies par le nouvel arrêté ministériel (remplaçant les arrêtés des 23 juillet 2010, 30 juillet 2003, 20 juin 2002 et 11 août 1999).
- installations de 400 kW à 2 MW (hors installations utilisant de la biomasse) : les valeurs indicatives fixées par l'arrêté du 2 octobre 2009 deviennent des VLE.
- installations soumises à déclaration (hors installations utilisant de la biomasse) : pour les installations d'une puissance comprise entre 2 MW et 20 MW, les VLE applicables seront celles définies par un nouvel arrêté ministériel (remplaçant celui du 25 juillet 1997) pour les zones PPA.
- installations soumises à autorisation : pour les installations d'une puissance supérieure à 20 MW, ce sont les VLE des arrêtés des 23 juillet 2010, 30 juillet 2003, 20 juin 2002 et 11 août 1999 qui s'appliquent (ces arrêtés sont en cours de révision pour intégrer la nouvelle directive européenne IED), sauf pour celles utilisant de la biomasse, pour lesquelles ce sont les valeurs limites d'émission stipulées plus haut qui s'appliquent. D'une façon générale, des VLE plus contraignantes peuvent être fixées par l'arrêté préfectoral d'autorisation pour chacune des installations concernées, en cohérence avec le principe selon lequel plus la puissance est élevée, plus les VLE doivent être contraignantes.

3/ Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion du bois

Cette mesure est applicable à la zone sensible (dont ne fait pas partie Le Mesnil-Amelot) et à Paris.

4/ Gestion des dérogations relatives à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts

Déchets ménagers et déchets verts

Le brûlage des déchets verts à l'air libre est interdit en Ile-de-France. Cette interdiction peut faire l'objet de dérogations préfectorales, seulement en cas d'absence d'un système de collecte des déchets verts ou d'une déchetterie à proximité

Déchets agricoles

Le brûlage de déchets verts agricoles nécessite une autorisation du préfet qui ne peut être accordée que pour des raisons agronomiques ou sanitaires (articles D615-47 et D681-5 du Code rural et de la pêche maritime).

Rémanents forestiers

Dans les forêts privées, il est fortement déconseillé de pratiquer le brûlage à l'air libre des rémanents forestiers. Pour le traitement de ces rémanents, il est recommandé de substituer au brûlage l'une des pratiques suivantes : valorisation des rémanents sous forme de plaquettes de bois, compostage ou mise en déchetterie.

5/ Réduire les émissions de particules dues aux groupes électrogènes

Les restrictions d'usage des groupes électrogènes, instituées par l'arrêté inter-préfectoral du 24 septembre 2007 relatif à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère et à la réduction des émissions de polluants atmosphériques en Ile-de-France, sont maintenues et complétées selon le dispositif suivant :

- dans la région d'Ile-de-France, les groupes électrogènes fixes diesel d'une puissance supérieure à 100 kW qui ne sont pas utilisés comme installations de cogénération telles que définies en application de l'article 3 du décret n° 2000-1196 du 6 décembre 2000 ne peuvent être utilisés que dans les situations suivantes :
 - alimentation de remplacement, lorsque la source d'électricité habituelle a disparu ou lorsque le réseau ne peut subvenir aux besoins en électricité dans des conditions de sécurité satisfaisante,
 - alimentation des dispositifs de sécurité, et notamment des éclairages de sécurité de type A dans les établissements recevant du public,
 - alimentation nécessaire aux essais exigés par la réglementation ou à l'entretien du matériel,
 - alimentation de chantier lorsque celle-ci ne peut être assurée directement par le réseau,
- à Paris, ces dispositions sont étendues à tous les groupes électrogènes fixes et mobiles d'une puissance supérieure à 10 kW.

6/ Améliorer la connaissance et la mesure des émissions industrielles

L'arrêté du 31 janvier 2008, relatif au registre et à la déclaration annuelle des émissions polluantes et des déchets, fixe le seuil annuel de déclaration dans GEREP (Gestion Electronique du Registre des Emissions Polluantes) pour les installations soumises à autorisation et les sites d'extraction minière.

En Ile-de-France, le seuil de déclaration pour les installations soumises à autorisation est ramené à :

- 20 t/an pour les émissions de NOx,
- 20 t/an pour les émissions de poussières (TSP),
- 10 t/an pour les émissions de PM10.

En Ile-de-France, toutes les installations de combustion d'une puissance supérieure à 20MW et utilisant de la biomasse, ou plusieurs combustibles, doivent mesurer en continu leurs émissions de NOx et de poussières.

7/ Interdire les épandages par pulvérisation quand l'intensité du vent est strictement supérieure à 3 Beaufort

L'arrêté du 12 septembre 2006 relatif à la mise sur le marché et à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques prévoit que ces produits ne peuvent être utilisés en pulvérisation ou poudrage que si le vent a un degré d'intensité inférieur ou égal à 3 sur l'échelle de Beaufort. En Ile-de-France, cette disposition s'applique également pour tout type d'épandages par pulvérisation afin de limiter les émissions et la dispersion de particules fines.

Cette mesure concerne les agriculteurs, les collectivités ou les organismes en charge de l'entretien des espaces verts.

8/ Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme

L'article L121-1 du code de l'urbanisme prévoit que les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les cartes communales (CC) déterminent les conditions permettant d'assurer, notamment « la préservation de la qualité de l'air » :

- dans les rapports prévus pour ces documents d'urbanisme (SCoT ou PLU), un état de la qualité de l'air sur le territoire considéré, en particulier en matière de concentration de NO2 et de PM10, est attendu à partir des données publiques qui seront disponibles sur le site d'Airparif courant 2013 (travaux en cours). Un bilan des

émissions annuelles sur ce territoire (contribution des différents secteurs émetteurs) est également réalisé à partir des données qui figurent sur le site d'Airparif,

- dans les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des PLU ou des SCoT, qui doivent définir les orientations des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de déplacements, l'amélioration de la qualité de l'air fait l'objet d'une orientation spécifique pour les communes comprises à l'intérieur de la zone sensible et celles où un enjeu de qualité de l'air a été identifié dans l'état initial de l'environnement.

- dans les documents d'orientations et d'objectifs (DOO) des SCoT, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et les règlements des PLU, est systématiquement étudiée la pertinence des dispositions suivantes :

- limiter l'urbanisation (en particulier des établissements sensibles comme les crèches, écoles, maisons de retraite...) à proximité des grands axes routiers afin de ne pas augmenter l'exposition des franciliens à une mauvaise qualité de l'air,
- déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs et déterminer une densité minimale de construction afin de lutter contre l'étalement urbain,
- subordonner l'implantation d'équipements commerciaux à la desserte par les transports collectifs, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire,
- introduire des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés,
- restreindre l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air.

9/ Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact

Il est prévu par le Code de l'Environnement que les études d'impact traitent de l'impact des projets sur la qualité de l'air.

10/ Mettre en œuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lors du stationnement des aéronefs sur les aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget

L'objectif de la mesure est de rendre obligatoire l'utilisation des moyens de substitution à l'APU lorsqu'ils existent et qu'ils fonctionnent, et dans le cas contraire, de limiter l'utilisation de l'APU au strict nécessaire sur les aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget.

Par ailleurs, la réglementation prévoit un suivi par les aéroports des équipements de substitution mis à disposition et par les compagnies de leurs pratiques d'utilisation des APU.

11/ Diminuer les émissions en cas de pointe de pollution

En cas de dépassement du seuil d'alerte, le Préfet de Police et les Préfets de départements décident de la mise en œuvre de mesures visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques (NOx, PM10, O3 et SO2) dues aux transports et à l'industrie.

3.2. L'EAU

L'alimentation en eau (eau potable publique)*

Nature et provenance de l'eau distribuée à Trilport :

La commune de Trilport dispose de deux sources d'alimentation en eau potable :

- Une interconnexion au réseau de la ville de Meaux (eau de Marne traitée à l'ozone) par une canalisation qui longe le pont de la RD603 pour 2/3 des volumes distribués. Destinée principalement à l'alimentation en eau de la ville de Meaux, l'unité de traitement dessert également les communes alentours telles que Trilport, Chauconin-Neufmontiers, Crégy-les-Meaux, Mareuil-les-Meaux, Nanteuil-les-Meaux, Penchard, Poincy et Villenoy.
-
- Une ressource propre à la commune pour 1/3 des volumes distribués, sise plaine de Dancy, composée de deux captages dans la nappe alluviale.

Nom (ARS) du captage	Indice minier	En activité	Date DUP	N° Arrêté de DUP
Trilport P1	01555X0010	À l'arrêt		
Trilport P2	01555x0052	En service		

En novembre 1982, dans son rapport, Monsieur J. Campinchi a confirmé les périmètres de protection immédiats, rapprochés et éloignés définis par Monsieur Laffitte en 1978.

La commune n'a aucun captage de communes voisines dont les périmètres de protection s'étendent sur son territoire.

La qualité des eaux distribuées à Trilport :

La surveillance de la qualité des eaux potables est exercée par l'Agence Régionale de la Santé, dans le cadre du contrôle sanitaire. Les eaux sont analysées par des laboratoires agréés par le Ministère de la Santé. Cette analyse comporte cinq paramètres principaux :

- le fluor,
- la dureté,
- la teneur en nitrates,
- la teneur en pesticides,
- la bactériologie.

* Source : Syndicat des Eaux d'Ile-de-France

Les prélèvements effectués sur Trilport ont été réalisés sur les deux sources d'alimentation suivantes :

- 75% de la ville est alimentée par la ville de Meaux
- 25% par le forage de la plaine de Dancy,

le mélange est réalisé dans le réservoir sur tour de la rue de Germigny en période nocturne.

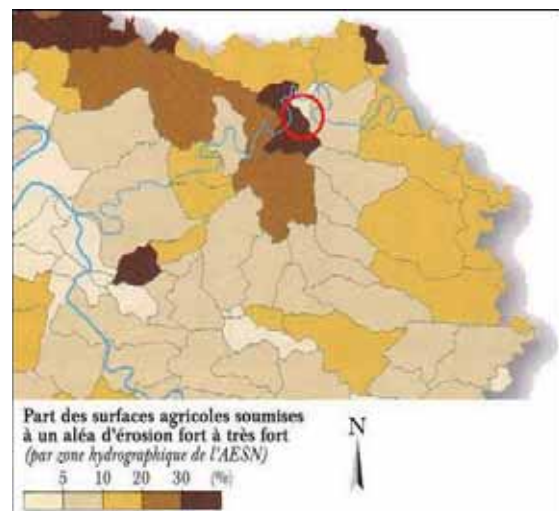
Les résultats présentés ici sont ceux de l'année 2015 :

- **Le fluor** : Dans les fleuves et les rivières, les teneurs en fluorures sont généralement inférieures à 1 mg/l, alors que certaines eaux de source peuvent en contenir jusqu'à 100 mg/l. La concentration dans l'eau potable doit de préférence être modérée (de 0,5 à 1,5 mg/l). La limite de la qualité des eaux est fixée à 1,5 mg/l.
À Trilport, l'eau est faiblement fluorée (moyenne de 0,18mg/l).
- **La dureté (TH) de l'eau** : elle décrit la teneur en calcium et en magnésium de l'eau. Elle est exprimée en degrés français (°F). 1°F correspond à 4 mg/l de calcium et à 2,43 mg/l de magnésium. La dureté est liée à la nature des terrains traversés par l'eau. Dans un sol calcaire ou crayeux, la forte minéralisation de l'eau la rend « dure » ou « très calcaire » (TH>35°F). La norme de qualité est fixée à 15°F de dureté minimum en cas de traitement adoucissant de l'eau.
A Trilport, la teneur moyenne est de 26,3°F. Cependant, cette eau calcaire n'a aucune incidence sur la santé.
- **Les nitrates et les pesticides** : les mélanges réalisés avec l'apport de l'interconnexion de Meaux conduisent au respect des normes de qualité de l'Agence Régionale de Santé (ARS).
- **La bactériologie des eaux** : elle mesure la présence de germes pathogènes, dangereux pour l'homme.
À Trilport, tous les prélèvements sont conformes et permettent de dire qu'il s'agit d'une eau de très bonne qualité bactériologique.

La croissance programmée de la population à l'horizon 2030 (+1408 habitants soit +29%) engendrera une augmentation des besoins en eau potable. Le système de virtualisation du réseau mis en place par la commune permet de modéliser l'impact des nouvelles constructions. Les réseaux seront renforcés et aménagés afin de répondre aux besoins, notamment dans les zones où la croissance de la densité sera la plus forte. Les quartiers à proximité des captages (en sommeil ou en activité) sont déjà urbanisés et ne devraient pas connaître une croissance significative.

L'érosion des sols

Les espaces agricoles connaissent aujourd'hui, un phénomène d'érosion des sols. L'agrandissement de la taille des emprises cultivées, le travail des sols, la suppression des fossés, des talus, des haies et de la végétation permanente entraîne une érosion des sols. Cette érosion entraîne elle-même une accélération des ruissellements, ce qui favorise la migration d'éléments polluants tels que les pesticides. L'érosion des sols participe donc à la pollution des nappes phréatiques et de la Marne.



Source : Atlas rural et agricole, Conseil Régional, IAURIF, 2004

L'assainissement :

La loi oblige depuis le 31 décembre 2005, les communes de plus de 2000 habitants à collecter et traiter les eaux résiduaires urbaines. Elle oblige également :

- la création d'un service d'assainissement municipal.
- l'établissement d'un zonage d'assainissement collectif et non collectif, collecte et traitement des eaux. Au 31 août 2006, le traitement de l'azote et du phosphore doit être réalisé en zone sensible.
- la mise en place d'un programme d'actions.

Les eaux usées

Le Schéma Directeur d'Assainissement (SDA) approuvé le 7 septembre 2007 a permis de déterminer les zones d'assainissement collectif/individuel. Le plan de zonage de l'assainissement eaux usées Collectif/Individuel a été approuvé la même année.

Ce réseau est séparatif et en bon état, bien dimensionné aux besoins de la commune et des habitants. Le réseau séparatif collecte la quasi-totalité des habitations. Seules subsistent quelques installations de type « assainissement individuel»

- sur le hameau de Dancy,
- sur le hameau de la maison forestière,
- sur les rues de Lizy,
- sur l'ensemble de la zone urbanisée quelques habitations disséminées.

Les eaux usées sont traitées à la station d'épuration de Villenoy/Meaux. Les eaux traitées sont ensuite rejetées dans la Marne. L'agence de bassin Seine-Normandie suit, dans le cadre du réseau national, la qualité des eaux de cette rivière et a implanté un point de contrôle sur Trilport.

Le programme de rénovation du réseau de collecte des eaux usées mentionné dans le rapport final du SDA est en cours de réalisation.

La commune a mis en place le contrôle de conformité des systèmes d'assainissement des particuliers dans le cadre des cessions de propriétés.

La gestion des systèmes d'assainissement non collectif recensés dans le SDA est incluse dans la délégation du service public d'assainissement.

Les eaux pluviales

Les eaux pluviales sont principalement évacuées en fossé, ou dans la Marne pour une petite part. Les eaux de la Marne sont de qualité 2 à Trilport ce qui signifie que la qualité de l'eau est considérée comme moyenne. Elle était encore considérée comme étant de bonne qualité en 1987. La pollution de la rivière est d'origine agricole et industrielle.

La chaussée des Hauts de Trilport a été conçue pour retenir les eaux de pluie et la ZA de la Halotte possède un bassin de rétention près de la RD603 en entrée de ville Est.

Un Syndicat Intercommunal d'études pour l'aménagement des rus de Sept-Sorts à Trilport a été créé et réunit les communes de Montceaux-lès-Meaux – Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux – Sammeron – Sept-Sorts – Signy-Signets – Trilport (siège social en Mairie de Trilport).

Le Syndicat a pour objet l'étude pour l'aménagement d'ouvrage des rus sur l'ensemble du bassin versant afin d'éviter les crues ainsi que la réalisation des travaux. Plusieurs ouvrages ont déjà été réalisés, d'autres sont en projet (un bassin à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux, un bassin et un aménagement du pluvial à Montceaux-les-Meaux, et un bassin à Trilport). L'entretien des ouvrages et la maîtrise foncière sont à la charge des communes.

La collecte des eaux pluviales peut donc être réalisée à la parcelle ou par évacuation dans le réseau séparatif, en fonction des projets et du contexte urbain. L'infiltration à la parcelle doit être la règle générale sauf impossibilités technique ou économique avérées.

Carte des bassins versants

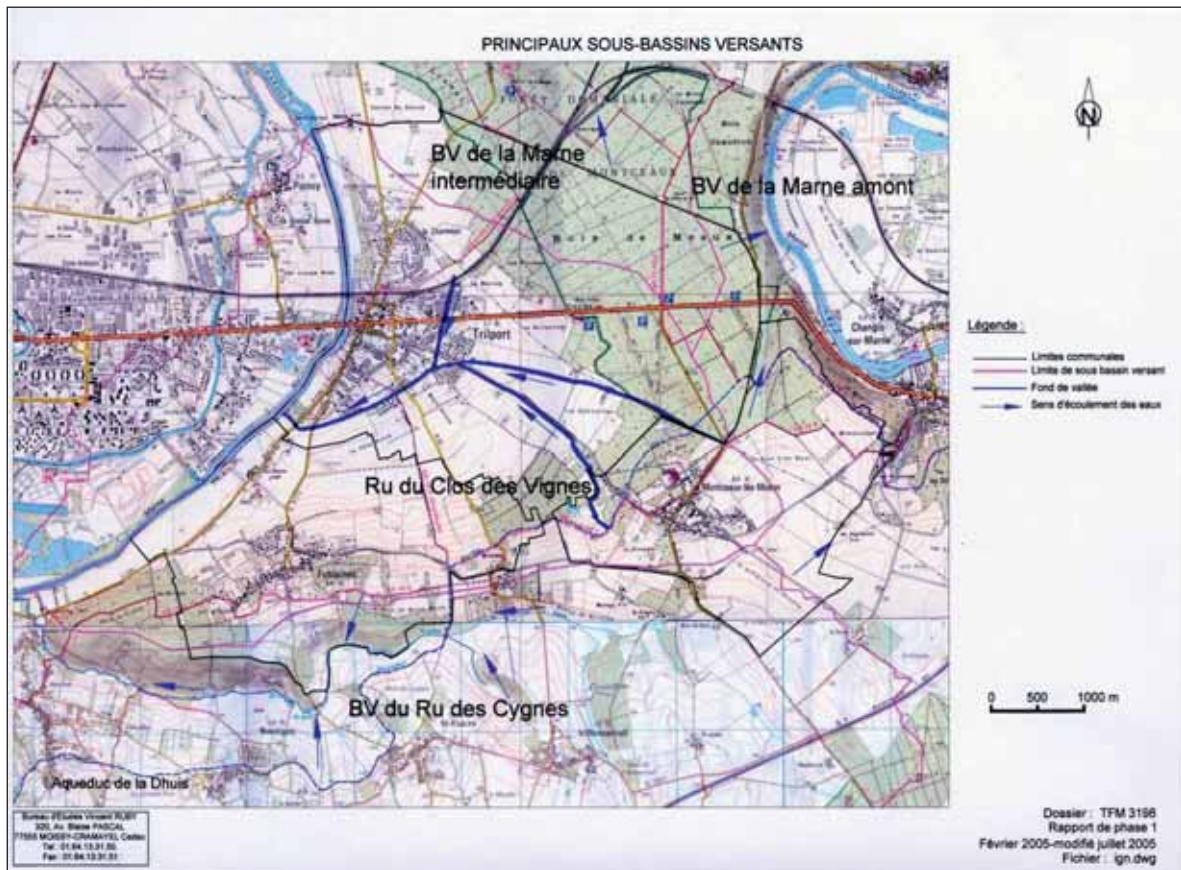


Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)

L'arrêté du préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, préfet de la région Ile-de-France, du 20 novembre 2009, approuvant le SDAGE et arrêtant le programme de mesures du bassin Seine-Normandie, est en vigueur depuis le 17 décembre 2009. Le SDAGE intègre les objectifs environnementaux de la directive cadre européenne sur l'eau n° 2000/60/CE et notamment l'objectif de bon état écologique et chimique en 2015 pour les masses d'eau. Ce bon état s'évalue selon les règles définies par l'arrêté ministériel du 25 janvier 2010.

Les enjeux majeurs du SDAGE sont les suivants :

- diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques,
- diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques,
- réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses,
- réduire les pollutions microbiologiques des milieux,
- protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau actuelle et future,
- protéger et restaurer les milieux aquatiques humides,
- gérer la rareté de la ressource en eau,
- limiter et prévenir le risque d'inondation,
- acquérir et partager les connaissances,
- développer la gouvernance et l'analyse économique.

La commune n'est située dans aucun périmètre de SAGE.

3.3. L'ENERGIE

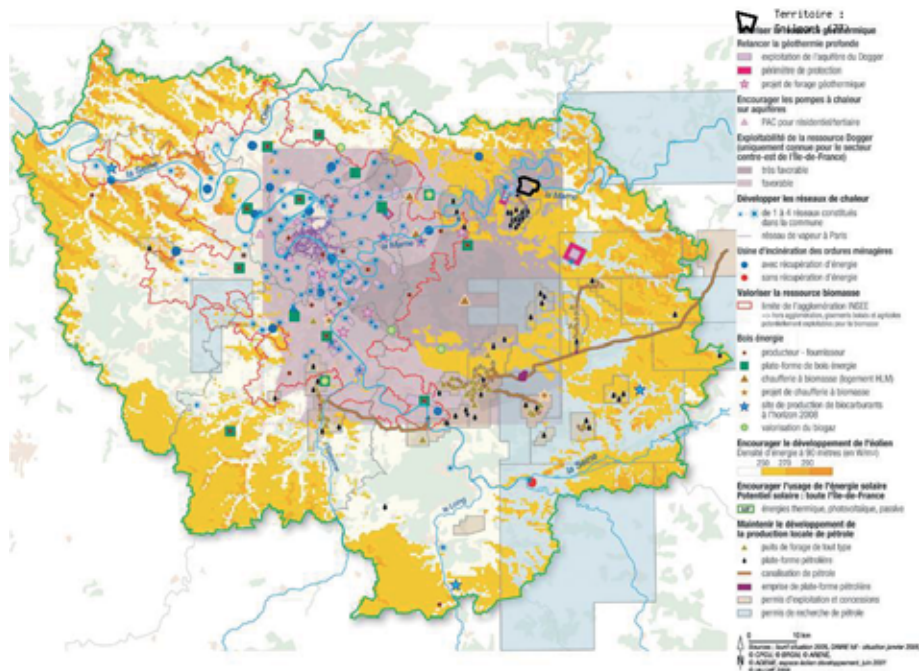
Les ressources énergétiques mobilisables

La commune est alimentée par les énergies classiques :

- électricité
La commune est traversée par une ligne à 400 000 volts du réseau public de transport d'électricité.
- gaz de ville
- fuel

Il faut rappeler que le mode de chauffage et l'isolation sont déterminants du montant des charges d'un logement. Les énergies fossiles (dont le coût est fluctuant) ont par ailleurs un impact non négligeable sur l'environnement et le réchauffement climatique.

Face à ce constat les énergies renouvelables ont un rôle à jouer.



Les ressources énergétiques d'Ile-de-France (source: IAU IDF)

Les systèmes d'exploitation et de production d'énergie renouvelable sont les suivants :

- La biomasse, (utilisation du bois et des agro-pellets en complément du chauffage classique).
Les agro-pellets constituent une ressource pertinente à étudier dans le contexte agricole de la plaine de France. Ces résidus agricoles (ex. paille, issues de céréales, etc.) sont ainsi valorisés par des systèmes de production de chaleur. Leur avantage est la garantie d'en disposer de manière régulière tout en fournissant une source de revenus aux agriculteurs ;

Les ressources de biomasse se développent actuellement beaucoup sur la région et nombre de filières courtes sont désormais en place ou émergentes, leurs niveaux de maturité étant divers :

La filière bois énergie existe dans le département de la Seine-et-Marne mais doit encore se développer au regard de potentiel local (présence de beaucoup de forêts). Sa structuration se renforce sous

l'impulsion du réseau Francilbois et de certaines coopératives locales qui affinent ainsi leur réseau de distribution.

Les agro pellets, cousin du granulé de bois, mais composés outre de bois, de sous-produits de l'industrie agricole, pour la Seine-et-Marne principalement issus des céréales. Ils présentent beaucoup d'avantages : participent au développement durable, valorisent la biomasse locale, ce gisement est quasi inépuisable et a un très bon rapport qualité / prix. Arrivent aujourd'hui sur le marché de nouveaux appareils, chaudières et poêles, spécifiquement étudiés pour utiliser soit le bois, soit l'agro pellet ou les deux en ayant fait de très gros progrès sur les foyers de combustion, le décendrage et l'extraction des fumées. La combustion étant de moins bonne qualité que celle du granulé de bois, cette filière est désormais lancée, notamment avec l'action de la coopérative Val France, elle permet ainsi aux céréaliers de valoriser des déchets de l'agriculture, produits localement, dans le département de la Seine-et-Marne.

Cette ressource constitue l'une des pistes étudiées dans le cadre de l'éco quartier de l'Ancre de lune. Le chanvre constitue en effet une ressource exploitable qui constitue un isolant naturel, efficace et local (circuit court).

En outre, il convient de ne pas écarter la production de gaz par la méthanisation, qui peut être une piste dans l'avenir.

- L'énergie solaire, chauffe-eau solaire et électricité photovoltaïque ;

Les surfaces de toiture des bâtiments orientées vers le sud peuvent être valorisées pour la production solaire sous forme d'électricité et de chaleur.



Gisement solaire (Source ADEME) Energie solaire sur l'école de la Charmoye

- La géothermie, elle constitue en Ile-de-France, une énergie particulièrement adaptée pour le chauffage des logements. Elle est déjà développée sur plusieurs secteurs franciliens. La Région a par ailleurs voté un "plan régional pour la géothermie en Ile-de-France dans l'habitat et le tertiaire" sur la période 2008 - 2013.

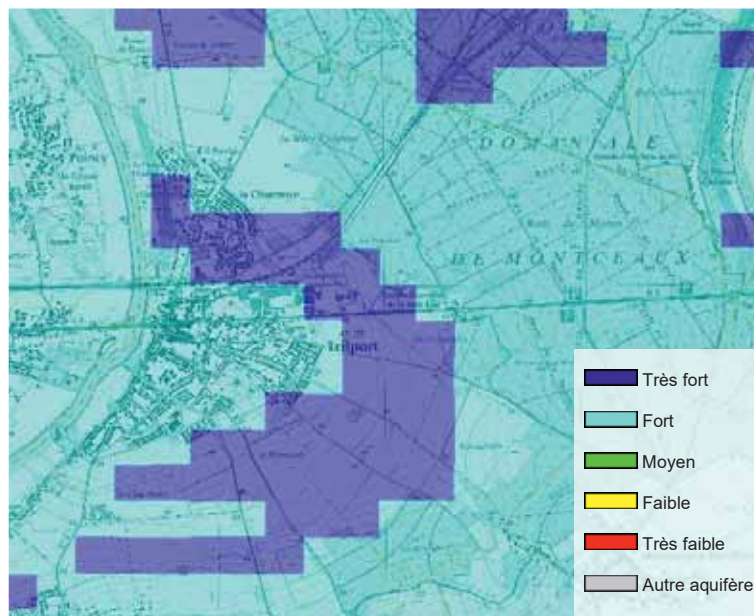
L'aquifère du Dogger se situe à une profondeur allant de 1500m à 2000m et abrite des eaux d'une température de 55°C à 85°C. Ces eaux représentent une source d'énergie utilisée en géothermie. En Ile-de-France, 34 exploitations géothermiques sont actuellement en fonctionnement avec 150000 équivalents logements chauffés et alimentés en eau chaude. C'est 10% de l'énergie distribuée par les

réseaux de chaleur en Ile-de-France et 50% dans le Val-de-Marne (Source : www.géothermie-perspectives.fr).

La commune se situe en zone très favorable à l'exploitabilité de la ressource Dogger. Le potentiel d'exploitation de la géothermie de surface (très basse énergie) est fort. La puissance thermique disponible par forage est comprise entre 450 et 900 kW, en fonction du débit local au niveau de la nappe.

Le potentiel de géothermie moyenne énergie existe également. La puissance productible à partir d'un doublet dans le Dogger est environ 10 fois plus élevée que celle d'un doublet dans une nappe de faible profondeur.

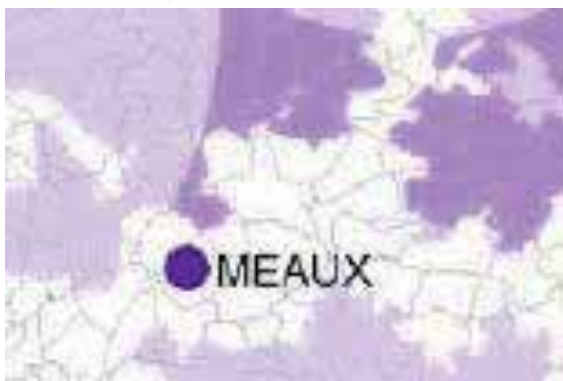
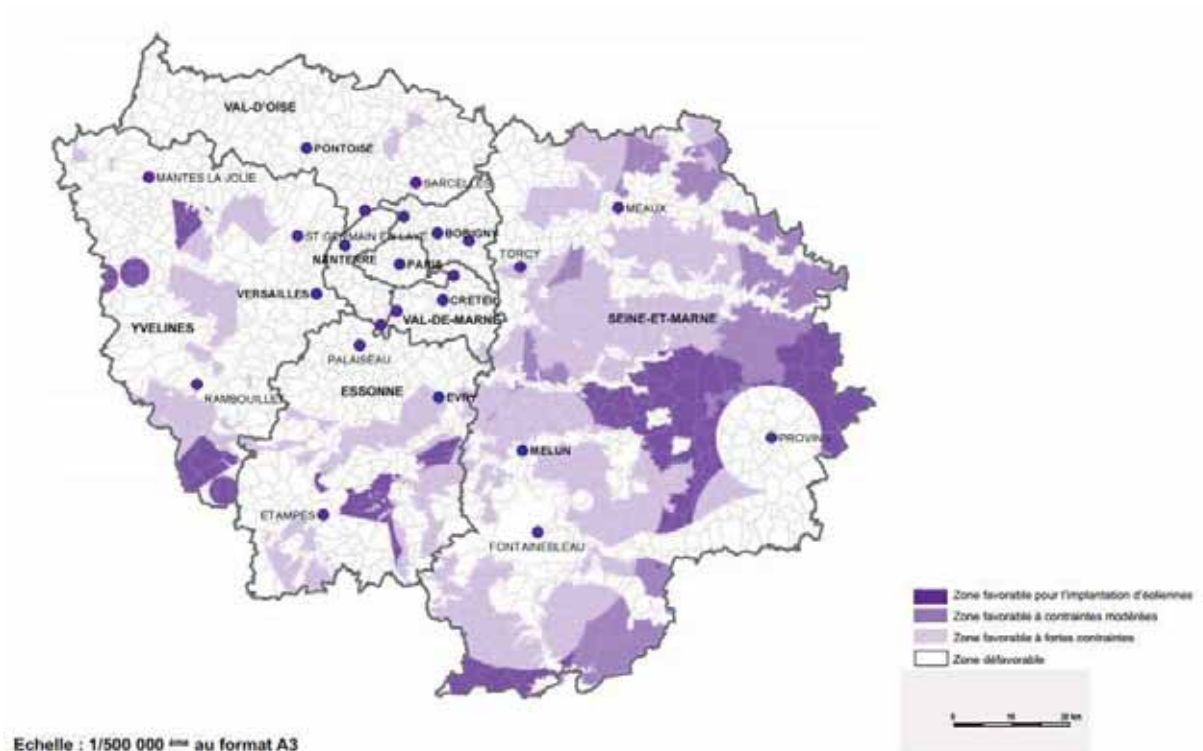
La géothermie haute énergie nécessite de très lourds investissements et permet de produire une grande quantité d'électricité et de chaleur. Elle n'est pas adaptée au site.



Perspectives de géothermie sur le territoire (Source : BRGM)

- L'énergie éolienne

D'après le Schéma Régional Eolien, la commune ne se situe pas dans une zone favorable à l'exploitation de cette énergie renouvelable.



Source : Schéma Régional éolien

« L'intérêt de la ressource éolienne est faible sur le site, en considérant la ressource et les contraintes.

· La ressource : les régimes de vents locaux sont faibles. Les rendements de production en milieu urbain sont faibles.

· Les contraintes : le développement de l'éolien est fortement déconseillé sur ce territoire, en raison des enjeux de préservation du patrimoine.

La commune est située en zone défavorable dans le schéma régional éolien. Le développement de l'éolien n'est donc pas indiqué. »⁴

- Récupération des calories d'eaux de process industriel

L'entreprise Recticel utilise de grandes quantités d'eau lors de la fabrication de ces produits. Les calories rejetées pourraient être valorisées pour le chauffage des équipements et des habitations à proximité.

- Réseaux de chaleur

Concernant, les réseaux de chaleur, il n'en existe pas sur le territoire. Le réseau de chaleur le plus proche se situe sur la commune de Meaux.

⁴ Etude énergétique Trilport, H4, octobre 2010

Potentiel de développement de chauffage urbain



Source : DRIEE idf, <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr>

Les ressources exploitables pour la production d'électricité sont les suivantes:

- La production solaire photovoltaïque,
- La cogénération biomasse (bois énergie et agropellets).

Les ressources exploitables pour la production de chaleur et d'Eau Chaude Sanitaire sont les suivantes :

- La géothermie très basse énergie,
- La biomasse (bois énergie et agropellets),
- Le solaire thermique,
- La récupération des calories issues de process industriels.

Le Schéma Régional Climat Air Energie Ile-de-France

Le SRCAE, élaboré conjointement par le préfet de la région Ile-de-France, le Conseil régional et l'ADEME, a été arrêté le 14 décembre 2012. Il définit des orientations régionales à l'horizon 2020 afin de contribuer à l'atteinte des objectifs et engagements nationaux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, de maîtrise de la demande d'énergie, de développement des énergies renouvelables, de réduction des gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques :

- la réduction de 20% des émissions des gaz à effet de serre
- la réduction de 20% de la consommation d'énergie
- la satisfaction des besoins énergétiques à hauteur de 23% à partir d'énergies renouvelables.

Le SRCAE prend en compte les enjeux :

- environnementaux, pour limiter l'ampleur du réchauffement climatique,
- sociaux, pour réduire la précarité énergétique,
- économiques, pour baisser les factures énergétiques liées aux consommations de combustibles fossiles et améliorer la balance commerciale française,
- industriels, pour développer des filières créatrices d'emplois locaux, en particulier dans la rénovation des bâtiments et le développement des énergies nouvelles,
- sanitaires, pour réduire les conséquences néfastes de la pollution atmosphérique.

Le SRCAE contient des objectifs chiffrés spécifiques à chaque secteur pour atteindre les objectifs du 3x20 et positionner la région dans une dynamique d'atteinte du Facteur 4. Les principaux objectifs du

SRCAE à 2020 sont les suivants :

Bâtiments

- Améliorer la qualité des rénovations pour atteindre 25 % de réhabilitations de type BBC (Bâtiment Basse Consommation),
- Réhabiliter 125 000 logements par an soit une multiplication par 3 du rythme actuel,
- Réhabiliter 7 millions de mètres carré de surfaces tertiaires par an soit une multiplication par 2 du rythme actuel,
- Raccorder 450 000 logements supplémentaires au chauffage urbain (soit + 40 % par rapport à aujourd'hui),
- Réduire progressivement le fioul, le GPL et le charbon avec une mise en place de solutions alternatives performantes pour les énergies de chauffage,
- Réduire de 5 % les consommations énergétiques par des comportements plus sobres.

Energies renouvelables et de récupération

- Augmenter de 30 % à 50 % la part de la chaleur distribuée par les réseaux de chaleur à partir d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) : Usine d'incinération d'ordures ménagères, géothermie, biomasse...,
- Augmenter la production par pompes à chaleur de 50 %,
- Multiplier par 7 la production de biogaz valorisé sous forme de chaleur, d'électricité ou par injection directe sur le réseau gaz de ville,
- Installer 100 à 180 éoliennes,
- Equiper 10 % des logements existants en solaire thermique,
- Passer de 15 à 520 MWe pour le solaire photovoltaïque,
- Stabiliser les consommations de bois individuelles grâce à l'utilisation d'équipements plus performants,
- Stabiliser la production d'agrocarburants.

Transports

- Réduire de 2 % les trajets en voiture particulière et en deux-roues motorisés,
- Augmenter de 20 % les trajets en transports en commun,
- Augmenter de 10 % les trajets en modes de déplacement actifs (marche, vélo...),
- Passer à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le Schéma Régional Éolien (SRE), approuvé par le préfet de la Région Ile-de-France et le président du Conseil régional d'Ile-de-France le 28 septembre 2012, constitue un volet annexé au SRCAE.

3.4. COMMUNICATIONS NUMERIQUES

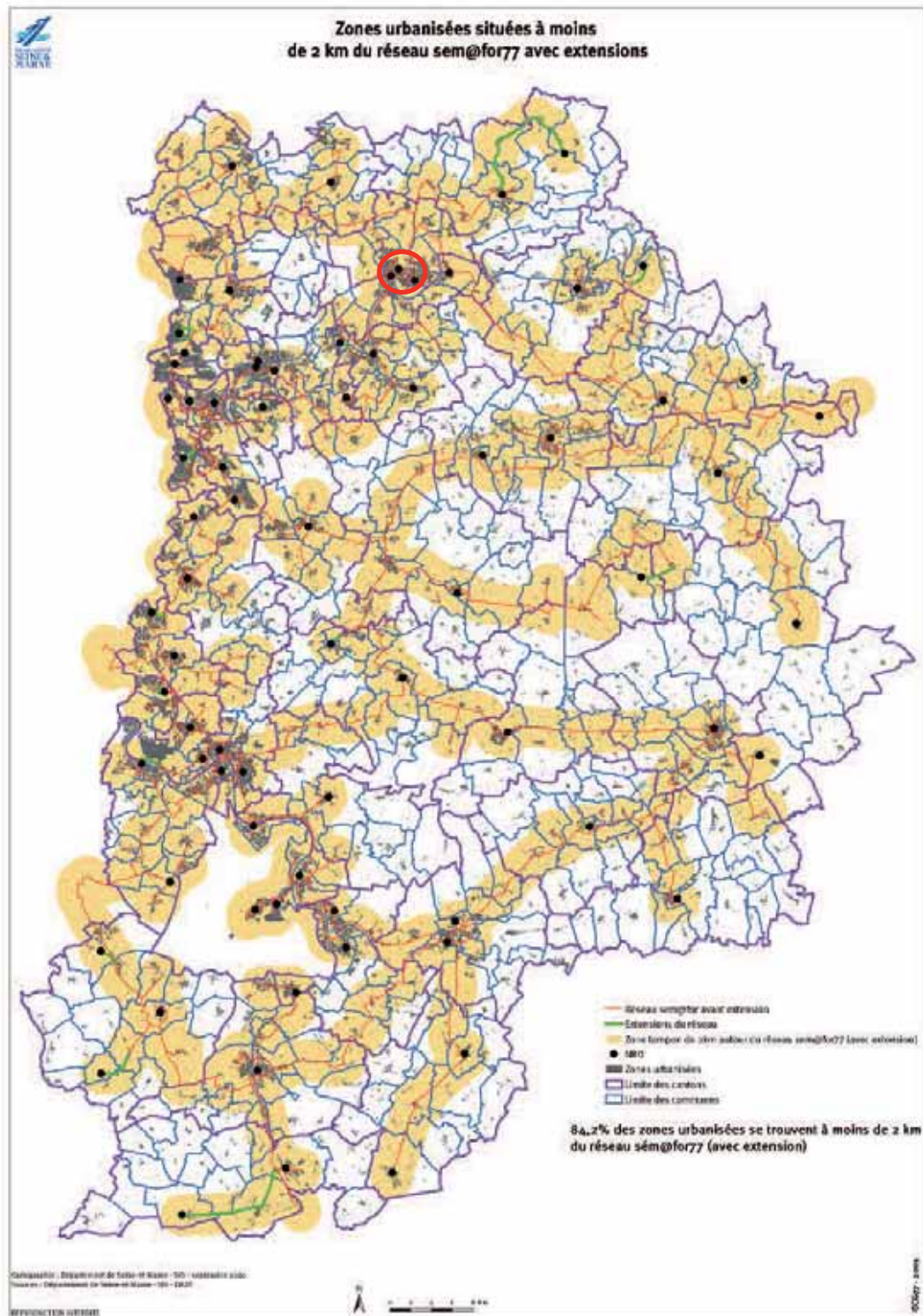


Schéma directeur territorial d'aménagement numérique, Conseil général de Seine-et-Marne, 2011

Le Schéma directeur territorial de l'aménagement numérique (SDTAN) a été instauré par la loi du 17 décembre 2009 relative à la lutte contre la fracture numérique. En Seine-et-Marne, il a été adopté en décembre 2010. Son objectif est de lutter contre la fracture numérique, source d'inégalités territoriales, en généralisant le déploiement de l'accès à Internet très haut débit sur le département. Le SDTAN est un document opérationnel de moyen /

long terme décrivant une situation à atteindre en matière de couverture numérique du département. Il dresse un objectif et un plan d'actions en faveur de l'aménagement numérique d'un territoire.

L'objectif principal est de garantir à l'ensemble des Seine-et-Marnais un réseau de débit de 10 Mégabits pour tous dans 10 ans (horizon 2020), dont 75% par déploiement de la fibre optique.

Malgré l'existence de ce réseau, tous les Trilportais n'ont pas accès à la fibre optique à ce jour car des travaux permettant de relier certaines zones au réseau sont nécessaires. A ce titre, la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux a récemment signé une convention avec le fournisseur Orange au titre des zones AMII afin de déployer la fibre optique en FTTH (Fiber to The Home) sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et afin de pallier les disparités d'accès à internet constatées à l'intérieur des communes. Trilport sera l'une des premières communes de l'agglomération à être équipée (début des travaux 2012, avec une couverture de la commune à 100% au 31 décembre 2015).

En outre, la municipalité souhaite renforcer l'accès au numérique également pour les professionnels en accompagnant le projet d'implantation d'un centre de télétravail visant à mettre à disposition des salariés ou entreprises, des services et équipements informatiques et de télécommunications performants.

C'est dans ce cadre que le projet de télécentre de Trilport est ressorti lauréat du premier appel à projet de la Région Ile-de-France consacré aux télécentres et espaces de coworking dont l'objectif est d'encourager le développement de telles structures sur l'ensemble de la Région. Ce projet a été porté par l'association Brie'Nov. Le 23 juin 2014, la Scic (société coopérative d'intérêt collectif) Nomade Office a ouvert son télécentre de Trilport dans un immeuble de bureaux situé dans l'éco quartier.

Cet équipement est intégré au projet économique et social de l'Ancre de lune. Son objectif est de permettre aux «télé travailleurs » locaux de bénéficier d'équipements et de services innovants et de limiter leurs déplacements (ayant un impact positif sur la réduction de l'émission de gaz à effet de serre). Ce télécentre permet également aux travailleurs « nomades », entreprises et administrations locales ou instituts de formation, de développer leur potentiel numérique favorisant l'émergence de nouveaux usages sur le territoire.

3.5. LES DECHETS

3.5.1. LE CONSTAT (PRODUCTION)

Depuis le premier janvier 2004, la compétence de la collecte des ordures ménagères a été transférée à la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (CAPM) en régie directe incluant également la collecte des déchets verts et des extra ménagers.

Depuis le 1er janvier 2005, dans le cadre de ses nouvelles compétences, les collectes sélectives en apport volontaire et en porte à porte ont été également transférées à la CAPM.

Le tri sélectif

La collecte en porte à porte des ordures ménagères s'est élevée à 1 182,57 tonnes en 2013, soit une baisse de 3% par rapport à l'année précédente.

Ménagers et assimilés (bacs OM) 2011	1177 tonnes, soit 244 kg/hab	2 fois par semaine en porte à porte par les services de la CAPM (lundi et jeudi)
Ménagers recyclables (bacs bleus de papiers et emballages) 2011	285 tonnes soit 64 kg/hab	1 fois par semaine en porte à porte par un prestataire de la CAPM (lundi)

Les déchets ménagers et assimilés et les déchets ménagers recyclables sont valorisés à Monthyon.

Les premiers permettent la production d'énergie grâce à leur incinération tandis que les seconds sont recyclés et réintroduits de façon directe dans un cycle de production en remplacement total ou partiel d'une matière première vierge.

Par ailleurs, les déchets de la zone d'activités sont évacués via des contrats privés.

Le compostage

Le volume de déchets verts s'est élevé à 400,20 tonnes en 2011, soit une baisse de 10% par rapport à l'année précédente.

Déchets verts (sacs) 2011	448 tonnes soit 83 kg/hab	1 fois par semaine en porte à porte par les services de la CAPM (mardi)
---------------------------	---------------------------	---

Les déchets verts sont valorisés dans la commune de Monthyon sous forme de compost. Selon les statistiques de la CAPM, Trilport est la commune la plus performante en termes de compostage.

Le verre

Verres 2011	126 tonnes soit 29 kg/hab	Apport volontaire
-------------	---------------------------	-------------------

Les encombrants

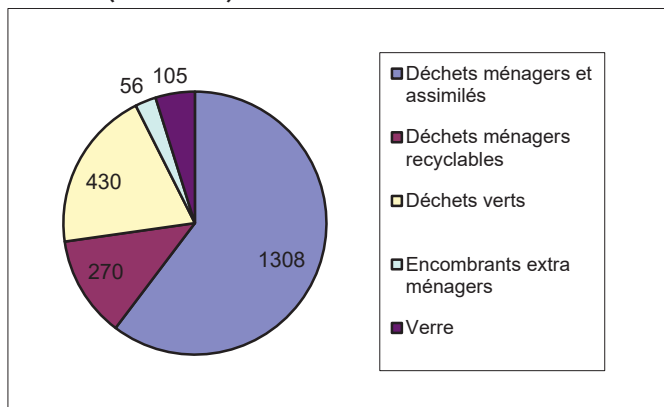
Encombrants 2011	40 tonnes soit 9 kg/hab	4 passages par an.
------------------	-------------------------	--------------------

Source : CAPM, Directeur collecte des déchets ménagers.

Parallèlement aux collectes régulières effectuées par des prestataires de la CAPM ou par les services de la CAPM sur la commune, les habitants de Trilport ont à leur disposition les déchetteries de Meaux, Nanteuil-les-Meaux et Crégy-les-Meaux. La déchetterie la plus proche de Trilport, est celle gérée dans le cadre du SMITOM (Syndicat Mixte de Traitement des Ordures Ménagères) Nord Seine-et-Marne qui se trouve dans la Zone Industrielle de Meaux (à 3km de Trilport). Les particuliers peuvent y déposer gratuitement leurs déchets.

Les déchets ménagers et assimilés, les déchets ménagers recyclables, les déchets verts et encombrants extra-ménagers sont collectés en porte à porte sur la commune de Trilport. La collecte du verre est, par contre, réalisée par apport volontaire. Les particuliers doivent déposer le verre dans les conteneurs prévus à cet effet (18 points de collecte). Il est à noter que Trilport produit plus de déchets verts que Meaux.

Répartition des déchets produits par les Trilportais en 2005 (en tonnes)



Source : CAPM, Directeur collecte des déchets ménagers.

Collecte des déchets verts

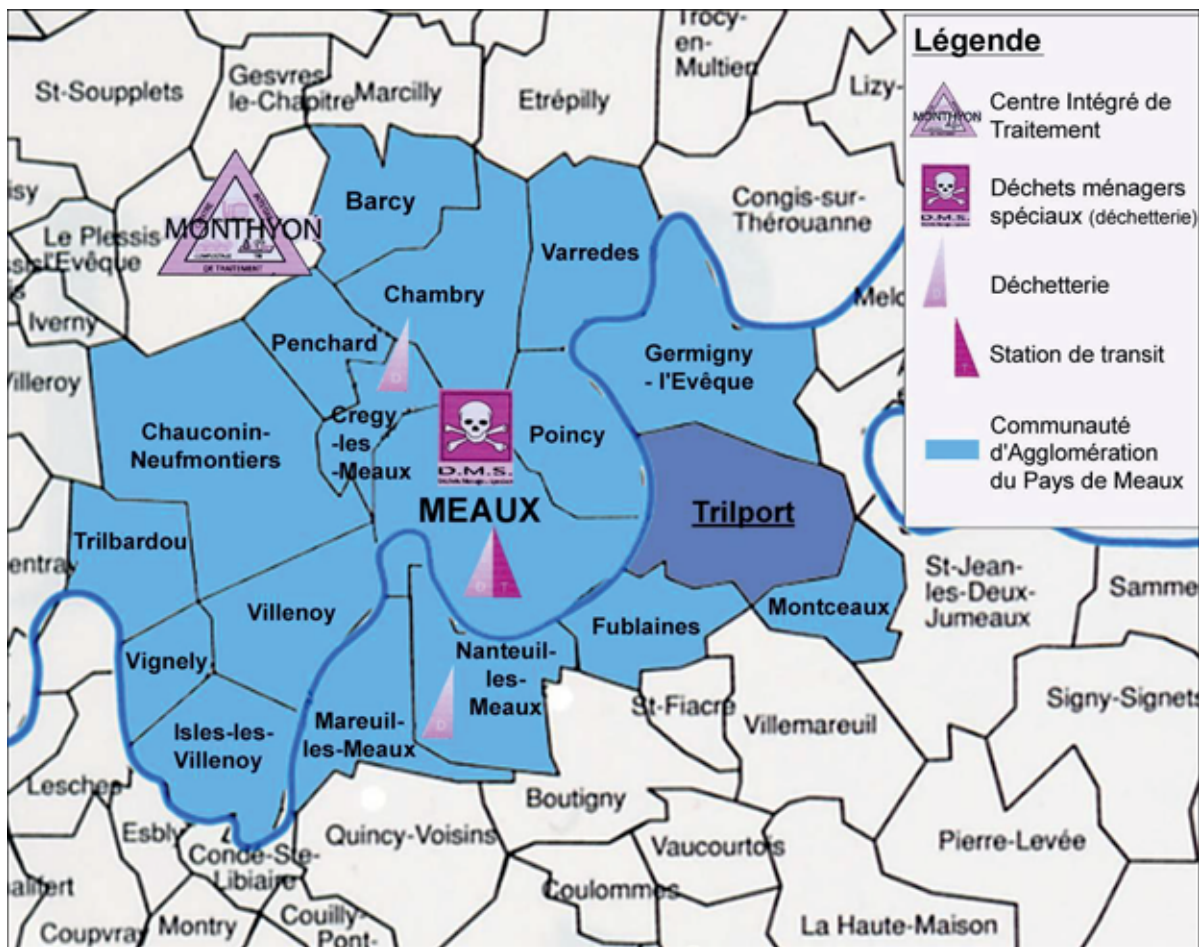


Les déchets ménagers spéciaux sont également accueillis par la déchetterie de Meaux. Les déchets produits par les communes de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux transitent par la station de transit située à Meaux et sont ensuite traités au Centre Intégré de Traitement située à Monthyon.

Les stations de transit permettent de limiter le nombre de circulation et régulent l'apport des déchets à Monthyon. Le centre de traitement des déchets de Monthyon dispose de trois unités de valorisation distinctes, dédiées à chacun des procédés qui sont :

- La valorisation matière (déchets recyclés réintroduits de façon directe dans un cycle de production en remplacement total ou partiel d'une matière première vierge).
- La valorisation organique, ou compostage (appliquée sur les déchets verts).
- La valorisation énergétique (production d'énergie grâce à l'incinération des déchets).

3.5.2. COLLECTE ET TRAITEMENT DES DECHETS



Source : site internet smitom-nord 77

Le Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés

Le Conseil Régional, compétent dans ce domaine, a approuvé le 26 novembre 2009 les 3 Plans d'élimination des déchets de la région :

- PREDMA : consacré aux déchets ménagers et assimilés ; il remplace le plan départemental d'élimination des déchets ménagers du 4 février 2004 ;
- PREDD : consacré aux déchets dangereux ;
- PREDAS : consacré aux déchets d'activités de soins à risques infectieux.

En outre, le Conseil Régional, compétent dans ce domaine, élabore actuellement un plan régional de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics, privilégiant le recyclage des matériaux. (Article 202 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, loi dit « Grenelle 2 »).

Avec ses 11,6 millions d'habitants et ses 700 000 entreprises, l'Île-de-France produit 5,6 millions de tonnes de déchets ménagers et assimilés.

Dans le cadre de ses nouvelles compétences en matière de planification « déchets », et alors que les mentalités des citoyens évoluent, la Région décide dorénavant de sa politique déchets, avec des objectifs clairs pour une meilleure gestion des déchets (réduction de la production de déchets, recyclage des déchets, installations de traitement, etc.).

En collaboration bien sûr avec les huit départements, les services de l'État, les associations, les syndicats de traitement des déchets, les acteurs professionnels de la production et du traitement des déchets.

Quels déchets ?

- les déchets des ménages (ex : les emballages, les journaux-magazines, les encombrants, les déchets verts (tontes, branchages...), les ordures ménagères résiduelles
- les déchets non dangereux et non inertes des entreprises et des administrations
- les boues de l'assainissement collectif

Quels objectifs pour 2019 ?

- diminuer la production de déchets de 50 kg/habitant.
- augmenter de 60% le recyclage des déchets ménagers.
- doubler la quantité de compost conforme à la norme
- diminuer de 25% les déchets incinérés et de 35% les déchets enfouis.
- favoriser une meilleure répartition géographique des centres d'enfouissement.

Comment ?

Le plan prévoit de diminuer la production des déchets de 50 kg/habitant en 2019 en augmentant, notamment, de 45% le compostage des déchets organiques de nos jardins. Autre exemple, le plan préconise aux consommateurs d'acheter des produits qui sont faiblement emballés ou de privilégier l'achat en vrac. En parallèle, le plan prévoit 30 ressourceries-recycleries en Ile-de-France en 2019 pour réparer les encombrants en vue d'un réemploi.

Le Plan Régional de gestion des Déchets issus de Chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC)

L'article 202 de la loi Grenelle 2, « portant engagement national pour l'environnement », a rendu obligatoire la mise en application de plans de gestion des déchets de chantiers du bâtiment et des travaux publics et en a attribué la compétence au Conseil régional pour l'Ile-de-France et aux Conseils généraux pour le reste du territoire.

Le Conseil régional d'Ile-de-France élabore actuellement un Plan Régional de gestion des Déchets issus de Chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC), privilégiant le recyclage des matériaux.

Le PREDEC est opposable aux projets d'installation de stockage des déchets inertes et aux installations classées.

3.6. LES NUISANCES SONORES

« La lutte contre le bruit a pour objet de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation, sans nécessité ou par manque de précautions, des bruits ou vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou porter atteinte à l'environnement » (extrait de l'article L.571-1 du code de l'environnement).

Le bruit pose un problème de santé publique et constitue depuis plusieurs années une préoccupation majeure. Il est souvent perçu subjectivement, son appréciation dépend de nombreux facteurs : physiques (absorption, réflexion), physiologiques (acuité auditive), voire psychologiques (répétition, durée,...).

3.6.1. LES BRUITS LIES AUX DEPLACEMENTS

Le bruit, principale nuisance ressentie par les Franciliens, est également une des principales contraintes environnementales de la ville de Trilport.

Les sons audibles se situent entre 0 décibel (seuil d'audition) et 140 décibels. Le seuil de la douleur se situe aux alentours de 120 décibels. La gêne, notion subjective, étant ressentie de manière très variable d'un individu à l'autre, il n'existe aucune échelle de niveau sonore objective, qui puisse donner une indication absolue de la gêne occasionnée. Cependant, le tableau suivant donne un ordre de grandeur des principaux types de bruit :

Seuil d'audibilité	0 dB
Ambiance calme	Environ 30 dB
Bruits gênants	A partir de 60 dB
Bruits nocifs	A partir de 85 dB
Bruits dangereux	Au dessus de 100 dB
Seuil de la douleur	120 dB

Le code de l'environnement, notamment son article L. 571-10, a prévu un recensement et un classement des infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

Sur la base de ce classement, l'arrêté préfectoral N° 99 DAI 1 CV 102 en date du 19 mai 1999 précise les secteurs du territoire communal affectés par le bruit lié à ces infrastructures, les dispositions à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à réduire les nuisances sonores.

Toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour doivent être classées, quel que soit leur statut. Il en est de même pour les infrastructures ferroviaires interurbaines qui accueillent plus de 50 trains par jour, ainsi que les infrastructures ferroviaires urbaines et les lignes de transports collectifs en site propre de plus de 100 trains ou bus par jour.

Tableau de correspondance entre catégorie de l'infrastructure et niveau de bruit en dB(A)* :

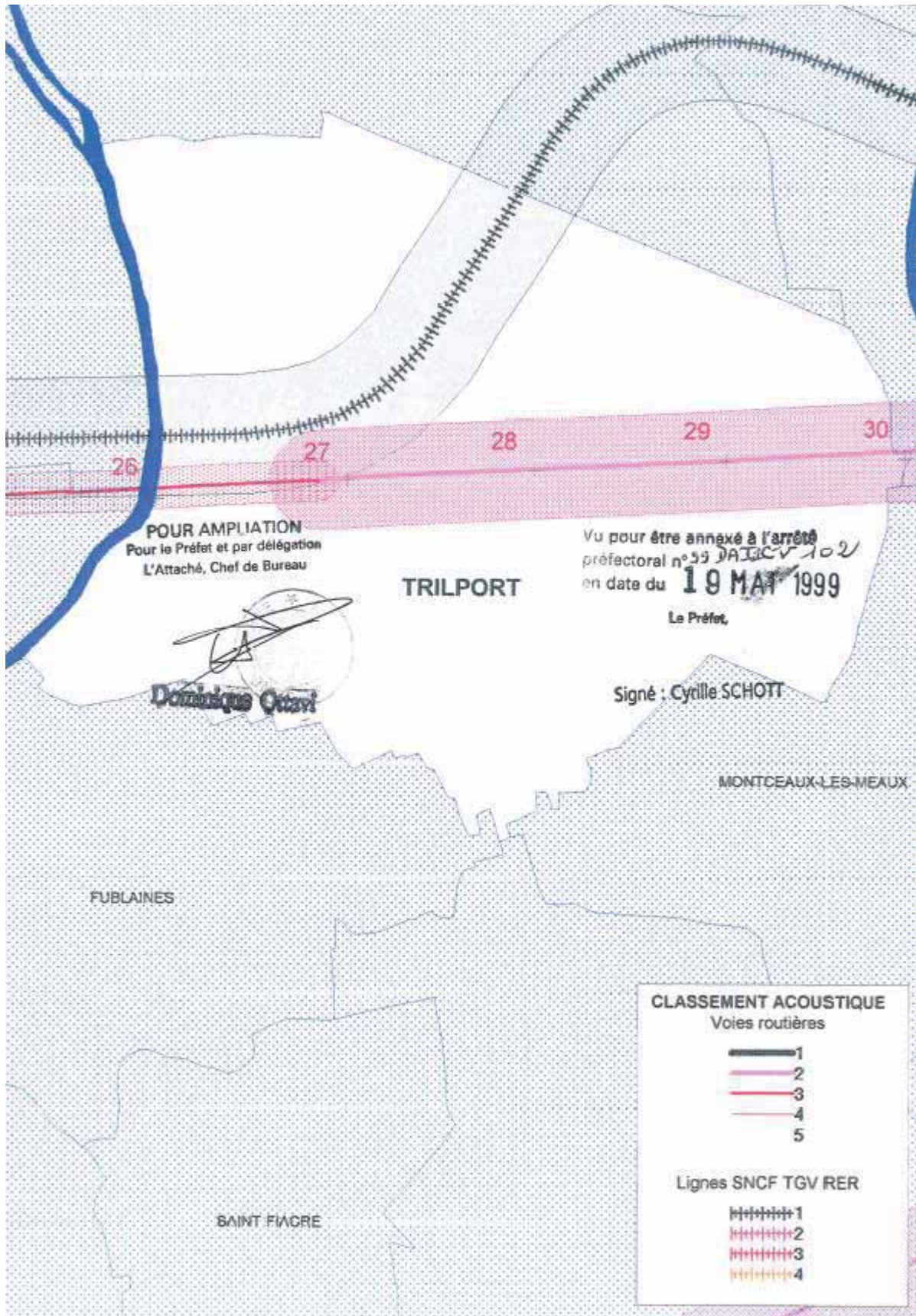
	Plafond de bruit de jour	Plafond de bruit de nuit
Catégorie 1	>83 dB (A)	>78 dB (A)
Catégorie 2	de 79 à 83 dB (A)	de 74 à 78 dB (A)
Catégorie 3	de 73 à 79 dB (A)	de 68 à 74 dB (A)
Catégorie 4	de 68 à 73 dB (A)	de 63 à 68 dB (A)
Catégorie 5	de 63 à 68 dB (A)	de 58 à 63 dB (A)

Des secteurs dits « affectés par le bruit » sont ainsi délimités de part et d'autre des infrastructures classées : leur largeur variant de 10 à 300 mètres à partir du bord de l'infrastructure, selon la catégorie sonore. A l'intérieur de ces zones, les futurs bâtiments (en particulier les équipements publics et les habitations) devront présenter des isolements acoustiques, de sorte qu'ils soient suffisamment insonorisés.

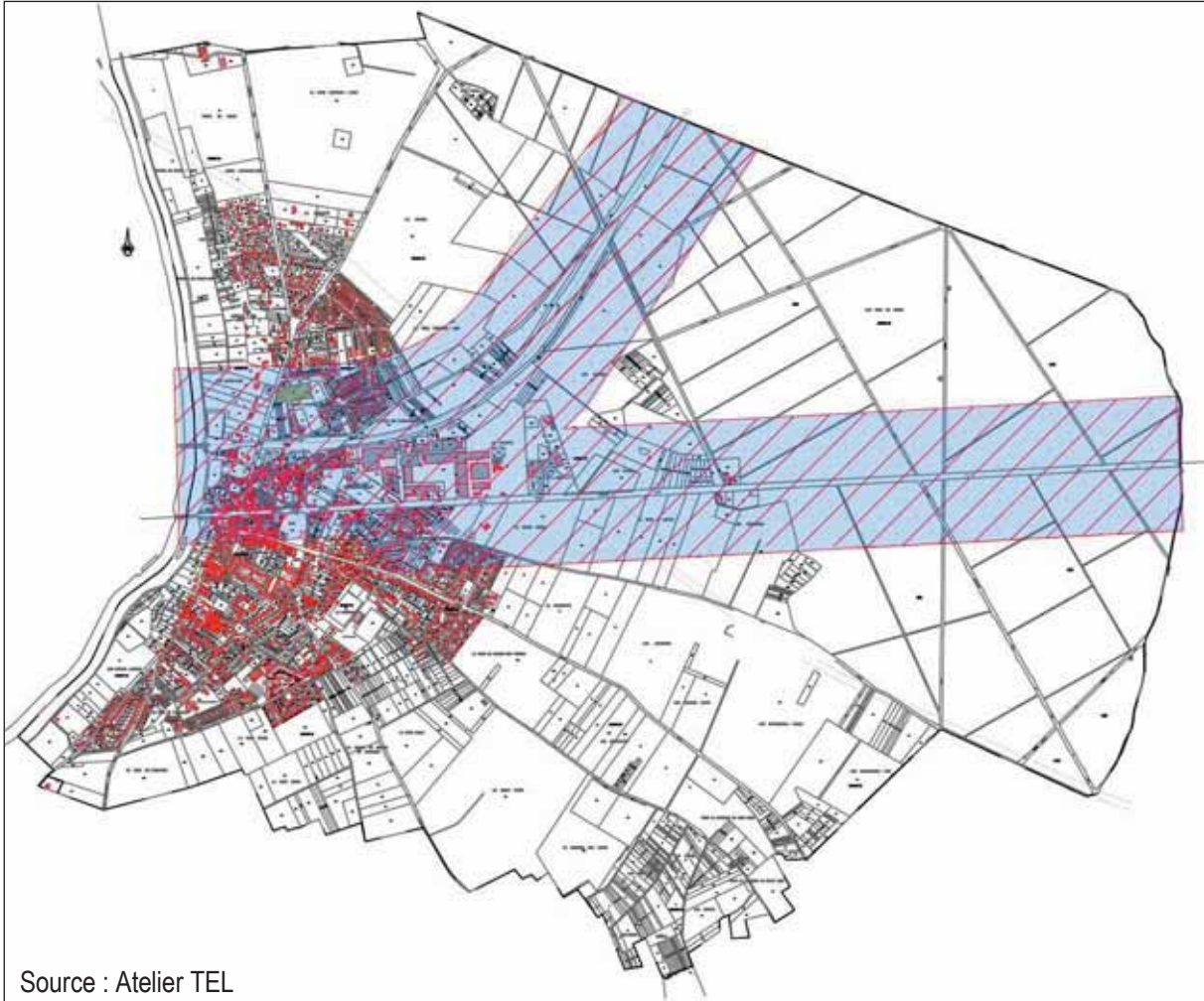
Les voies de grande circulation existantes sur la commune de Trilport (RD603, voies départementales et voie ferrée) donnent lieu à des nuisances phoniques importantes, en particulier lorsqu'elles se situent à proximité de secteurs d'habitation. L'arrêté préfectoral n°99DA11CV102 du 19 mai 1999 classe la RD603 et la voie ferrée en catégorie 1 à 3

Nom de l'infrastructure	Tronçon concerné	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (m)
RD603	Entre la forêt de Montceaux et la rue Saint-Fiacre	2	250m
	Entre la rue Saint-Fiacre et la limite communale de Meaux	3	100m
Voie ferrée	Totalité de la traversée de Trilport	1	300m

* dB (A) : niveau sonore qui représente la sensation perçue par l'oreille humaine (filtre A)



Zones de bruit liées aux infrastructures routières et ferroviaires sur Trilport



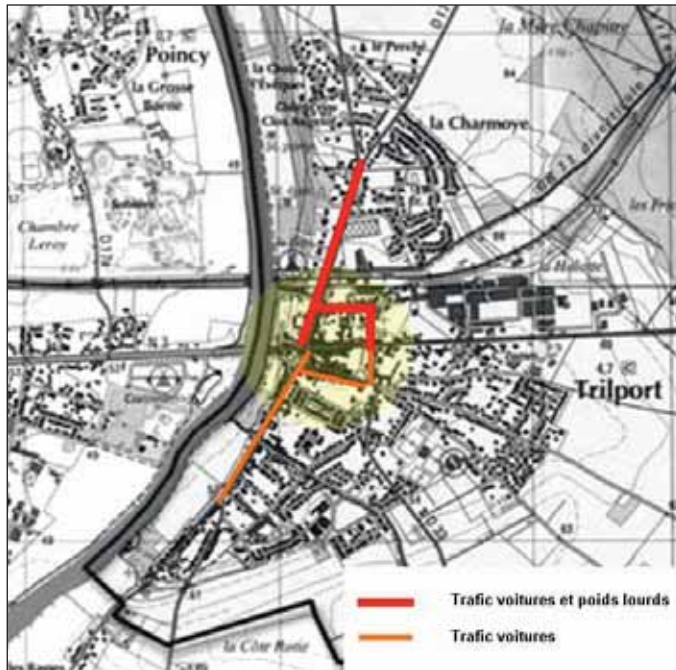
La RD603 entre la limite communale avec Saint-Jean-les-deux-Jumeaux et la rue Saint-Fiacre est classée en catégorie 2 et 3. Les secteurs affectés par le bruit correspondent à une bande de 100 à 250 mètres de large de part et d'autre de l'axe de la voie selon la catégorie 2 ou 3. La voie de chemin de fer est classée en catégorie 1 ce qui donne lieu à une protection de 300m autour de l'axe de la voie.

Entrée de ville Ouest par la RD603 (pont franchissant la Marne)



D'autres voies non classées sont également très bruyantes. Les Trilportais les plus touchés sont ceux qui résident en cœur de village, et plus particulièrement au nord de la RD603 en raison de l'importance du trafic poids lourds. En entrée de ville, sur la RD17, on comptait en 1999, un trafic moyen journalier de 4 960 véhicules/jour. Les départementales D17 et D97 qui supportent également un trafic poids lourds considérable empruntent la rue du Général-de-Gaulle, la rue Aveline et la rue Saint-Fiacre qui sont des voies étroites aux trottoirs exigus. En outre, la rue du Général-de-Gaulle, étant en pente afin de franchir les voies SNCF, les bruits sont d'autant plus forts que les véhicules y sont en accélération.

Les rues bruyantes du centre bourg



Source : Atelier TEL

Au sud de la RD603, sur la départementale D228a, le secteur est moins bruyant puisque les poids lourds y sont interdits. Cependant, le trafic automobile en début et fin de journée est intense puisque cette départementale permet d'atteindre l'échangeur de l'autoroute via Nanteuil-les-Meaux.

Les départementales en centre bourg ne sont pas classées en infrastructures bruyantes.

Cependant, les nuisances sonores y sont bien réelles et en augmentation.

3.6.2. LES BRUITS LIES A L'INDUSTRIE

Deux entreprises trilportaises semblent générer des nuisances sonores importantes pour les riverains. Bien que ces gênes ne soient pas comparables à celles engendrées par les axes routiers ou ferroviaires, ces nuisances, sont préjudiciables. Cela semble être le cas en particulier pour les entreprises Recticel et Valometal (ex Marchetto). Des habitants situés à moins de 200m de l'entreprise Recticel se plaignent de bruits continus jusqu'à 20h.

L'entreprise Recticel



L'entreprise Valometal (ex Marchetto)



Valometal (ex Marchetto) est une entreprise de récupération de métaux. Les métaux sont transportés par des camions-bennes ou par des particuliers jusqu'au site de récupération de Trilport. Ces ferrailles sont ensuite déposées par une grue sur un tas de métaux avant transformation. Le déplacement des ferrailles par la grue entraîne des bruits importants pendant toute la journée et ceci à des horaires très matinaux et tardifs le soir.

Afin de réduire les nuisances liées au transport des métaux,

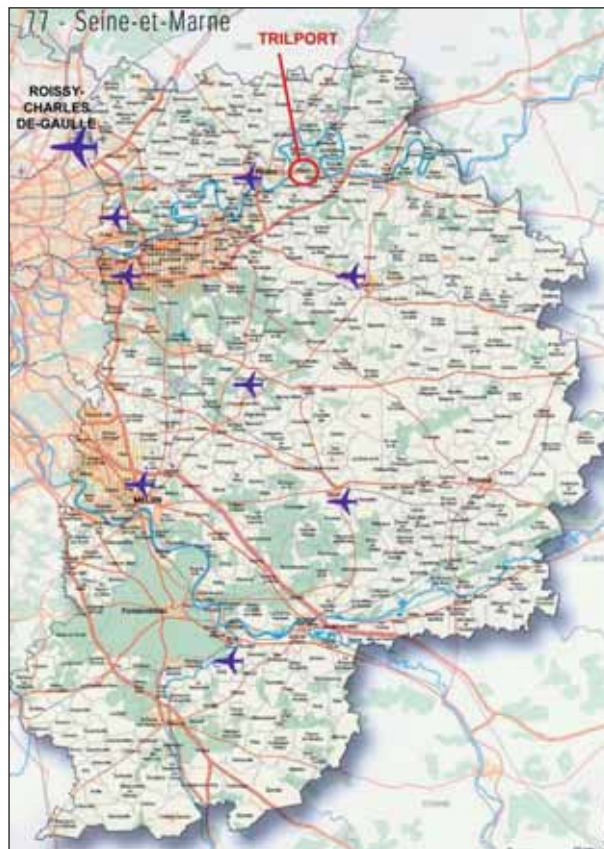


le projet prévoit de détourner le transit des poids lourds qui actuellement traverse le centre ville, par le réaménagement de la voie du 67 avenue de Verdun.

3.6.3. LES BRUITS LIES AUX AVIONS

La Seine-et-Marne compte 8 aérodromes et un aéroport, un des aérodromes n'est plus en activité (celui de la Ferté-Gaucher). Roissy-Charles-de-Gaulle se trouve en limite du département de la Seine-et-Marne. Trilport n'est pas concerné par son Plan d'Exposition au Bruit, cependant, le bruit des avions y est perceptible et en augmentation importante depuis quelques années. Les aérodromes les plus proches sont ceux de Meaux-Esbly, Lognes-Emerainville et de Coulommiers. Ils génèrent également des nuisances.

Localisation des aéroports et aérodromes en Seine-et-Marne



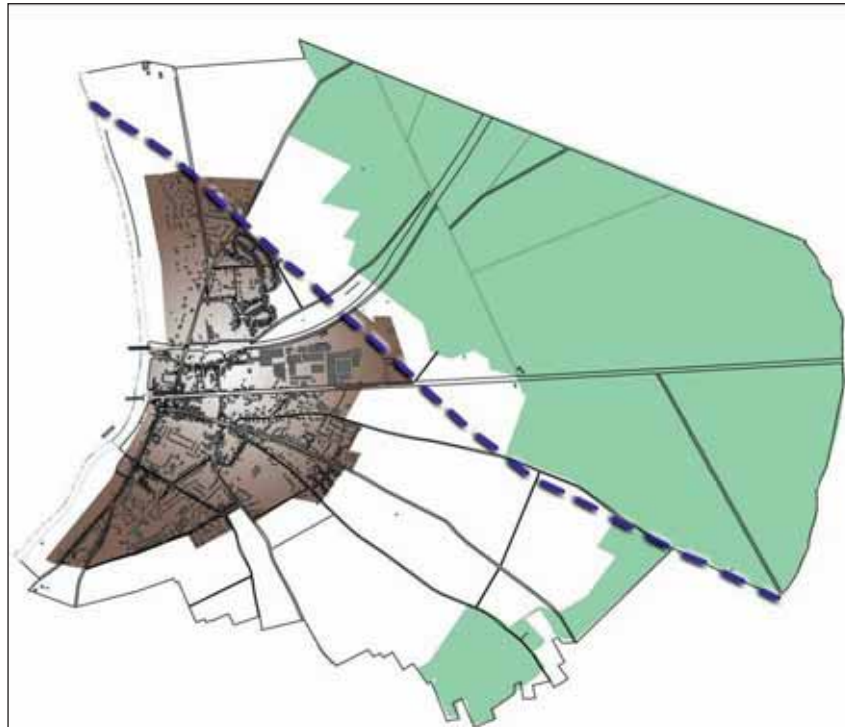
Source : Atelier TEL

4.7. LES AUTRES NUISANCES

4.7.1 LIGNES A HAUTE TENSION

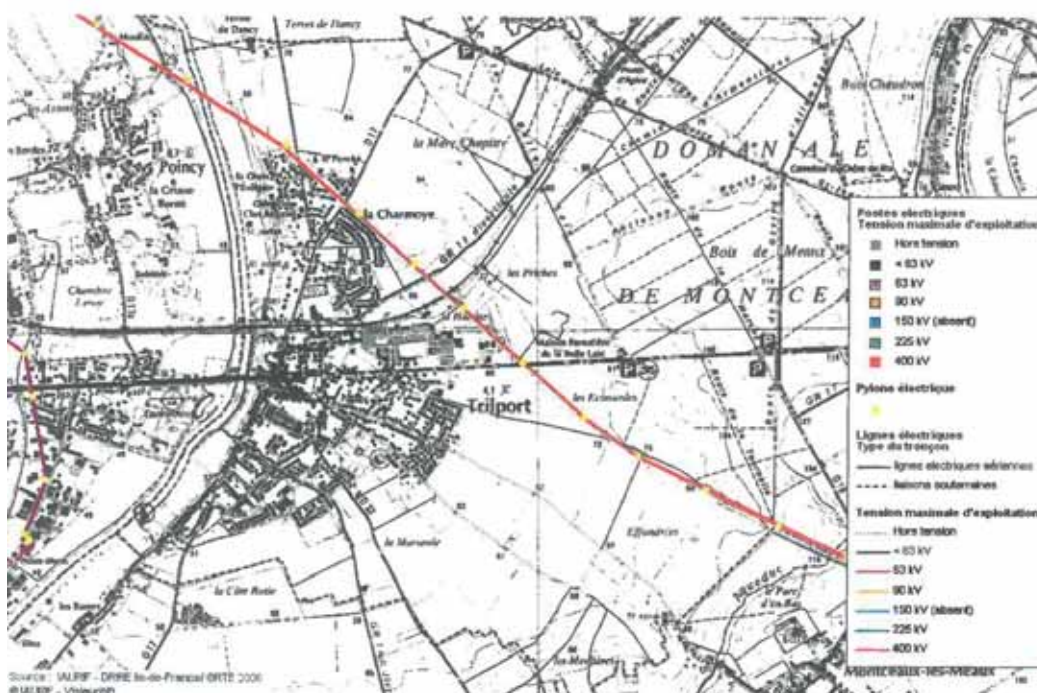
Une ligne de transport électrique à très haute tension de 400 000 volts traverse Trilport et tangente toute la partie nord de la zone urbaine : la ligne aérienne 400kV n°1 Chambry – Méry-sur-Seine.

Le passage de la ligne à très haute tension sur Trilport



Source : atelier TEL

D.1 Le Réseau de transport d'électricité - RTE





Si les risques graves pour la santé liés aux lignes à haute-tension ne sont pas prouvés, des études montrent de plus en plus que la présence de ligne haute-tension peut avoir des conséquences sur l'homme. La réglementation sur les champs magnétiques 50Hz ne prévoit pas, pour l'exposition du public, de distance limite par rapport aux lignes, mais un seuil de référence fixé à 100 μ T (100 microteslas).

La question fait débat depuis le début des années 80. La circulation du courant crée autour des lignes électriques des champs magnétiques à très basse fréquence. Ceux-ci peuvent à leur tour créer à l'intérieur de l'organisme des champs et des courants électriques, avec d'éventuels effets biologiques et sanitaires.

Certaines études ont montré un lien entre l'exposition des champs magnétiques et certaines formes de cancer. Cependant, aucune d'entre elles ne permet d'en établir avec certitude la cause.

Par principes de précaution, il est nécessaire d'être vigilant face à ce genre de risque, c'est pourquoi la commune de Trilport a décidé depuis une vingtaine d'années d'interdire la construction sous et à proximité immédiate des lignes.



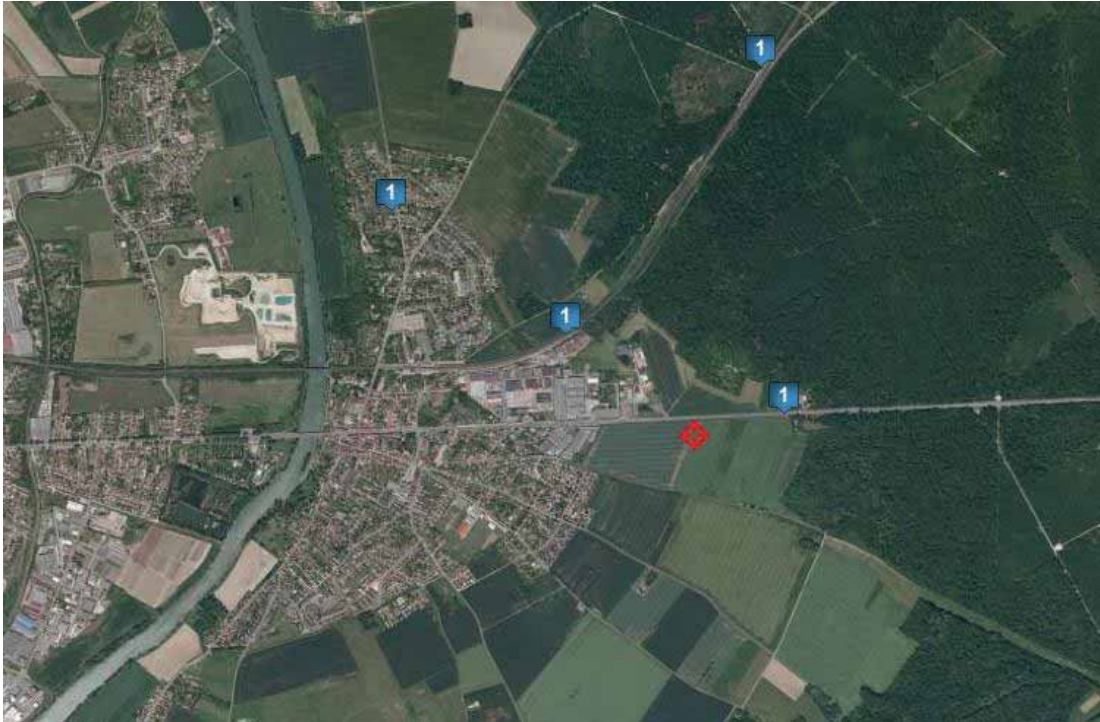
Le passage des lignes haute-tension au milieu d'un lotissement au nord de Trilport

4.7.2 LES ANTENNES RELAIS

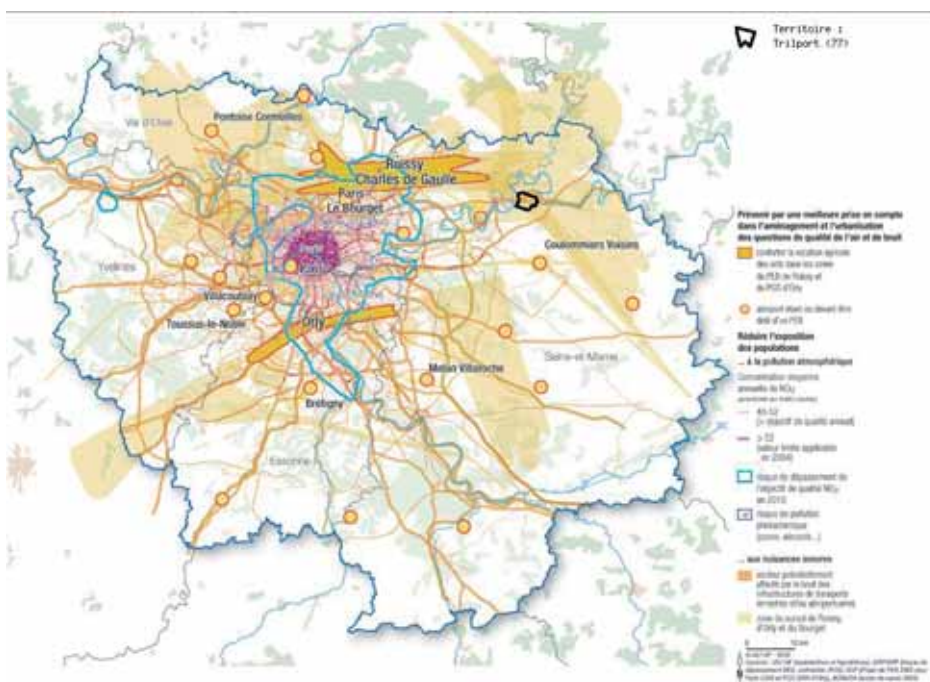
Le territoire communal est concerné par de nombreuses antennes. La carte ci-dessous indique la présence des différentes antennes relais présentes sur le territoire et à proximité :

- 3 antennes dédiées à la téléphonie mobile

Les chiffres correspondent au nombre de supports sur les sites.



Les antennes relais de Trilport (source: www.cartoradio.fr)



Bruit, air et pollution en Ile-de-France (source: IAU IDF)

4.8. LES RISQUES ANTHROPIQUES

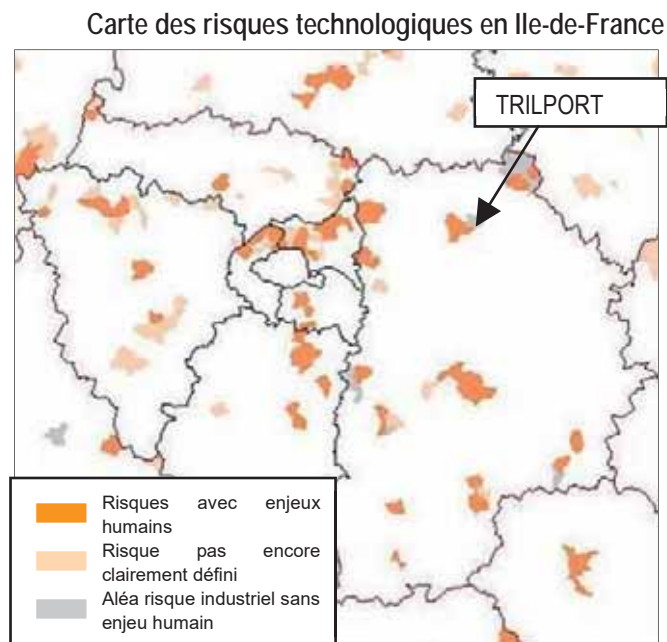
Les risques technologiques sont liés à l'industrie chimique, pétrolière, nucléaire, le transport de matières dangereuses, la rupture de barrage.

Il y a risque industriel majeur lorsqu'un danger grave et immédiat lié à un accident dans un établissement, menace le personnel, les riverains, les biens de l'environnement

4.8.1 LES RISQUES LIES AUX ENTREPRISES

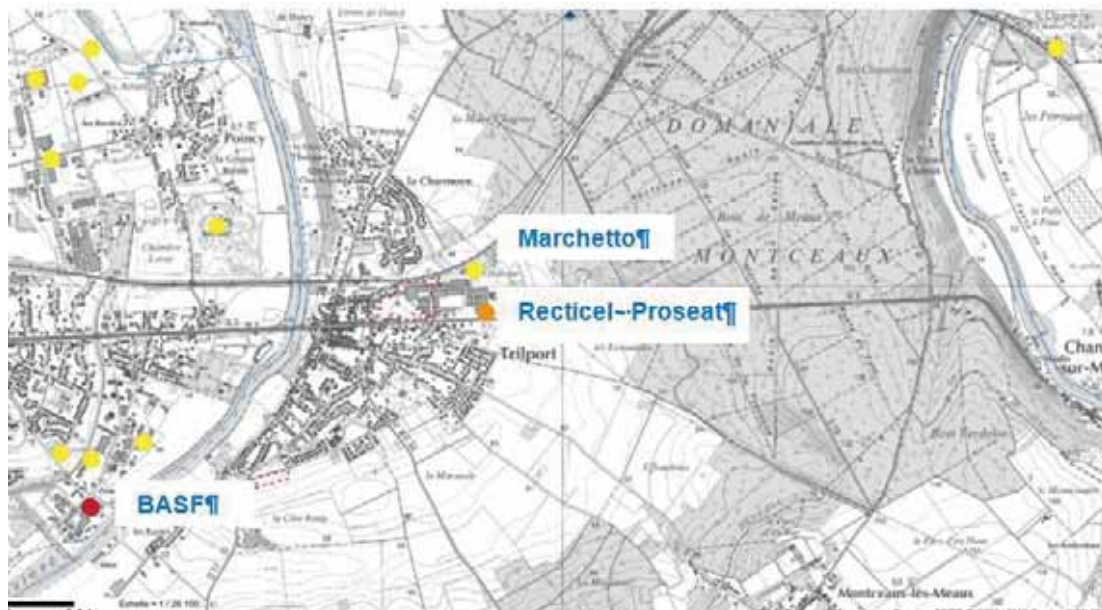
Il existe trois types de risque technologiques :

- Les risques pour l'environnement qui sont réglementés et encadrés pour les installations classées, soumises à déclaration ou à autorisation.
- Les risques pour les personnes qui sont réglementés et encadrés pour les entreprises classées de type SEVESO.
- Les risques pour les personnes et pour les entreprises non classées (qui ne sont pas des installations classées).



Source : site internet Ministère de l'environnement

Les Installations classées soumises à autorisation ou à déclaration:



Les ICPE implantées à Trilport et à proximité

Les activités industrielles peuvent être à l'origine de pollutions, de nuisances ou de risques pour l'homme et pour l'environnement. La nature des produits utilisés, entreposés ou fabriqués, les procédés de fabrication mis en œuvre, la situation géographique des usines à proximité de lieux d'habitation ou de voies de communications importantes, peuvent conférer à certaines activités industrielles un caractère dangereux. La législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (dispositions de la loi du 19 juillet 1976) est la base juridique de la politique de l'environnement industriel en France. Les activités industrielles qui relèvent de cette législation sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet soit à déclaration, enregistrement ou autorisation.

On distingue plusieurs types d'ICPE (une caractéristique commune étant l'obligation, sauf dans les cas particuliers du changement d'exploitant et du bénéfice des droits acquis, d'une démarche préalable de l'exploitant - ou futur exploitant - auprès du préfet de département) :

- (D) Installations soumises à déclaration,

L'installation classée doit faire l'objet d'une déclaration au préfet avant sa mise en service. On considère alors que le risque est acceptable moyennant des prescriptions standards au niveau national, appelées « arrêtés types »

- (DC) Installations soumises à déclaration avec contrôle périodique,

L'installation classée doit faire l'objet d'une déclaration au préfet avant sa mise en service, mais elle fait en plus l'objet d'un contrôle périodique effectué par un organisme agréé par le ministère du développement durable

- (E) Installations soumises à enregistrement,

L'installation classée dépassant ce seuil d'activité doit, préalablement à sa mise en service, déposer une demande d'enregistrement qui prévoit, entre autre, d'étudier l'adéquation du projet avec les prescriptions générales applicables. Le préfet statue sur la demande après consultation des conseils municipaux concernés et du public.

- (A) Installations soumises à autorisation,

L'installation classée dépassant ce seuil d'activité doit, préalablement à sa mise en service, faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement. Dans l'affirmative, un arrêté préfectoral d'autorisation est élaboré au cas par cas.

La procédure d'autorisation débute par la constitution d'un dossier de demande d'autorisation, où figurent l'étude d'impact et l'étude de dangers. Ces deux documents sont fondamentaux. Le dossier est ensuite instruit par les services du Préfet. Il est soumis à diverses consultations et notamment une enquête publique. La procédure se termine par la délivrance (ou le refus) de l'autorisation sous la forme d'un arrêté qui contient les prescriptions que doit respecter l'industriel.

Les installations classées soumises à autorisation sont référencées et contrôlées par la Direction régionale de l'industrie et de la Recherche (DRIRE).

- (AS) Installations soumises à autorisation et servitudes d'utilité publique.

Correspond à peu de chose près aux installations « Seveso seuil haut » au sens de la directive européenne « Seveso II ». Ces installations présentent des risques technologiques ; la démarche est la même que pour l'autorisation mais des servitudes d'utilité publique sont ajoutées dans le but d'empêcher les tiers de s'installer à proximité de ces activités à risque.

Les installations classées à Trilport

On note la présence de trois installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation à Trilport.

Il s'agit en particulier de l'entreprise Recticel qui est aussi classée SEVESO seuil Bas.

Le territoire communal est également concerné par les risques technologiques de l'entreprise BASF Health and care products (anciennement COGNIS / SIDOBRE SINOVIA) située sur Meaux. BASF est une entreprise classée SEVESO seuil haut, son Plan Particulier d'Intervention concerne Trilport.

De nombreux camions transportant des produits dangereux empruntent la RD603 et traversent la ville de Trilport constituant également des risques technologiques.

Liste des installations classées soumises à autorisation impactant la commune de Trilport

Etablissements	Activité	SEVESO
RECTICEL	Fabrication de Mousse	Seuil bas
VALOMETAL (ex Marchetto)	Métaux, déchets dangereux	Non Seveso
BASF (ex Cognis)	Fabrication de détergents et de produits pour l'industrie cosmétique	Seuil haut

L'entreprise RECTICEL-PROSEAT (source : rapport de l'inspection des installations classées, DRIRE, décembre 2002)

L'entreprise RECTICEL est une installation classée (protection de l'environnement) mais aussi une installation SEVESO (protection des personnes). RECTICEL est classée en raison de substances dangereuses présentes ou susceptibles d'être produites, en cas d'accident. Il s'agit de la plus importante entreprise de Trilport. Ses locaux se situent dans la zone d'activités économiques de Trilport. Cette entreprise a été identifiée comme installation Seveso seuil bas.

RECTICEL fabrique des objets moulés en mousse polyuréthane. Les risques qu'elle présente sont des risques liés à l'entreposage de certains matériaux.

Usine RECTICEL



Trois types de risques ont été identifiés dans cette usine:

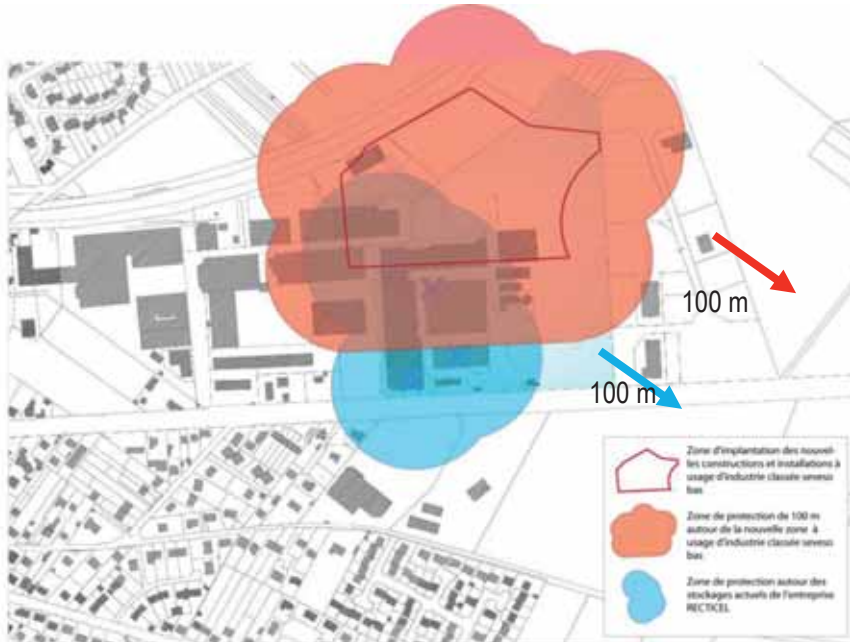
- l'incendie d'un stockage de mousse polyuréthane (effet thermique) pouvant produire des fumées nocives pour l'environnement,
- l'évaporation d'une flaque de TDI (di-isocyanates de toluylène) renversée lors d'un dépotage (effet toxique),
- l'atteinte aux cuves de stockage d'isocyanates (effet toxique également).

Elle est classée ICPE pour les rubriques suivantes :

ubri. IC	Date auto.	Etat d'activité	Rég.	Activité	Volume	Unité
1150	21/01/2011	En fonct.	A	Substances particulières (stockage, emploi, fabrication, formulation, conditionnement)	48	t
1158	21/01/2011	En fonct.	A	DIISOCYANATE DE DIPHENYLETHANE (MDI) (FABRICATION, EMPLOI, STOCKAGE)	142,200	t
1175	20/12/2002	A l'arrêt	D	Organohalogénés (emploi de liquides)	600	L
1180	20/12/2002	A l'arrêt	D	POLYCHLOROBIPHENYLES, ... TERPHENYLES	1040	L
1432	21/01/2011	En fonct.	DC	Liquides inflammables (stockage)	35	m3 éq.
1433	21/01/2011	En fonct.	DC	LIQUIDES INFLAMMABLES (MELANGE OU EMPLOI)	8,425	t
2660	21/01/2011	En fonct.	A	Polymères (fabrication industrielle ou régénération)	30,500	t/j
2661	21/01/2011	En fonct.	D	MATIERES PLASTIQUES, CAOUTCHOUC...(EMPLOI OU REEMPLOI)	9	t/j
2662	21/01/2011	En fonct.	D	MATIERES PLASTIQUES, CAOUTCHOUC...(STOCKAGE DE)	800	m3
2663	21/01/2011	En fonct.	A	Pneumatiques, produits avec polymères>50%(stockage)	6500	m3
2910	21/01/2011	En fonct.	DC		11,650	MW

2920	21/01/2011	En fonct.	NC	Réfrigération ou compression (installation de) pression >10E5 Pa	480	kW
2921	13/09/2005	A l'arrêt	D	Refroidissement par dispersion d'eau dans un flux d'air (installations de)	600	kW
2940	21/01/2011	En fonct.	DC	Vernis, peinture, colle, ... (application, cuisson, séchage)	30	kg/j

Les stockages de matières dangereuses de l'usine Recticel



Source : DRIRE, Atelier TEL.

Recticel a obtenu, par arrêté préfectoral du 20 décembre 2002, la régularisation des installations existantes et l'autorisation concernant une extension de ses locaux (création d'un nouvel atelier de fabrication de polyuréthane). Cet arrêté impose notamment à l'exploitant une auto-surveillance de ses rejets atmosphériques et un plan de gestion de ses solvants.

L'entreprise tend à remplacer les produits dangereux tels que le chlorure de méthylène par d'autres substances. Ainsi le chlorure de méthylène est utilisé sur le site :

- pour des retouches. Une colle aqueuse le remplace pour cette utilisation depuis début 2003,
- comme agent d'expansion. Un produit a été proposé par le fournisseur. Une substitution est envisagée.

Au regard des dernières modélisations effectuées par la société RECTICEL, dans le cadre de la mise à jour de l'étude de dangers transmise par l'exploitant par courrier en date du 14 février 2007, il apparaît que la dite société recommande, selon les résultats de son étude de dangers, de conserver une distance de 100 mètres autour du site dans l'hypothèse d'un sinistre au sein du site, ceci notamment dans "l'éventualité d'un rabattement du panache de fumée toxiques au sol par une rafale de vent ou en cas de vents importants"

L'entreprise PROSEAT, filiale de Recticel, utilise de nouveaux process diminuant les nuisances environnementales. Les consommations d'eau potable de cette nouvelle unité sont importantes et ont été prises en compte dans l'alimentation structurelle de la commune. Ce process induit également une quantité supplémentaire d'eaux usées dont le potentiel énergétique est en cours d'étude

L'Entreprise VALOMETAL (ex Marchetto), spécialisée dans le recyclage de métaux est une installation classée pour la protection de l'environnement. Les risques et nuisances liés à l'activité de l'entreprise sont la pollution de l'air, le bruit, la pollution des eaux, le transport et le risque d'incendie.

L'entreprise Valometal (ex Marchetto) est classée ICPE pour les rubriques suivantes :

Rubri. IC	Date auto.	Etat d'activité	Rég.	Activité	Volume	Unité
<u>2712</u>		A l'arrêt	A	Stockage, dépollution, broyage, ... de VHU	1000	m2
<u>2713</u>		A l'arrêt	A	Métaux et déchets de métaux (transit)	15000	m2
<u>2718</u>		A l'arrêt	A	Déchets dangereux ou contenant des substances ou préparations dangereuses (transit ou tri)	200	t
<u>286</u>	23/06/1988	A l'arrêt	A	Métaux (stockage, activité de récupération)	19500	m2

La revitalisation urbaine de la commune (site Saint-Fiacre/Verdun de la ZAC multisites) aura lieu à proximité des entreprises Valometal (ex Marchetto) et Recticel. Une attention particulière devra y être portée.

L'entreprise BASF est classée ICPE pour les rubriques suivantes :

ubri. IC	Date auto.	Etat d'activité	Rég.	Activité	Volume	Unité
<u>1111</u>		En fonct.	A	Très toxiques (emploi ou stockage)	0,500	t
<u>1131</u>	08/07/2011	En fonct.	D	Toxiques (emploi ou stockage)	20	t
<u>1131</u>	08/07/2011	En fonct.	A	Toxiques (emploi ou stockage)	55,400	t
<u>1171</u>	08/07/2011	A l'arrêt	A	DANGEREUX POUR L'ENVIRONNEMENT (FABRICATION)	5	t
<u>1171</u>	08/07/2011	En fonct.	A	DANGEREUX POUR L'ENVIRONNEMENT (FABRICATION)	76	t
<u>1172</u>	08/07/2011	En fonct.	S	DANGEREUX POUR L'ENVIRONNEMENT - TRES TOXIQUES (STOCKAGE ET EMPLOI)	730	t
<u>1173</u>	08/07/2011	En fonct.	S	DANGEREUX POUR L'ENVIRONNEMENT - B TOXIQUES (EMPLOI et STOCKAGE)	765	t
<u>1175</u>	19/08/2005	A l'arrêt	A	Organohalogénés (emploi de liquides)	24	t
<u>1180</u>	26/11/2002	A l'arrêt	D	POLYCHLOROBIPHENYLES, ...TERPHENYLES	1805	L
<u>1200</u>	08/07/2011	En fonct.	D	Combustibles (fabrication, emploi, stockage)	45	t
<u>1212</u>	08/07/2011	En fonct.	D	PEROXYDES ORGANIQUES (EMPLOI ET STOCKAGE)	0,450	t
<u>1220</u>	08/07/2011	En fonct.	D	Oxygène (emploi et stockage)	20	t
<u>1419</u>	08/07/2011	A l'arrêt	S	OXYDES D'ETHYLENE OU PROPYLENE (STOCKAGE OU EMPLOI)	93,300	t
<u>1432</u>	08/07/2011	En fonct.	A	Liquides inflammables (stockage)	569	m3 éq.
<u>1433</u>	08/07/2011	En fonct.	A	LIQUIDES INFLAMMABLES (MELANGE OU EMPLOI)	90	t
<u>1434</u>	08/07/2011	En fonct.	A	Liquides inflammables (remplissage ou distribution) autres que 1435	132	m3/h
<u>1450</u>	19/08/2005	A l'arrêt	A	Solides facilement inflammables	3	t
<u>1510</u>	08/07/2011	En fonct.	DC	Entrepôts couverts autres que 1511	23800	m3

1610	08/07/2011	En fonct.	A	Acide chlorhydrique, formique, nitrique, etc (fabrication)	850	kg/h
1611	08/07/2011	En fonct.	D	ACIDE ACETIQUE, CHLORHYDRIQUE, FORMIQUE, ETC (EMPLOI OU STOCKAGE)	55	t
1612	08/07/2011	En fonct.	D	Acide chlorosulfurique, oléums	5	t
1630	08/07/2011	En fonct.	D	Soude ou potasse caustique	151	t
2260	08/07/2011	A l'arrêt	A	BROYAGE, CONCASSAGE, CRIBLAGE, ETC DES SUBSTANCES VEGETALES	150	kW
2564	19/08/2005	A l'arrêt	DC	Nettoyage, dégraissage, décapage avec organohalogénés ou solvants organiques	-	L
2630	08/07/2011	A l'arrêt	A	Détergents et savons (fabrication de ou à base de)	61000	t/an
2790	08/07/2011	A l'arrêt	A	Déchets dangereux ou contenant des substances dangereuses (traitement)	1000	t
2910	08/07/2011	En fonct.	DC		16,700	MW
2915	08/07/2011	En fonct.	A	Chauffage (procédé de) fluide caloporteur organique combustible	6000	L
2915	08/07/2011	En fonct.	D	Chauffage (procédé de) fluide caloporteur organique combustible	6500	L
2920	08/07/2011	A l'arrêt	A	Réfrigération ou compression (installation de) pression >10E5 Pa	1000	kW
2921	08/07/2011	A l'arrêt	A	Refroidissement par dispersion d'eau dans un flux d'air (installations de)	9800	kW
2925	08/07/2011	En fonct.	D	ACCUMULATEURS (ATELIERS DE CHARGE D')	94,600	kW

Les établissements classés SEVESO

Une entreprise est classée SEVESO si son activité est liée à la manipulation, la fabrication, l'emploi ou le stockage de substances dangereuses (par exemple, raffineries, sites pétrochimiques, usines chimiques, dépôts pétroliers ou encore dépôts d'explosifs). Il s'agit d'une catégorie d'installations qui se distingue par les dangers potentiels importants qu'elles peuvent engendrer, plus importants que les installations soumises à « autorisation ». Il existe deux catégories d'installation « SEVESO ». Les entreprises visées par le « seuil haut », présentent les dangers les plus importants. Elles doivent notamment disposer d'une politique de prévention des accidents majeurs et d'un système de gestion de la sécurité qui précise à tous les niveaux les mesures prises pour maîtriser les dangers. Les entreprises visées par le « seuil bas », qui présentent des dangers moindres que les « seuils haut », mais supérieurs aux installations soumises à autorisation, doivent disposer d'une politique de prévention des accidents majeurs.

Trilport compte une entreprise classée dite SEVESO. Il s'agit de :

- l'entreprise Recticel qui est classée SEVESO seuil Bas. L'étude de dangers réalisée par l'industriel a délimité deux zones (théoriquement) :
 - o une zone Z1 dans laquelle un accident aurait des conséquences mortelles pour au moins 1 % des personnes présentes ;
 - o une zone Z2 dans laquelle un accident conduirait à l'apparition d'effets irréversibles pour la santé ou de blessures sérieuses.

Dans tous les cas, une distance de 100 m autour du site doit être conservée dans l'hypothèse d'un sinistre survenant au sein du site.

- Le territoire communal est également concerné par les risques technologiques de l'entreprise BASF (ex COGNIS) située sur la commune de Meaux. Cette entreprise fabrique des détergents et des produits pour l'industrie cosmétique. Elle est classée « SEVESO AS » (autorisation avec servitudes d'utilité publique) seuil haut, en raison de son stockage d'oxyde d'éthylène et de son stockage de produits dangereux pour l'environnement. Le risque est de type « Explosion – Incendie ».

Divers stocks de produits chimiques nécessaires au fonctionnement de l'usine sont implantés sur le site. Parmi ces produits, l'oxyde d'éthylène constitue le risque principal :

- risque d'incendie : l'oxyde d'éthylène est un gaz très inflammable (limite d'inflammabilité de 3 à 100%).
- risque d'explosion : la limite supérieure d'inflammabilité de l'oxyde d'éthylène est de 100%. Mélangé à l'air, il peut s'enflammer beaucoup plus rapidement qu'à l'état pur et conduire à des explosions plus importantes.
- risques toxiques : l'oxyde d'éthylène est un produit irritant (muqueuses, voies respiratoires), un dépresseur du système nerveux central et un poison protoplasmique.

Les effets toxiques générés par les installations de la société COGNIS sont associés à la dispersion de gaz toxique. La gravité des effets est fonction de la durée d'exposition au nuage et de la concentration en gaz toxique dans ce nuage.

Des scénarios d'accident que pourrait engendrer les installations de la société ont été élaborés. Les rayons des zones des effets irréversibles associées aux scénarios majorants sont :

- 300m pour le risque thermique, centré sur la zone de dépotage d'oxyde d'éthylène ;
- 420m pour le risque d'explosion centré sur la zone de stockage d'oxyde d'éthylène ;
- 450m pour le risque toxique, centré sur l'unité de sulfatation.

Suite à l'étude et aux conclusions de ces scénarios, des mesures d'amélioration de la sécurité ont été instaurées afin de diminuer la probabilité et la gravité d'un accident majeur. L'instauration d'une zone de protection de 480 mètres autour du dépôt d'oxyde d'éthylène de l'usine a été qualifiée de projet d'intérêt général par arrêté préfectoral du 12 octobre 1988. Dans cette zone, sont interdites toutes constructions à usage d'habitation individuelle ou collective, soit d'établissement recevant du public.

Le Plan Particulier d'Intervention de cette entreprise concerne Trilport. Approuvé le 23 janvier 2006 par arrêté préfectoral, il prévoit un rayon de 1000m centré sur l'usine pour le confinement. Quelques habitations situées au sud de la commune de Trilport sont comprises dans ce périmètre. Il n'y a aucun risque vital pour ces habitations, cependant, elles sont soumises au confinement dans le cas d'un risque imminent ou venant de se produire.

Compte-tenu du risque industriel que peut présenter cette entreprise, la Préfecture a rédigé un arrêté préfectoral du 12 novembre 2009 portant sur la prescription du Plan Prévention du Risque Technologique du site BASF et son annexe comportant le périmètre d'étude, et prorogé par l'arrêté préfectoral du 21 avril 2011.

Le plan particulier des risques technologiques (PPRT) a été approuvé pour cet établissement par arrêté préfectoral n° 13/DCSE/IC/017 du 12 février 2013.

Ce PPRT est consultable sur le site de Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (<http://www.drie.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/pprt-77>).

L'arrêté préfectoral du 12 février 2013 approuve le PPRT du site BASF (ex-site Cognis), qui comprend:

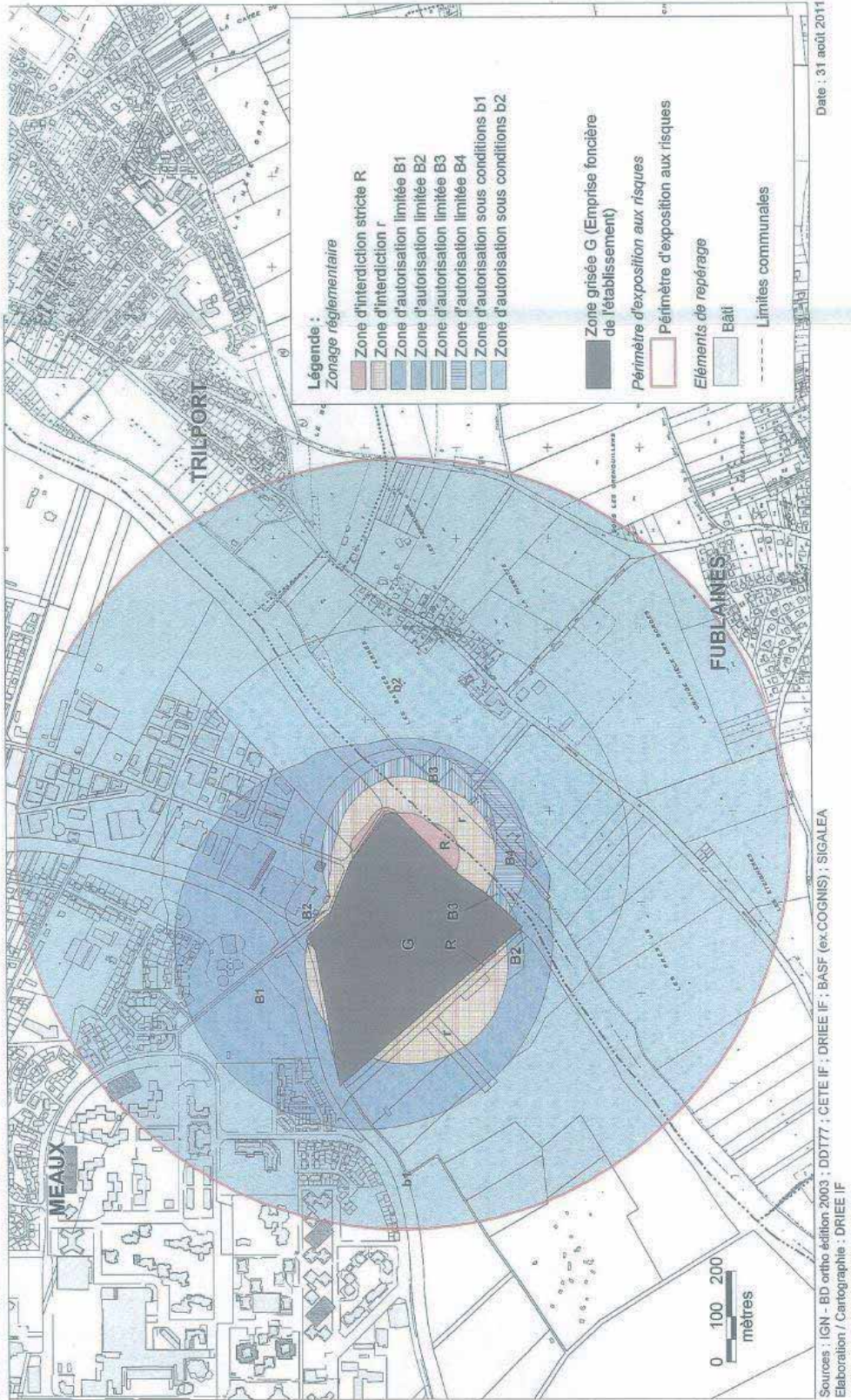
- La note de présentation
- Le plan de zonage réglementaire
- Le règlement
- Les recommandations

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral n° 13 DCSE IC 017 du 12 février 2013

La préfète,
Pour la préfète et par délégation
Le Secrétaire Général

Serge GOUJTEYRON

Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)
Société BASF (ex. COGNIS) - Communes de Fublaines, Meaux et Trilport
Plan de zonage réglementaire



Date : 31 août 2011

Sources : IGN - BD ortho édition 2003 ; DD777 ; CETE IF ; DRIEE IF ; BASF (ex-COGNIS) ; SIGALEA
Elaboration / Cartographie : DRIEE IF

A noter également le risque lié aux entreprises. En effet, force est de constater que le sinistre industriel ayant été le plus dangereux et le plus dramatique sur la commune a été provoqué par une entreprise non classée. L'explosion a eu lieu le 23 octobre 2002 et concernait l'usine «Les Radiateurs de Meaux ». Cette usine n'était en effet pas classée, et ne présentait apparemment pas de risque important. Cependant, cette explosion a totalement détruit l'entrepôt, a tué 2 personnes et entraîné de nombreux dégâts matériels tant pour les entreprises que pour les habitations situées à proximité.

4.8.2 TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Il n'y a pas de canalisation de transport de matières dangereuses sur la commune.

De nombreux camions transportant des produits dangereux empruntent la RD603 et traversent la ville de Trilport constituant également des risques technologiques.

4.8.3 LES RISQUES DE POLLUTION DES SOLS ET NAPPE PHREATIQUE

On distingue trois types de source de pollution des sols et de la nappe phréatique: la pollution provenant des êtres vivants (humains, animaux et végétaux), la pollution provenant de certaines activités industrielles (usines) et la pollution engendrée par l'activité agricole (engrais, pesticides etc...).

4.8.3.1 Par les entreprises

Au niveau national, l'inventaire BASOL (du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables) recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif. Ces sites peuvent présenter un risque pour l'environnement et la santé des personnes.

Cette surveillance permet de déterminer les contraintes pour un possible aménagement futur.

L'état des sites recensés est répertorié en 4 catégories :

- classe 1 : site déjà traité et sans risque,
- classe 2 : site déjà traité mais où une pollution résiduelle connue nécessite des précautions d'aménagement et d'usage,
- classe 3 : site en activité devant faire l'objet d'un diagnostic,
- classe 4 : site en cours d'évaluation ou travaux.

Il a été recensé à Trilport un site **pollué** au niveau de l'ancienne station-service AVIA-ERG située au 66-68 avenue de Verdun. Des travaux de dépollution ont été effectués. Il est toujours classé sur le site BASOL comme « un site en cours de traitement » depuis 2013.

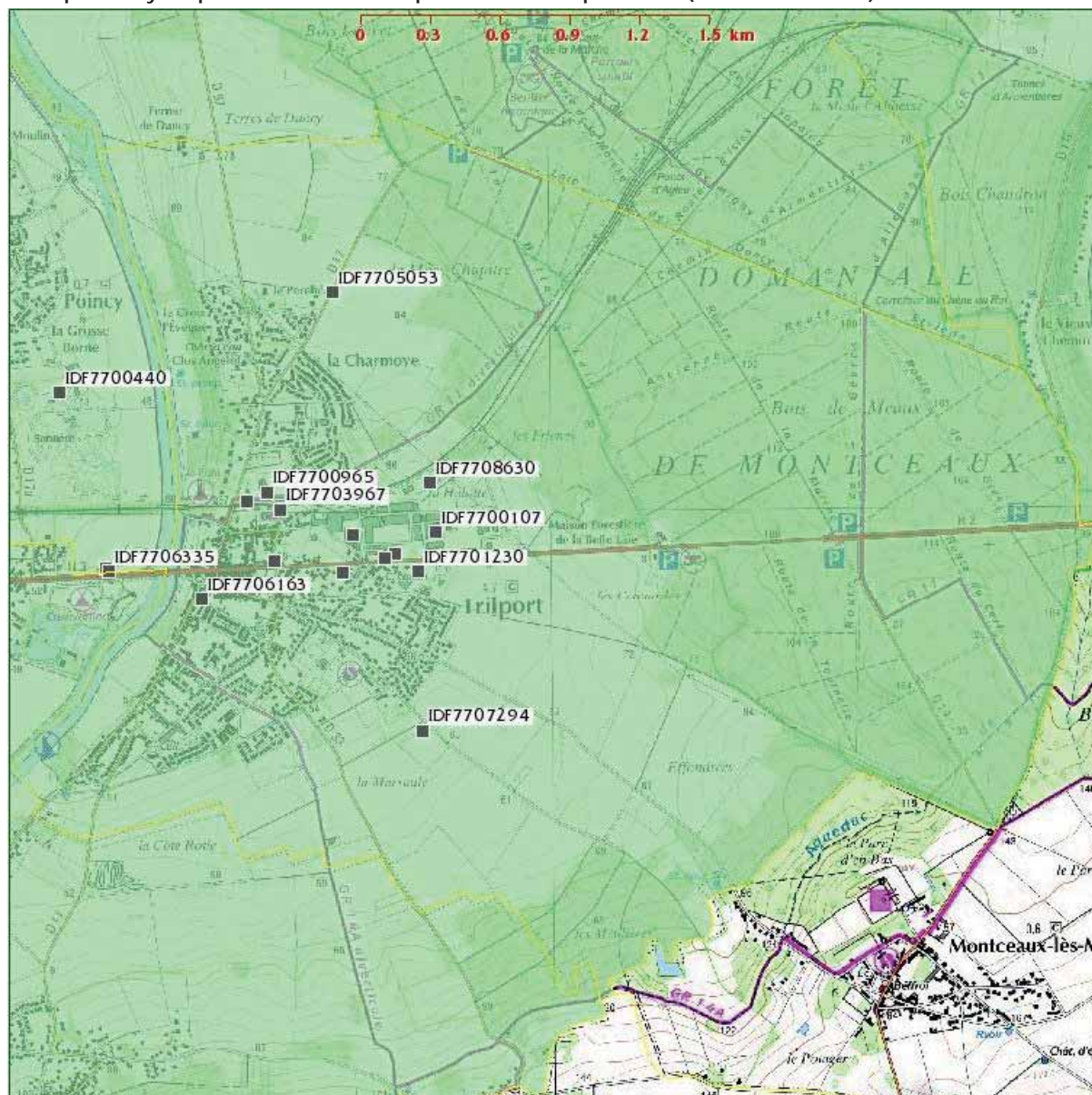
Ancienne station-service



Une seconde base de données, appelée BASIAS, gérée par le BRGM (Bureau des Ressources Géologiques et Minières), s'attache à recenser dans les historiques communaux, toutes les installations industrielles ou entreprises (encore en activité ou non), pouvant avoir occasionné une pollution des sols. La présence d'une entreprise dans cette base ne préjuge donc pas de la réalité d'une pollution. Le but est de conserver la mémoire de ces sites pour fournir des informations utiles à la planification urbanistique et à la protection de la santé publique et de l'environnement. L'inventaire a établi une liste d'entreprises potentielles (www.basias.brgm.fr). Au total, 29 entreprises sont recensées.

N°	Identifiant	Raison(s) sociale(s) de(s) l'entreprise(s) connue(s)	Nom(s) usuel(s)	Adresse (ancien format)	Dernière adresse	Commune principale	Code activité	Etat d'occupation du site	Etat de connaissance	X Lambert II étendu (m)	Y Lambert II étendu (m)
1	IDF7707288	MOBIL-OIL Française	Desserte de carburants	Armentières, chemin d'	Chemin Armentières (d')	TRILPORT (77475)	g47.30z, g47.30z, g47.30z		Inventorié	644861	2440418
2	IDF7700965	NUGUE (Coffres-forts)		Armentières, chemin d'	Chemin Armentières (d')	TRILPORT (77475)	c20.30z, c25.61z		Inventorié	644951	2440455
3	IDF7708630	MARCHETTO L. (Ets)	Atelier de récupération et de traitement des fers et des métaux	Armentières, chemin d'	Chemin Armentières (d')	TRILPORT (77475)	e38.31z, e38.31z	En activité	Inventorié	645641	2440494
4	IDF7700806	SCPE (Sté chimique de production d'entretien)		Dans un terrain de 30 000 m2	Route nationale Paris-Chateau-Thierry (de)	TRILPORT (77475)	c20.4		Inventorié	645318	2440271
5	IDF7706163	DERREY (Robert)	Mécanique générale	Fublaines, 11 rue des	11 Rue Fublaines (des)	TRILPORT (77475)	g45.21a		Inventorié	644670	2440004
6	IDF7701230	PIERRE (Etablissement Pères et Fils)	Garage - Tôlerie - Peinture	Joffre, 46 rue du Maréchal ; Brinches, route de	46 Rue Joffre (du Maréchal)	TRILPORT (77475)	v69.03z, g45.21a, g45.21b, g45.21a, g45.21a, e38.45z, g45.21a, g45.21b, g47.30z		Inventorié	645592	2440119
7	IDF7705055	ANTAR (Société)	Station-service	Joffre, 68 rue du Maréchal	68 Rue Joffre (du Maréchal)	TRILPORT (77475)	g47.30z, v69.03z		Inventorié	645271	2440114
8	IDF7703745	LAMBERT (Pierre)		Joffre, 69 rue	69 Rue Joffre	TRILPORT (77475)	v69.03z		Inventorié	645452	2440177
9	IDF7700807	Martz (Ets)	Fonderie	Montereau, 68 rue de et Saint-Fiacre, 2 rue	68 Rue Montereau (de)	TRILPORT (77475)	c24.5		Inventorié	644981	2440160
10	IDF7705053	Municipalité de Trilport	Dépôt d'ordures	Trilport à Fublaines, route de	Route Trilport à Fublaines (de)	TRILPORT (77475)	e38.42z		Inventorié	645226	2441308
11	IDF7702491	FESCIA (Garage)	Garage	Verdun, 66-68 avenue de	66 Avenue Verdun (de)	TRILPORT (77475)	g45.21a, g45.21b, g47.30z		Inventorié		
12	IDF7702902	KLEBER (Klébert Renolit Plastiques et Klébert-Colombes)	Usine de plastique	Verdun, 67 avenue de	67 Avenue Verdun (de)	TRILPORT (77475)	c20.17z, v69.03z, c20.16z, v69.03z, v69.03z, c20.16z, c20.16z,	Activité terminée	Inventorié		
13	IDF7700107	Recticel	Fabrique de mousse synthétique	Verdun, 71 avenue de	71 Avenue Verdun (de)	TRILPORT (77475)	g45.21a, v69.01z, c20.16z, v69.03z, c20.16z,		Inventorié	645670	2440290
14	IDF7707769	SHELL-Berre	Station-service	Verdun, avenue de Vignes,	Avenue Verdun (de)	TRILPORT (77475)	g47.30z, g47.30z		Inventorié	645492	2440194
15	IDF7707294	DECAMP (A.)	Ferrailleur	Chemin rural dit des	Chemin Vignes (des)	TRILPORT (77475)	c25.50a, e38.31z, e38.42z		Inventorié	645610	2439440
16	IDF7703967	DELIGNIERE (Anciens Etablissements)				TRILPORT (77475)	v69.01z		Inventorié	645003	2440382
17	IDF7700808	Sinnova				TRILPORT (77475)	c20		Inventorié		
18	IDF7709239	Leger	Station-service		29 Route Nationale Meaux Château-Thierry	TRILPORT (77475)	g47.30z		Inventorié		
19	IDF7709240	Aury	Station-service		Route Nationale N° 3	TRILPORT (77475)	g47.30z		Inventorié		
20	IDF7709241	Callens	Station-service		Route Nationale N° 3	TRILPORT (77475)	g47.30z		Inventorié		
21	IDF7709242	Docks rémois (Les) (SA)	Station-service		25 Rue Marechal Joggre (du)	TRILPORT (77475)	g47.30z		Inventorié		
22	IDF7709243	Pétroles Jupiter (Sté)	d'hydrocarbures		Chemin Rural de Trilport-Armentières	TRILPORT (77475)	v69.03z		Inventorié		
23	IDF7709244	Pierre Marcel	Station-service - Garage		46 Rue Marechal Joffre (du)	TRILPORT (77475)	g47.30z		Inventorié		
24	IDF7709245	Ponts et Chaussées (Administration)	Dépôt de goudron		Gare	TRILPORT (77475)	c20.18z		Inventorié		
25	IDF7709246	Ramognino	Station-service			TRILPORT (77475)	g47.30z		Inventorié		
26	IDF7709247	Martz	Fonderie de fonte			TRILPORT (77475)	c24.51z		Inventorié		
27	IDF7709248	Dépôt d'immondices	Dépôt d'immondices		Voie N° 8 (Gare de Trilport)	TRILPORT (77475)	e38.42z		Inventorié		
28	IDF7709249	Union des coopérateurs du sud d'Aisne	Station-service			TRILPORT (77475)	g47.30z		Inventorié		
29	IDF7709250	Bouvier	Station-service - Garage			TRILPORT (77475)	g47.30z		Inventorié		

Entreprises ayant pu avoir une activité potentiellement polluante (Source : BASIAS)



Localisation des entreprises recensées (Source : BASIAS)

Les installations Classées pour la Protection de l'environnement (ICPE) sont des installations fixes dont l'exploitation peut présenter des risques pour l'environnement notamment en matière de pollution de sols ou de nappes.

Il existe 2 installations classées soumises à autorisation, sur le territoire communal dont une SEVESO Seuil Bas: Valometal (ex Marchetto) et Recticel (cf. partie Risques liés aux entreprises).

Par ailleurs, il convient de signaler l'existence d'une usine SEVESO Seuil AS à Meaux pouvant engendrer un impact sur la commune de Trilport. Il s'agit de l'entreprise BASF (ex COGNIS FRANCE SIDOBRE SINNOVA). (cf. partie Risques liés aux entreprises)

ICPE et sites industriels susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement (Source : DRIEE IDF)



La pollution des sols à Trilport peut également provenir d'établissements ayant cessé leurs activités et laissant en place des déchets ou des produits toxiques qui, entraînés par les eaux pluviales, contaminent les sols et les nappes d'eau superficielles ou souterraines. La pollution des sols peut aussi résulter de mauvaises conditions d'exploitation chroniques dans le passé. Un des problèmes de la présence de cette pollution est lorsque les terrains sont affectés à une nouvelle destination des sols accueillant par exemple de l'habitat. Dans ce cas des travaux de dépollution doivent être entrepris afin d'éviter un contact avec les personnes.

Les évolutions de la réglementation applicable aux installations classées ont renforcé les obligations des exploitants dans le domaine de la prévention mais pour certains cas, il s'agit d'installations anciennes qui ne sont plus en activité et qui n'ont jamais pris, dans le passé, les précautions que l'on demande maintenant. Sur ces sites, il est nécessaire d'engager une analyse historique en examinant la succession des activités exercées sur le site, les procédés mis en œuvre, les polluants susceptibles d'être présents et les emplacements susceptibles d'être pollués. Les études de sols viennent ensuite confirmer ou infirmer la présence des polluants. Et en fonction des risques que ces polluants représentent, il peut être engagé une dépollution des sols.

A Trilport, certains terrains anciennement ou actuellement occupés par des entreprises sont susceptibles d'être pollués, si tel était le cas, ils nécessiteraient une dépollution avant tout changement d'affectation des sols conformément à la réglementation en vigueur.

Il s'agit entre autres de deux anciennes stations-services situées de part et d'autre de la RD603, du site de l'ancienne usine Kléber, de l'entreprise Valometal (ex Marchetto).

L'entreprise Valometal (ex Marchetto) (récupérateur de métaux)



Dans la seconde moitié du XXème siècle, l'entreprise d'allumettes installée sur l'actuel site Kléber fut rachetée afin d'en faire une usine de fabrication de matière plastique. A l'époque, cette usine fut une des premières à fabriquer le polystyrène. Elle fabriqua par la suite des films plastiques et des mousses polyuréthanes. Vraisemblablement, il s'agissait d'un site surveillé et le seul endroit susceptible d'avoir entraîné une pollution pourrait être celui de l'emplacement du « brûlot ». De plus, le site Kléber a connu durant ces activités des accidents ou incendies qui ont pu entraîner une pollution des sols. Des polluants stockés dans les bâtiments ont pu, en effet, s'infiltrer dans le sol au moment de l'intervention par les services de secours (arrosage). Les accidents et sites concernés sont :

- le 22 janvier 1962, incendie du bâtiment de fabrication de la mousse Polyuréthane et finition Klegecell. Cet accident ayant causé la destruction des services études et techniques.
- le 30 septembre 1971 vers 19h30, un incendie très violent s'est déclaré dans les bâtiments 57 et 65 qui furent entièrement détruits.
- En février 1969 et janvier 1971, les hangars de stockage des mousses polyuréthanes ont pris feu.

4.8.3.2 Par l'agriculture

La pollution issue de l'utilisation d'engrais et de pesticides semble être la plus inquiétante sur Trilport, compte tenu des surfaces cultivées qui occupent plus de 35% du territoire communal et de la mauvaise qualité de l'eau potable recensée ces dernières années.

L'activité agricole à Trilport



4.9. LES RISQUES NATURELS

Le territoire communal de Trilport est soumis à deux types de risques naturels reconnus et trois supposés qui sont :

- le risque inondation (reconnu par l'Etat)
- le risque lié aux feux de forêt (reconnu par l'Etat)
- le risque retrait / gonflement des argiles
- le risque écoulement des eaux
- le risque gypse

4.9.1. LES RISQUES D'INONDATIONS DE LA MARNE ET DU RU DU TRAVERS

La commune de Trilport est soumise au risque inondation en raison du passage de la Marne en limite de son territoire. La Marne a déjà connu de nombreuses crues menaçant les habitations (crues de fréquences centennales en 1910 et trentennales en 1955). Le ru du Travers situé au sud-ouest de la commune et débouchant sur la Marne a également fait l'objet de montée des eaux. Comme vu précédemment, les zones inondables sur Trilport concernent uniquement les bords de Marne et une partie du ru du Travers.

L'aléa qui est la manifestation d'un phénomène naturel d'occurrence et d'intensité données.

L'enjeu qui est l'ensemble des personnes et des biens susceptibles d'être affectés par un phénomène naturel.

Le risque majeur qui est la conséquence d'un aléa d'origine naturelle ou humaine, dont les effets peuvent mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionnent des dégâts importants et dépassent les capacités de réaction des instances directement concernées.

La vulnérabilité qui exprime et mesure le niveau de conséquences prévisibles de l'aléa sur les enjeux. Différentes actions peuvent la réduire en atténuant l'intensité de certains aléas ou en limitant les dommages sur les enjeux.



Conformément au « règlement départemental d'annonce des crues », en cas de pré-alerte ou d'alerte, le Préfet transmet « la mise en état de pré alerte ou d'alerte » aux services publics et aux maires par l'intermédiaire de la gendarmerie et de la police, afin que les mesures de protection et d'information à la population soient immédiatement mises en place. L'information de la mise en état de vigilance des services d'annonce des crues n'est communiquée qu'au Préfet.

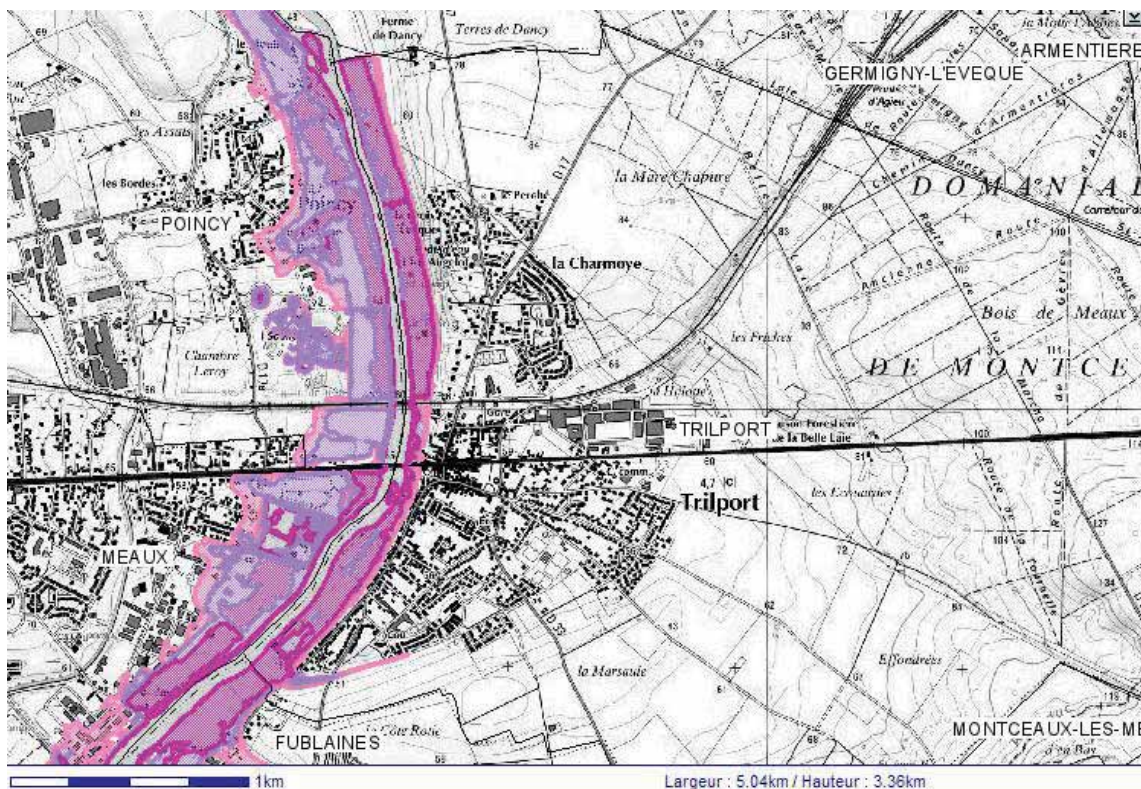
Les zones inondables sur Trilport concernent uniquement les bords de Marne.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)

Les surfaces submersibles du territoire communal sont délimitées par l'arrêté préfectoral 07 DAIDD ENV n°091 du 16 juillet 2007 portant approbation du PPRI de la vallée de la Marne dans le département de Seine-et-Marne et déterminant les dispositions techniques applicables. La limite ouest de la commune est soumise à risque d'inondation par débordement de cours d'eau, en particulier de la Marne, ainsi que le sud-ouest de la zone urbaine en raison de la présence du ru du Travers

La cartographie des aléas ci-dessous doit se lire de la façon suivante :

- les aléas très forts correspondant aux secteurs où la hauteur de submersion est supérieure à 2 mètres d'eau par rapport aux PHEC ;
- les aléas forts correspondant aux secteurs où la hauteur de submersion est comprise entre 1 et 2 mètres d'eau par rapport aux PHEC ;
- les aléas faibles à moyens correspondant aux secteurs où la hauteur de submersion est inférieure à 1 mètre d'eau par rapport aux PHEC.

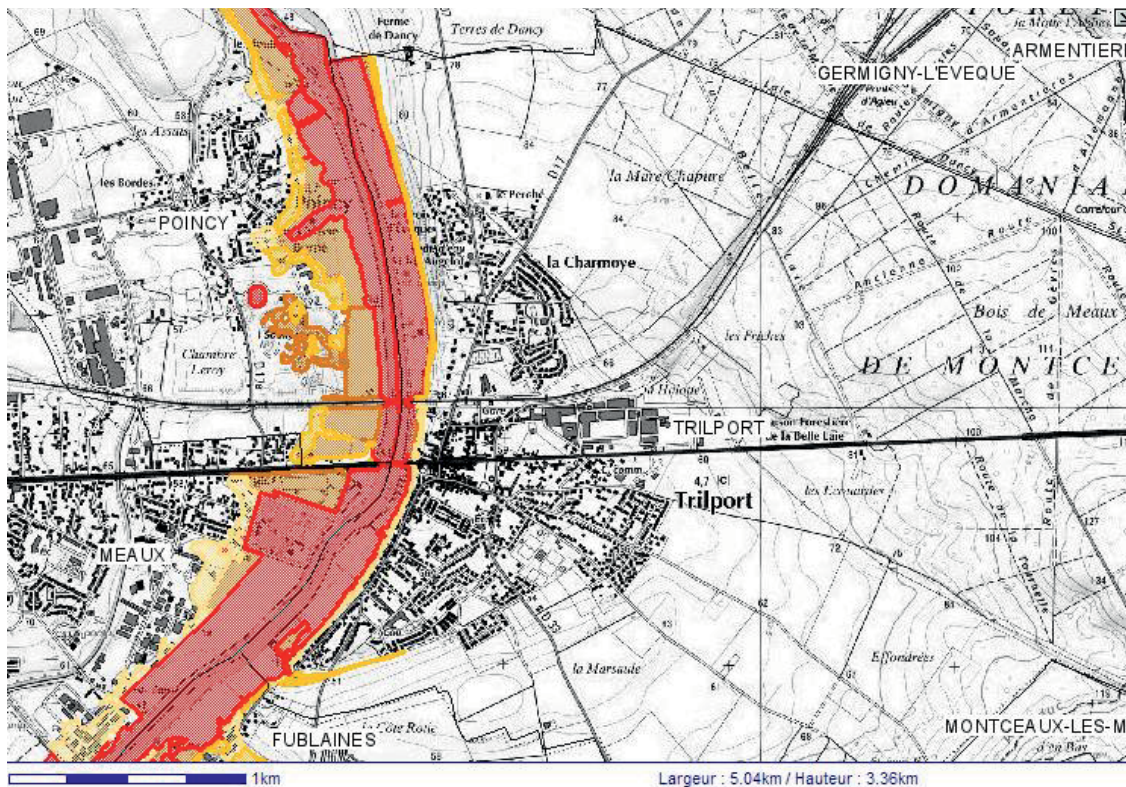


Le croisement des aléas et des enjeux donne, de façon théorique, 12 situations différentes, qui ont été regroupées en 7 zones réglementaires :

- la zone rouge dans laquelle les possibilités de construction sont extrêmement limitées ; elle regroupe d'une part les secteurs d'aléas très forts (hauteurs de submersion supérieures à 2 m) et d'autre part des secteurs de moindre aléa délimités sur le plan, mais suffisamment proches du lit mineur pour que les vitesses y soient également très élevées en période de crue. En l'absence de connaissance précise de la zone de fort écoulement, il a été considéré à titre

conservatoire, que ces vitesses très élevées règnent dans une bande d'au moins 40 m de chaque côté de la Marne, sauf en centre urbain et en zone urbaine dense ;

- la zone marron qui regroupe d'une part des secteurs naturels qu'il convient de réserver aux champs d'inondation et d'autre part des secteurs faiblement urbanisés dans lesquels l'aléa est suffisamment fort pour y interdire la poursuite de l'urbanisation ;
- la zone jaune foncé qui regroupe des secteurs naturels et des secteurs sur lesquels sont implantées des constructions dispersées, dans laquelle les possibilités de constructions nouvelles sont très restreintes, bien que l'aléa soit faible à moyen ;
- la zone jaune clair qui correspond à des secteurs faiblement urbanisés où l'aléa est faible à moyen dans laquelle la poursuite de l'urbanisation dans sa forme actuelle est autorisée tout en contrôlant autant que possible l'augmentation du nombre de personnes exposées au risque ;
- la zone bleu foncé qui correspond à des secteurs d'urbanisation dense dans laquelle le développement de la ville est permis, mais dans une certaine mesure, afin de tenir compte du risque important pour les personnes et les biens ;
- la zone bleu clair qui correspond à des secteurs urbains denses dans laquelle la ville peut se développer en tenant compte du risque pour les personnes et les biens qui est moins important qu'en zone bleu foncé ;
- la zone verte, correspondant aux centres urbains, qui sont des secteurs à enjeu fort pour l'agglomération et dont il est nécessaire de permettre l'évolution tout en tenant compte du risque.



De plus, une zone spécifique à la boucle Nord de la Marne a été délimitée sur le territoire des communes de Meaux et Crégy-les-Meaux, afin d'adapter à la particularité de l'inondabilité de cette zone, les dispositions retenues par ailleurs dans les zones bleu foncé, bleu clair et verte.

Enfin, dans la zone d'enjeu stratégique national identifiée sur la commune de Meaux, qui couvre pour partie des zones marron, jaune foncé, jaune clair et bleu clair, le remblaiement est autorisé à des fins d'urbanisation.

D'après les cartes du PPR inondations de la vallée de la Marne approuvé par arrêté préfectoral du 16 juillet 2007, la limite ouest de la commune est soumise à risque d'inondation par débordement de cours d'eau, en particulier de la Marne, ainsi que le sud-ouest de la zone urbaine en raison de la présence du ru du Travers.

Maisons concernées par le risque inondation :

Rue du presbytère



Rue de l'Abreuvoir



4.9.2. RISQUE D'INONDATION PAR RUISSELLEMENT ET COULEES DE BOUE

Plusieurs axes d'écoulement pluvial sont situés sur la commune. Lors d'orages ou de fortes pluies, des eaux peuvent circuler temporairement dans ces vallons. En effet, on peut redouter, lors d'orages ou de fortes pluies, un risque de mise en charge des réseaux d'eaux pluviales dans l'axe des talwegs.

La commune de Trilport a connu des inondations et plusieurs arrêtés de catastrophes naturelles consécutifs aux ruissellements et coulées de boue ont été pris.

En effet, 6 arrêtés de catastrophe naturelle pour inondation par ruissellement et coulée de boue ont également été recensés sur Trilport depuis 1982. Cependant, ce risque ne fait pour l'instant pas l'objet d'un plan de prévention des risques.

Catastrophes naturelles répertoriées sur prim.net

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations et coulées de boue	08/12/1982	31/12/1982	11/01/1983	13/01/1983
Inondations et coulées de boue	08/04/1983	10/04/1983	16/05/1983	18/05/1983
Inondations et coulées de boue	30/05/1983	06/06/1983	20/07/1983	26/07/1983
Inondations et coulées de boue	08/05/1988	09/05/1988	02/08/1988	13/08/1988
Inondations et coulées de boue	17/01/1995	31/01/1995	06/02/1995	08/02/1995
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999

La première inondation sérieuse de Trilport date de juillet 1978. Les eaux de ruissellement ont alors dévalé du plateau de Montceaux entre la RN3 et le chemin de Saint-Jean.

En mai 1988, l'inondation affectant la commune de Trilport était due au dévalement des eaux du plateau de Montceaux-les-Meaux, du pluvial de Montceaux-les-Meaux et des pluies du bassin Est de Trilport. Les eaux rassemblées près du cimetière de Montceaux-les-Meaux, ayant emprunté la RD 19 en direction de la RN3 et le thalweg après le cimetière, ont formé un fleuve d'une hauteur de 50 cm et d'une largeur comprise entre le chemin de Saint-Jean et la route de Trilport inondant les quartiers, alors en début de construction, de la Faussette et de la Résidence Clos des Vergers (sens de la rue de Montceaux).

Ces inondations de 1988 ont entraîné la création du Syndicat Intercommunal d'Études pour l'Aménagement des Rus de sept-Sorts regroupant six communes sous la présidence de René Bonnefoy alors Conseiller Général du canton de La Ferté-sous-Jouarre en 1979.

Le syndicat des rus prévoit l'étude de terrain et la réalisation de dispositifs de retenue avec la DDA (Direction Départementale de l'Agriculture) – actuelle DDT. Des travaux sur toutes les communes ont été envisagés en plusieurs tranches :

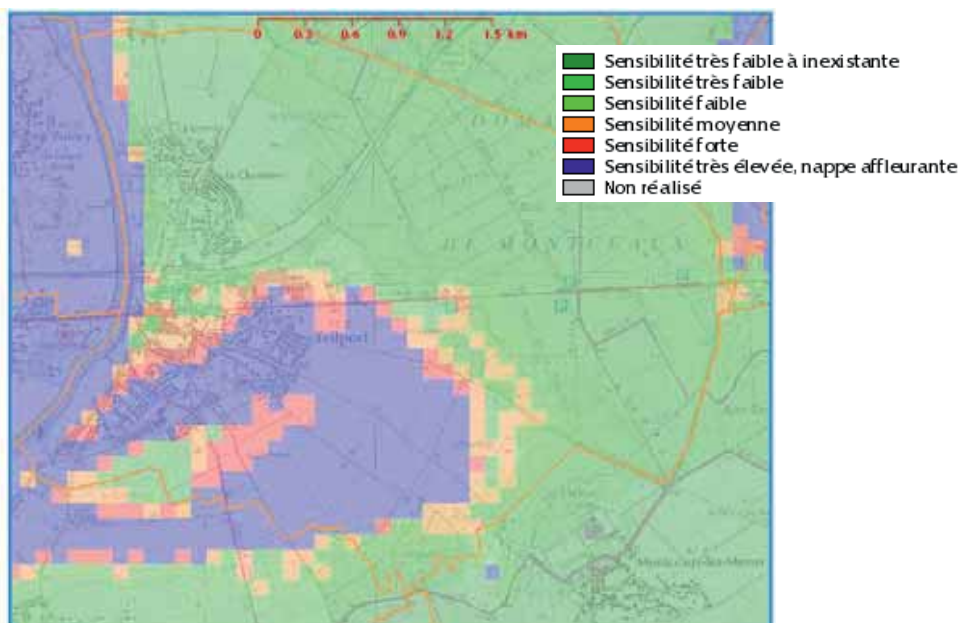
Première tranche (déjà réalisée) des retenues sur Montceaux, Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux, Signy-Signets, Sammeron.

Deuxième tranche agence Merlin à Croissy Beaubourg

Montceaux : extension et révision du pluvial vers le ru de la Becotte et réalisation d'un bassin

Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux: bassin de retenue, 10 ans

Trilport : bassin au moins cinquantennal de 30 000 m³ au-dessus des Effondrés



Carte du risque inondation par remontées de nappes (Source : BRGM)

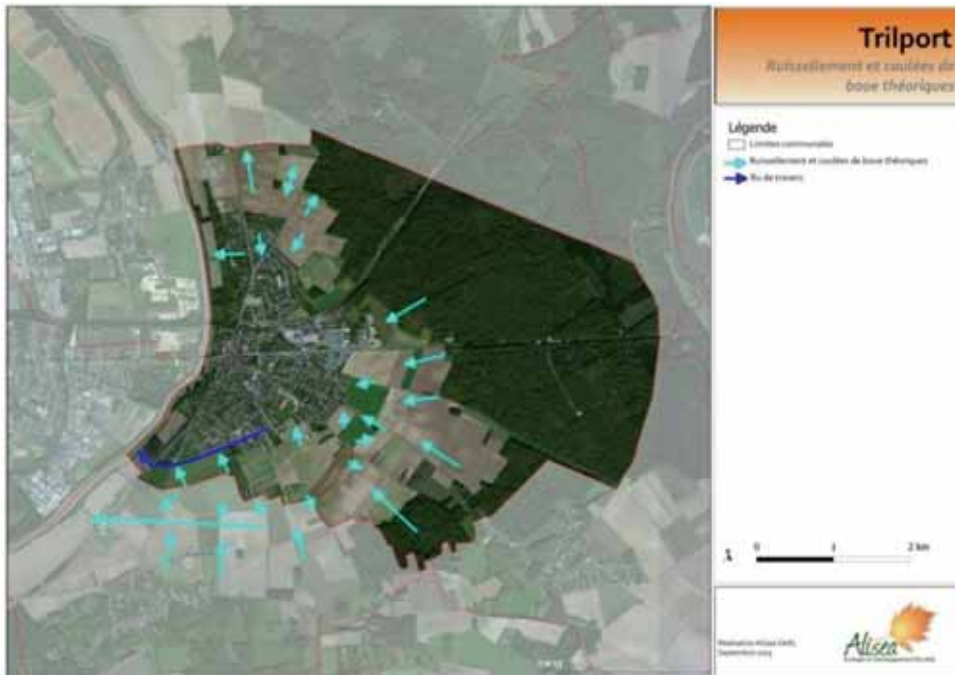
Trois axes d'écoulement sont situés sur Trilport, essentiellement dans le sud de la commune et se rejoignent en un seul et même axe : le ru du Travers.

Le zonage d'assainissement de 2007 définit 3 zones afin de réduire ces risques :

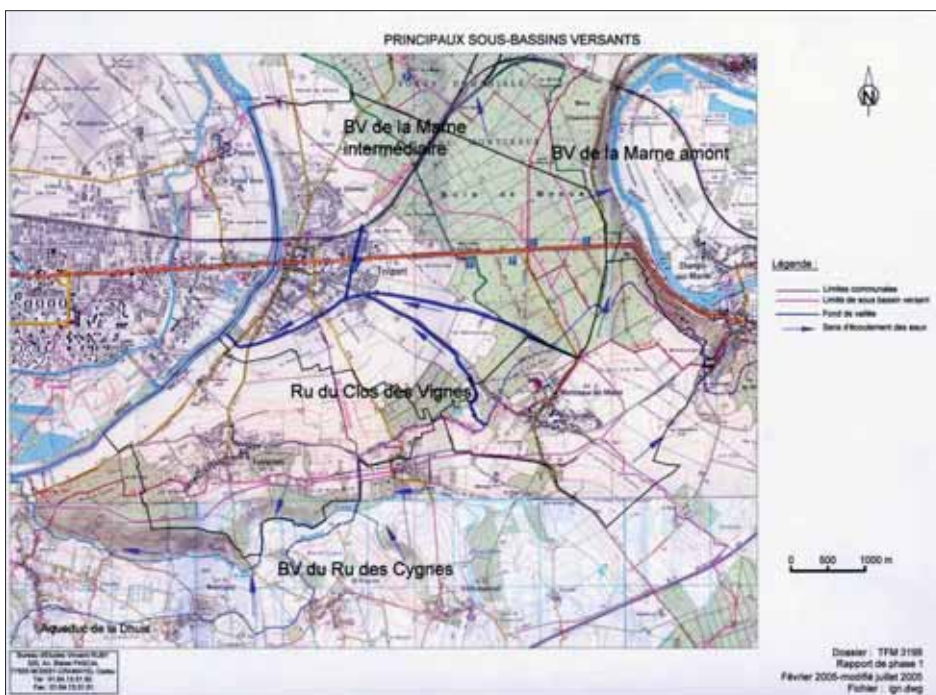
- Une zone urbaine à fortes contraintes hydrauliques locales où tout apport d'eaux pluviales aux réseaux est interdit, ce qui correspond à la quasi-totalité des zones U et AU. Si l'infiltration est techniquement impossible, il sera imposé une régulation des débits rejetés au réseau de collecte des eaux pluviales afin de ne pas aggraver la situation conformément à la loi sur l'eau.

- Une zone urbaine sans contraintes hydrauliques locales majeures, très circonscrite. Gestion préférentielle des eaux pluviales à la parcelle par infiltration, rejet des eaux pluviales aux réseaux existants autorisé avec limitation du débit.
- Une zone rurale sensible aux ruissellements où des pratiques agricoles visant à ne pas favoriser les écoulements d'eaux vers les fonds de vallées sont souhaitables. Les axes de ruissellement sont représentés par un graphisme spécifique sur le plan de zonage des contraintes géotechniques. Le règlement devra prescrire les mesures adéquates aux abords de ces axes.

Les sous-bassins versants



Ruissellement et coulées de boue potentiels (ALISEA 2013)



Source : Etude cabinet RUBY sur le schéma d'assainissement

Le ru du Travers



Eau provenant de Montceaux-les-Meaux



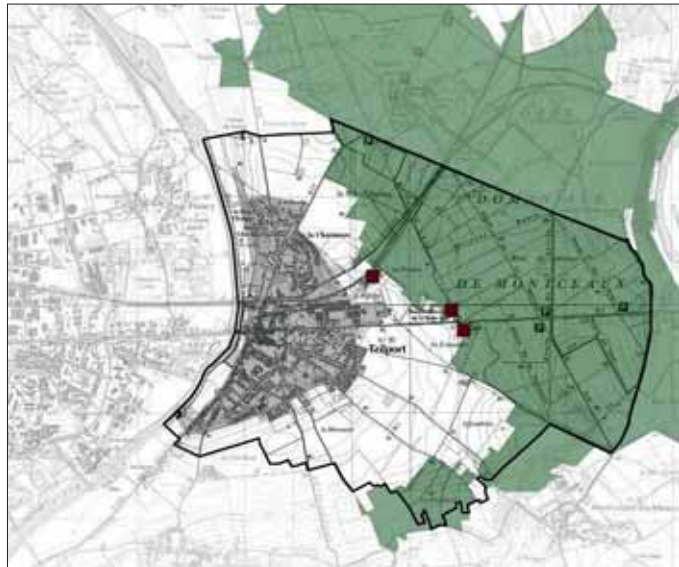
Enfin, un autre risque est à prendre en compte, celui lié à un éventuel accident de la station d'épuration de Montceaux-lès-Meaux. Cette station d'épuration est située au-dessus de Trilport, et en cas de débordement de la station, ces eaux pourraient se déverser sur le territoire de Trilport compte tenu du relief en pente.

4.9.3. LES RISQUES LIES AUX FEUX DE FORET

La Seine-et-Marne est le département le plus boisé d'Ile-de-France. Ainsi, la Seine-et-Marne dispose de six tours réparties sur le massif forestier permettant la surveillance des espaces boisés. La forêt de Fontainebleau, au sud de la Seine-et-Marne, est la plus sensible face à ce risque. Trilport possède une caserne de pompiers (SDIS) sur son territoire.

Le risque incendie à Trilport est d'une faible ampleur. Même si ce risque inhérent n'est pas comparable à ceux observés dans le sud de la France, il n'est cependant, pas à écarter.

Il concerne une bande de 100m autour de la zone boisée. Des mesures doivent être prises afin de faciliter l'accès des pompiers à la forêt en cas d'intervention.



4.9.4. RISQUE RETRAIT / GONFLEMENT DES ARGILES

Les dégâts aux constructions provoqués par la dessiccation⁵ du sol prennent une ampleur croissante depuis quelques années : le montant global des dommages ayant fait l'objet de la procédure « catastrophe naturelle » dépasse en effet les 6 milliards de francs au niveau national sur ces dix dernières années. La procédure concerne ainsi 4 100 communes en France, parmi lesquelles un bon nombre situées en Seine-et-Marne.

Les matériaux argileux voient leurs propriétés fortement influencées par leur degré d'humidité : ils gonflent et deviennent plastiques lorsque leur teneur en eau augmente et, à l'inverse, se rétractent et durcissent en séchant. Selon la profondeur atteinte, ces alternances d'humectation/sécheresse peuvent entraîner un tassement différentiel du sol qui se traduit par des contraintes mécaniques importantes sur les fondations et, au bout du compte, par des dégâts aux constructions concernées.

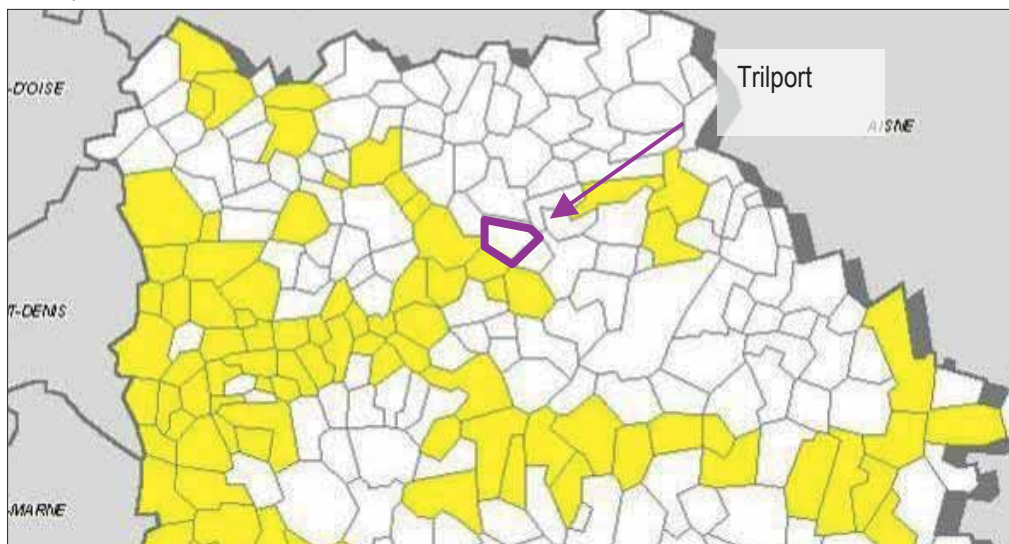
Plusieurs éléments peuvent provoquer ou aggraver les risques en matière de sensibilité des bâtiments à la dessiccation du sol :

- la nature géologique du terrain : les terrains argileux sont les plus sensibles (argiles mais aussi limons et marnes) ;
- la proximité d'arbres ou arbustes, qui assèchent le terrain en profondeur lors des épisodes de sécheresse ;
- la profondeur et le mode de réalisation des fondations : le quart des sinistres « sécheresse » se produisent sur des maisons dont les fondations ne dépassent pas une profondeur de 80 cm ;
- la topographie : les maisons situées sur un terrain en pente sont plus sensibles.

Des précautions particulières doivent être prises pour terrasser et fonder un ouvrage dans les secteurs concernés.

Une carte « provisoire » des communes susceptibles d'être soumises au risque sécheresse a été diffusée par la DDE. Selon cette carte, le risque n'est pas mis en évidence pour Trilport.

Carte provisoire des communes susceptibles d'être touchées par le risque sécheresse (nord de la Seine-et-Marne)



Source : site internet DDE 77

Un Plan de Prévention des Risques couvrant l'ensemble de la Seine-et-Marne est en préparation. Il ne concernera que les communes ayant subi des sinistres, ce qui n'est, pour le moment, pas le cas de Trilport.

⁵ Perte de l'eau que renferme le sol

En effet, aucun mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols n'a été, jusqu'à présent, constaté sur la commune de Trilport.

Présence de sols argileux sur la commune de Trilport

Cependant, la nature des sols à Trilport est pour partie argileuse et de ce fait constitue un risque potentiel pour les constructions. D'après les informations fournies par le BRGM, la totalité du territoire urbanisé est soumise à un risque faible d'aléa. Un aléa moyen est répertorié dans la forêt de Montceaux et dans certaines zones agricoles.

Aucun mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols n'a été, jusqu'à présent, constaté sur la commune de Trilport.

Cependant, la nature des sols est pour partie argileuse et de ce fait constitue un risque potentiel pour les constructions. D'après les informations fournies par le BRGM, la totalité du territoire urbanisé est soumise à un risque faible d'aléa. Un aléa moyen est répertorié dans la forêt de Montceaux et dans certaines zones agricoles.

L'argile se trouve essentiellement à l'est de la commune, dans la partie boisée.

Le tissu urbain actuel et les zones ouvertes à l'urbanisation sont situés en zone d'aléa faible au regard du risque de retrait/gonflement des argiles.

Par principe de précaution, il est nécessaire de ne pas négliger ce risque et ainsi d'éviter que des constructions soient touchées.

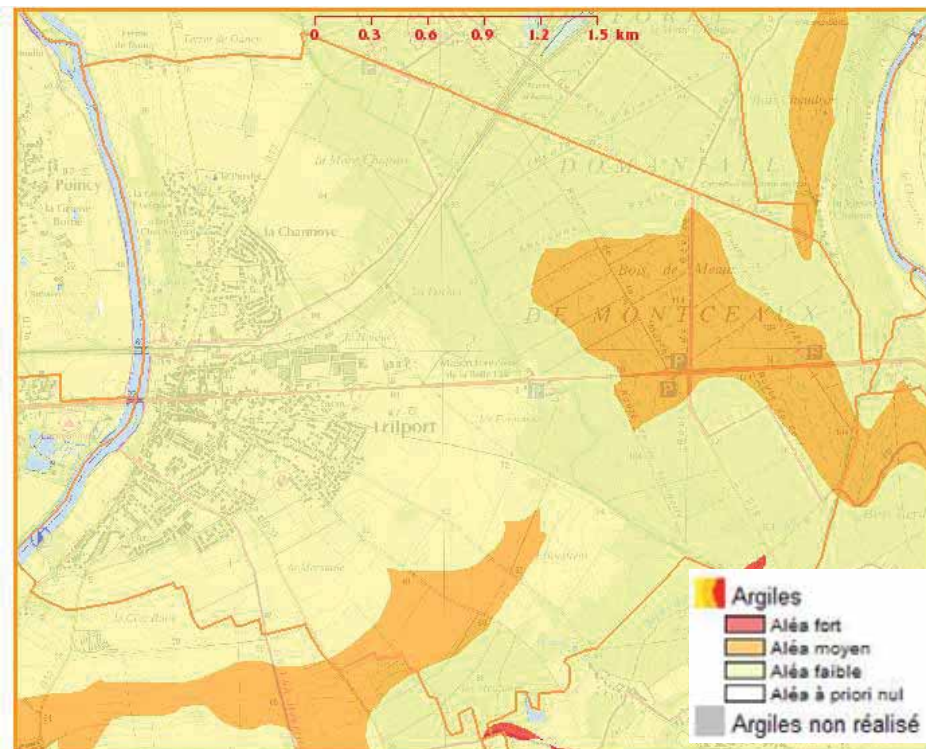


Illustration des effets liés à la dessiccation des sols argileux



4.9.5. LE RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN LIE A LA DISSOLUTION DU GYPSE

Le processus peut se décomposer en plusieurs étapes :

1. Au départ, le gypse se présente sous forme d'une roche cohérente, dure, blanchâtre, à grain fin ou cristallisé (pied d'alouette, fer de lance). Il s'agit d'une roche saline résultant de l'évaporation d'eaux salées de lagunes. Ce matériau, constitué de sulfate de chaux hydraté, reste cependant une roche fragile par suite de sa rapide solubilité dans l'eau, liée à sa composition chimique.
2. Ultérieurement, le gypse subit l'action de l'eau durant tout le processus d'érosion. La roche n'est donc plus dans son état natif. Quelquefois, les sulfates sont entièrement dissous et remplacés par des produits plus stables, le plus souvent, les bancs sont rongés par l'eau sans être démolis. Alors le gypse présente de nombreuses cavités de dissolution qui peuvent occuper un tiers du volume de la masse. Ces gypses, parcourus de vides (ou karts) sont en équilibre instable. C'est à leur niveau que résident les dangers d'effondrement.
3. Ce risque d'effondrement est encore accru par la réutilisation actuelle et depuis plusieurs milliers d'années de vides (ou karts) par les eaux. Ces dernières proviennent soit des infiltrations après la pluie, soit des puisards en fuite des réseaux et surtout de l'écoulement des nappes. De loin les plus importantes par le débit et la régularité, ces eaux, naturellement suspendues au-dessus de la vallée, donnent parfois naissance à des sources qui s'écoulent le plus souvent sous les terrains superficiels, entre 1 et 5 mètres de profondeur. Le sens de leur écoulement est en étroite relation avec le réseau des vallons et des écoulements de surface. Lorsqu'elles rencontrent les bancs de gypses, le danger d'agrandissement des cavités anciennes (karts) par dissolution est important. L'équilibre déjà précaire est encore compromis et les risques d'effondrement augmentent.

Cette instabilité peut prendre trois aspects principaux :

- l'effondrement de terrain, de 1 à 3 mètres de diamètre et parfois plus d'un mètre de profondeur, lorsque les cavités naturelles sont importantes et à faible profondeur ;

- l'affaissement de terrain, déformation de la surface, qui peut atteindre plusieurs décimètres, lorsque les cavités sont de petit volume, ou situées sous un recouvrement important (le foisonnement des terrains superficiels amortit alors la remontée du vide) ;
- la perte des caractéristiques mécaniques (taux de travail admissible) représente la manifestation ultime de petits vides situés à grande profondeur qui décompriment les terrains jusqu'en surface.

Les risques d'accidents de terrain liés à la dissolution naturelle de gypse à Trilport, sont faibles puisqu'on ne trouve du gypse en sous-sol que dans les parties non urbanisées du territoire. Les risques pour les habitations existantes sont donc écartés. En outre, compte tenu de l'aspect aléatoire du phénomène de dissolution, et avant tout aménagement nouveau opéré dans ces parties non urbanisées, une reconnaissance de la présence, ou de l'absence de gypse, ainsi que l'état d'altération éventuelle de celui-ci serait opportun.

La reprise de la dissolution du gypse étant liée aux pertes de réseaux, l'assainissement autonome est vivement déconseillé.

En effet, dans les secteurs à risque de mouvement de terrain lié à la présence de gypse, les maîtres d'ouvrage et les constructeurs doivent être alertés sur ce risque afin de prendre les dispositions suivantes :

- avant tout aménagement nouveau, réalisation d'une étude de sol pour déterminer la présence ou l'absence de gypse ainsi que l'état d'altération éventuelle de celui-ci (sondage carotté et suivi piézométrique obligatoire et adapté à tous les cas de construction de plus de 5 logements).
- lors de la construction, adoption de dispositions constructives propres à limiter l'impact de mouvements du sol d'ampleur limitée, ce qui suppose des fondations suffisamment rigides et résistantes ; une recommandation de fondations spéciales ou une obligation de sondage préliminaire doivent être imposées pour les permis de construction légère intéressant les secteurs de risque important (sondage à 10m) ou moindre (sondage à 5 m).
- limitation des rejets d'eau hors des réseaux d'assainissement. C'est ainsi que, la dissolution du gypse étant favorisée par la circulation d'eaux souterraines, elle-même liée à l'infiltration d'eaux en provenance de la surface, l'assainissement autonome est à éviter. L'assainissement collectif et l'adduction d'eau doivent de même être traités avec le plus grand soin pour éviter les pertes de réseaux (étanchéité résistant à des mouvements de terrain localisés).
- Il convient pour la même raison d'éviter les forages et pompages d'eau qui favorisent le renouvellement de l'eau au contact du gypse, et donc la dissolution de celui-ci. Les puits et puisards existants doivent être comblés.
- Il convient en outre d'éviter tout traitement du sol à la chaux ou au ciment.

Seules les hauteurs non constructibles de la commune sont concernées par ce risque.

Présence de gypse sur Trilport

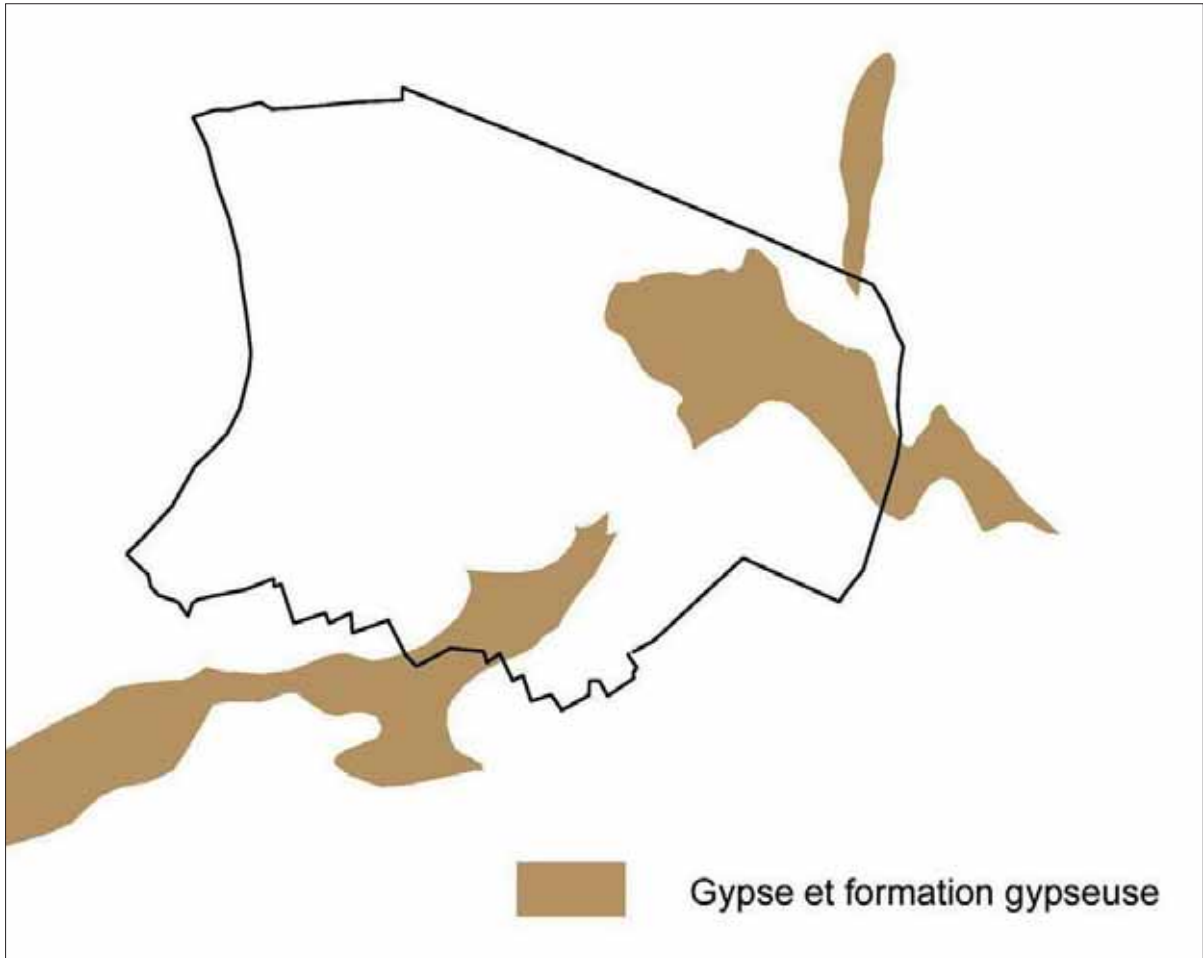
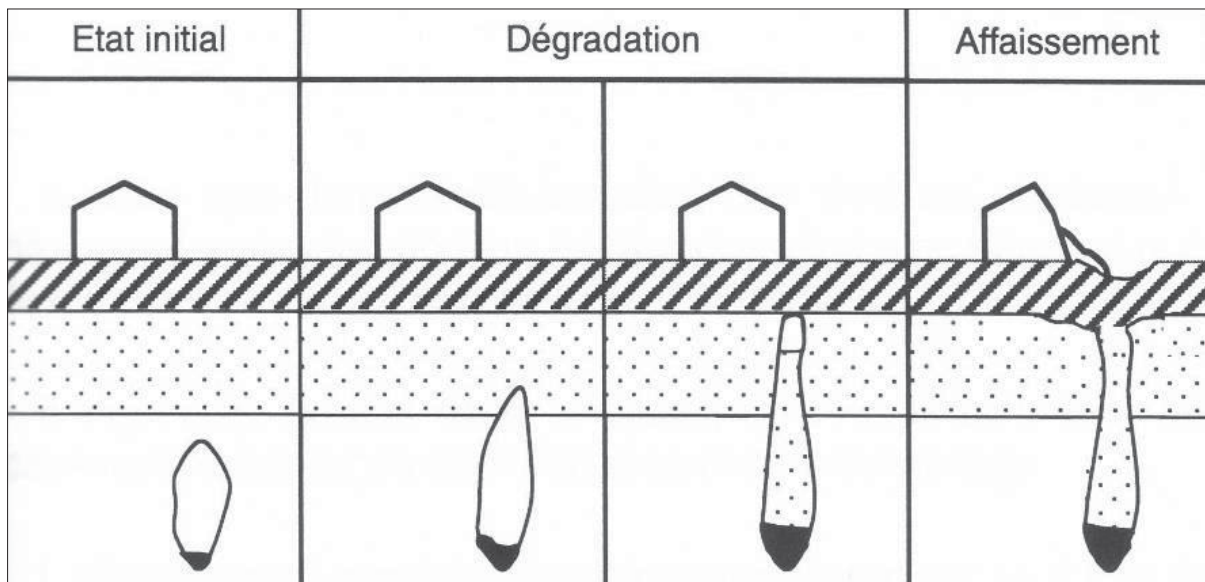


Schéma d'affaissement de terrain

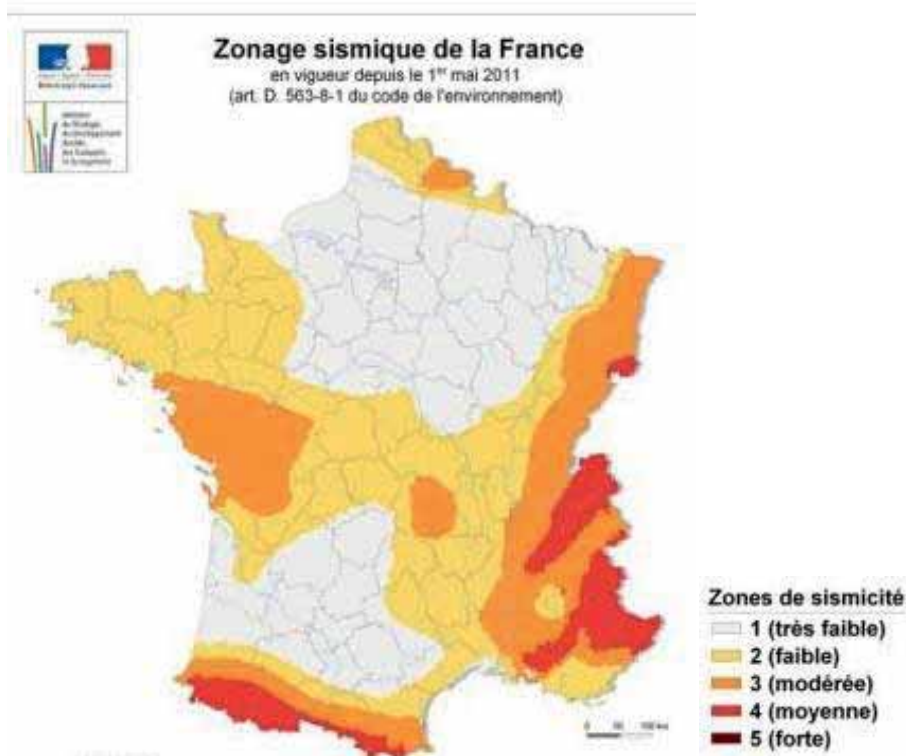


4.9.6. RISQUE SISMIQUE

La France dispose d'un zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement modifiés par les décrets no 2010-1254 du 22 octobre 2010 et no 2010-1255 du 22 octobre 2010, ainsi que par l'Arrêté du 22 octobre 2010) :

- une zone de sismicité 1 où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible),
- quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

Cette carte d'aléa sismique indique que la commune se situe dans une zone d'aléa sismique 1, c'est-à-dire très faible.



4.9.7. SYNTHÈSE DES RISQUES NATURELS ET SUR LA SANTÉ HUMAINE

Du point de vue des risques naturels, la commune :

- est concernée par des périmètres de protection des captages AEP environnants ;
- se caractérise par une sensibilité variable au regard d'inondation par remontée de nappe ; cette sensibilité est faible dans les secteurs concernés par un accroissement important de la population.
- est peu affectée par la zone à risque d'inondation par débordement de cours d'eau au regard de sa position de plateau ;
- est située hors zone naturelle d'intérêt patrimonial et d'intérêt communautaire ;
- est située hors zone NATURA 2000 ;
- est située hors des limites d'un SAGE.

Du point de vue de la santé humaine, la commune est soumise à des risques industriels à prendre en considération.

4.10. LA REGLEMENTATION DE LA PUBLICITE

La commune de Trilport dispose d'un règlement de la publicité.

En 1997, en voyant se multiplier les panneaux publicitaires sur la commune, la municipalité décide de réglementer l'affichage publicitaire. Le règlement découpe le territoire communal en quatre zones de publicité restreinte, correspondant à quatre zones urbaines différentes. Le règlement édicté à l'intérieur de chaque zone est plus restrictif que la réglementation nationale.

Principales mesures :

Zone de publicité restreinte n°1: Cette zone comprend les bords de Marne et le cœur de ville. La publicité et les pré-enseignes y sont interdites à l'exception de celles apposées sur deux pignons localisés, qui devront être préalablement traités.

Zone de publicité restreinte n°2: Cette zone s'étend sur les deux secteurs à dominante pavillonnaire situés au Nord et au Sud de la ville. La publicité et les pré-enseignes sont interdites sur les entrées de ville et les lisières de l'agglomération, à l'exception toutefois de la publicité installée sur le mobilier urbain. En dehors du secteur défini ci-dessus, la surface des dispositifs est limitée à 4m².

Zone de publicité restreinte n°3: Cette zone concerne le secteur d'entrée Est de la ville, en prolongement de la Zone numéro 1. La publicité et les pré-enseignes y sont interdites sur une bande de 20 m de part et d'autre d'une portion de la RD603, à l'exception de la publicité apposée sur un pignon localisé, lequel devra préalablement être traité. Cette interdiction ne concerne pas le mobilier urbain. En dehors du secteur défini ci-dessus, un seul dispositif de 4m² est autorisé par mur à condition toutefois que le mur présente une surface supérieure à 20m².

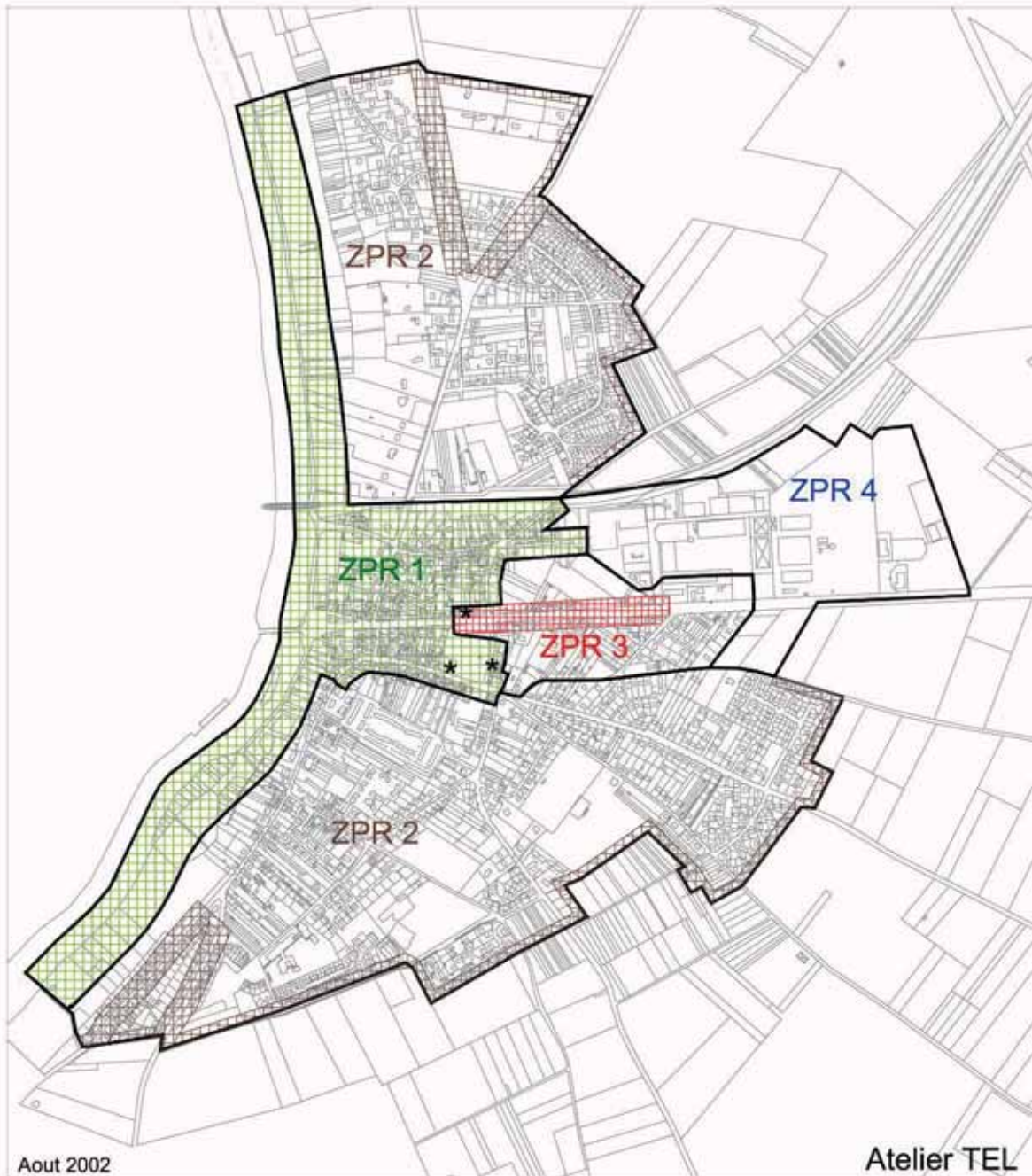
Zone de publicité restreinte n°4: Cette zone correspond à la zone d'activités économiques située à l'extrême Est de l'agglomération. Un seul dispositif de 12 m² est autorisé par mur à condition toutefois que le mur présente une surface supérieure à 20 m².

Le règlement de publicité est joint en annexe du présent PLU.

Carte des zones de publicité restreinte



Secteurs où la publicité est interdite sauf pour certains pignons dont l'emplacement est désigné par un *



PLU DE TRILPORT - RAPPORT DE PRESENTATION
PARTIE 3 – ANALYSE URBAINE ET SOCIO-ECONOMIQUE

Sommaire

1.	ANALYSE DU DEVELOPPEMENT URBAIN ET DE LA STRUCTURE URBAIN	306
1.1.	HISTORIQUE DE L'EVOLUTION URBAIN	306
1.2.	MORPHOLOGIE URBAIN	314
1.2.1.	Analyse du réseau viaire	314
1.2.2.	Analyse de la trame parcellaire	316
1.2.3.	Le fonctionnement urbain et coupures majeures	319
1.2.4.	Analyse du tissu urbain par quartiers	321
1.3.	LE PATRIMOINE URBAIN REMARQUABLE	340
1.4.	OCCUPATION DES SOLS ACTUELLE	345
1.5.	ANALYSE DE LA CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS	348
1.5.1.	Avant 2005	348
1.5.2.	Depuis les 10 dernières années	350
1.6.	LES CAPACITES DE DENSIFICATION DE L'ENSEMBLE DES ESPACES BATIS	353
1.6.1.	La densité humaine	353
1.6.2.	La densité moyenne des espaces d'habitat	354
1.6.3.	Les espaces de densification	354
	Exemple de possibilité d'extension en zone UA au POS	354
	Exemple de possibilité d'extension en zone UB au POS	355
	Exemple de possibilité d'extension en zone UG au POS	356
1.7.	LES ENTREES DE VILLE	357
2.	L'HABITAT	363
2.1.	LES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS	363
2.1.1.	Une urbanisation continue	363
2.1.2.	Un parc de logementS récentS	364
2.1.3.	Une majorité de grands logements	365
2.1.4.	Un parc de logements vieillissantS mais confortables	366
2.1.5.	Les résidences principales et les résidences secondaires	366
2.1.6.	La vacance en baisse d'une manière générale	367
2.1.7.	Une majorité de logements individuels	368
2.1.8.	Le statut d'occupation des logements	368
2.1.9.	La segmentation du parc de logements	369
2.2.	LES OBJECTIFS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS	373
2.2.1.	La loi Solidarité et Renouvellement Urbain	373
2.2.2.	Le Contrat de Mixité sociale	373
2.2.3.	L'action municipale	374
	Les opérations engagées ou en projet	375
	Objectifs de réalisation à long terme	375
2.2.4.	L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat	376
3.	LES GRANDES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION	379
3.1.	L'EVOLUTION DE LA POPULATION	379

3.2.	L'ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE PAR AGE DE LA POPULATION	381
3.2.1.	Une population en cours de vieillissement	381
3.2.2.	Un faible renouvellement de la population	382
3.3.	TAILLE ET COMPOSITION DES MENAGES	383
3.4.	LES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES	385
3.5.	REVENUS DES MENAGES	386
3.6.	LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	386
3.7.	LA POPULATION ACTIVE	388
3.7.1.	Le taux d'activité	388
3.7.2.	Le chômage	389
4.	LES PREVISIONS DEMOGRAPHIQUES	391
4.1.	LE POINT MORT 1999-2011	391
4.1.1.	Les éléments de calculs du point mort	391
	Le renouvellement ou la disparition de logements	391
4.1.2.	Le calcul du point mort	394
4.2.	LES PROJECTIONS DEMOGRAPHIQUES POUR 2030	395
4.2.1.	Choix des indicateurs	395
	Le renouvellement du parc de logements en 2030	395
	La taille des ménages en 2030	395
	La part de logements vacants et des résidences secondaires ou occasionnelles en 2030	395
	La prise en compte des permis de construire déjà déposés jusqu'en 2014	396
4.2.2.	Estimations	396
	Projection n°1 : le point mort prospectif pour la période 2012-2030	396
	Projection n°2 : projections minimum selon le SDRIF à l'horizon 2030	397
	Projection n°3 : projections maximum du SDRIF à l'horizon 2030	398
	Projections n°4 : projection en fonction des potentiels d'urbanisation sur la commune	399
5.	LES EMPLOIS ET LES ACTIVITES ECONOMIQUES	401
5.1.	LA PLACE ECONOMIQUE DE TRILPORT DANS LA CAPM	401
5.2.	LES SECTEURS D'ACTIVITES SUR LA COMMUNE	404
5.3.	LOCALISATION DES ACTIVITES SUR LA COMMUNE	409
5.3.1.	Localisation de l'ensemble des activités par type	409
5.3.2.	Localisation des activités en centre-bourg	410
5.3.3.	La zone d'activité économique et commerciale de Trilport	412
5.3.4.	L'activité agricole	414
5.4.	LES PREVISIONS ECONOMIQUES	416
6.	LES EQUIPEMENTS	417
6.1.	LES EQUIPEMENTS SCOLAIRES	417
6.2.	Projections scolaires à l'horizon 2030	418
6.3.	LES EQUIPEMENTS SPORTIFS, CULTURELS ET DE LOISIRS	420
6.3.1.	Les équipements sportifs et de loisirs	420
6.3.2.	Les équipements socio-culturels	423

6.4.	LES EQUIPEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX	425
6.5.	LES EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET AUTRES	426
6.6.	LES COMMUNICATIONS NUMERIQUES	427
6.7.	LES EQUIPEMENTS INTERCOMMUNAUX	427
6.7.1.	Les équipements sportifs, de loisirs et culturels :	427
6.7.2.	Collèges et Lycées :	428
6.7.3.	L'enseignement supérieur :	428
6.7.4.	Equipements administratifs et autres :	428
7.	LA VOIRIE ET LES DEPLACEMENTS	429
7.1.	LE RESEAU ROUTIER	429
7.2.	LA MOTORISATION DES MENAGES	431
7.3.	LES TRANSPORTS COLLECTIFS	433
7.4.	LES CIRCULATIONS DOUCES	436
7.5.	L'UTILISATION DES DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORTS PAR LES USAGERS	438
7.6.	LE STATIONNEMENT	439
7.6.1.	Stationnement des véhicules motorisés	439
7.6.2.	Stationnements de véhicules hybrides et électriques	441
7.6.3.	Stationnements de vélos	441
7.6.4.	Les capacités de mutualisation	442
7.7.	L'ACCIDENTOLOGIE	443

INTRODUCTION

La présente partie détaille le diagnostic prévu au 1° R123-2-1 du Code de l'Urbanisme. La synthèse de ce diagnostic est présentée dans la partie 4 du présent rapport de présentation.

L'article L. 123-1-2 du Code de l'Urbanisme précise que le rapport de présentation « *s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerces, d'équipements et de services* ».

Les données démographiques, économiques et de l'habitat de ce diagnostic proviennent des recensements de la population de 2006, 2009 et de 2011. Le recensement se base sur deux exploitations : l'exploitation principale et l'exploitation complémentaire.

L'exploitation principale est exhaustive pour les communes de moins de 10 000 habitants (dont fait partie Trilport). Elle permet de produire un « fichier détail » contenant l'ensemble des logements et des individus recensés.

La seconde phase de l'exploitation statistique, dite « complémentaire », est destinée à produire les variables dont l'élaboration est complexe. Il s'agit de celles qui décrivent :

- la structure familiale des ménages : détermination précise de la personne de référence du ménage, identification, le cas échéant, de familles au sein du ménage et composition de ces familles ;
- les secteurs d'activité dans lesquels les emplois sont exercés ;
- la profession et la catégorie socioprofessionnelle des personnes notamment de celles qui exercent un emploi.

L'échantillon destiné à l'exploitation complémentaire est constitué seulement de 25 % des résidences principales recensées et leurs habitants. Les résultats de cette exploitation doivent donc être traités avec précaution.

1. ANALYSE DU DEVELOPPEMENT URBAIN ET DE LA STRUCTURE URBAINE

1.1. HISTORIQUE DE L'EVOLUTION URBAINE

La commune de Trilport s'est implantée dans un site favorable, entre les franges de la forêt de Montceaux et les bords de Marne. L'occupation de la commune par l'homme est attestée depuis les temps les plus reculés, certainement due à la présence de la rivière et de la forêt. Deux gisements néolithiques (3000 à 1500 avant J.-C.) ont été mis au jour (l'un au lieu-dit « la pointe du chemin des vignes » et l'autre aux « Ecouardes »).

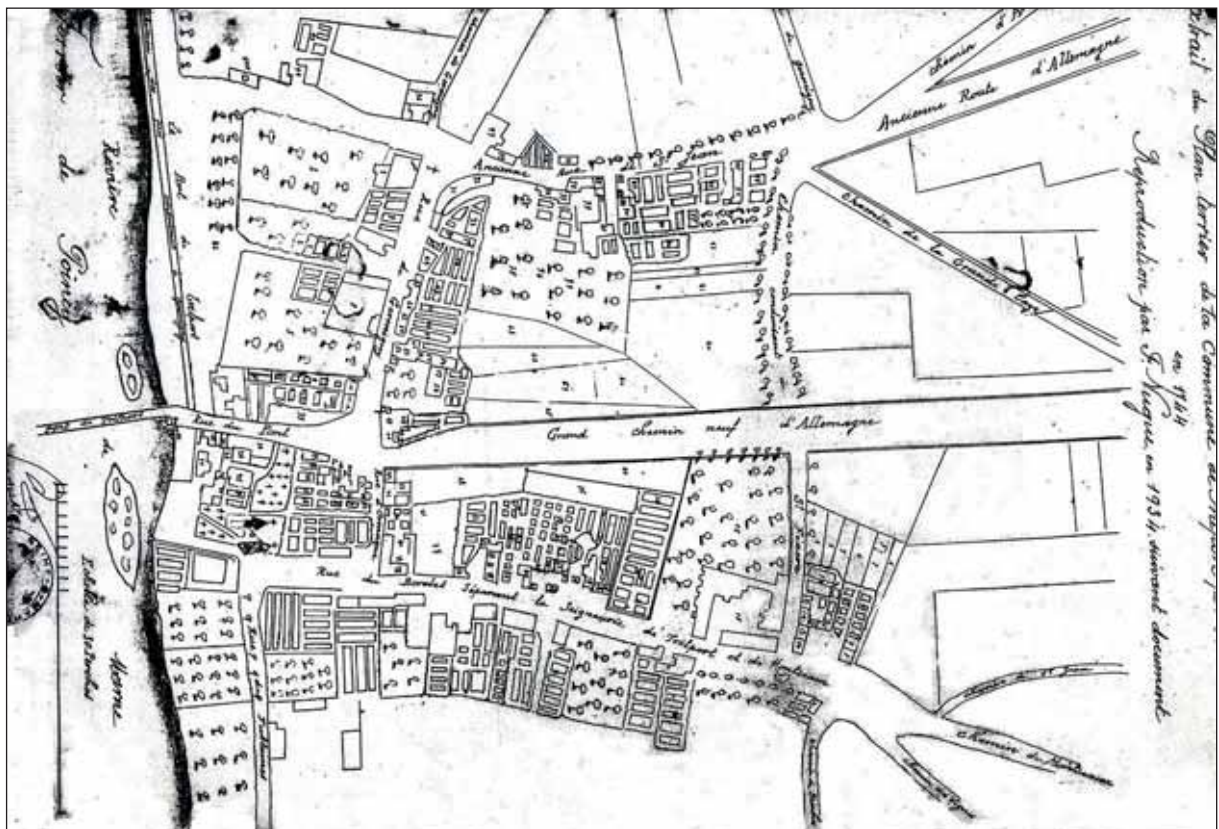
Le nom de Trilport est lié à la traversée de la Marne, il apparaît dans les vieux écrits pour la première fois en 1221 sous la forme « Tria Portus ».

A l'époque gallo-romaine, un gué permettait déjà le franchissement de la Marne à la hauteur de l'actuel pont du chemin de fer, c'est sans doute lui qui est à l'origine du nom de la ville. Ce gué fut doublé par un bac ou un pont de bois, assez précaire, dont on trouve mention en 991.

L'implantation de Trilport a tiré parti de la présence du gué puis du passage de la route royale n°3 (aujourd'hui la RD603), autrefois route d'Allemagne, déviée en 1756, qui relie traditionnellement Paris à Châlons-en-Champagne et dont la construction est décidée par Louis XV en 1756.

Au Moyen Age, Trilport appartient pour moitié au roi de France et pour autre moitié à l'évêque de Meaux. Après bien des malheurs (famines, jacqueries, guerre de Cent Ans) la région trouve enfin un peu de calme avec la Renaissance. La vie urbaine et rurale peut se développer, le commerce, l'artisanat et l'agriculture retrouver un peu de prospérité. A partir de cette époque, la paix intérieure s'installe, et la tranquillité de Trilport n'est plus troublée que lors de la révolution et des invasions provoquées par les guerres du XIXe s. et du XXe s.

Extrait du plan terrier de la commune de Trilport en 1744 (reproduction par F. Nugue en 1934)



Carte Cassini, 1756



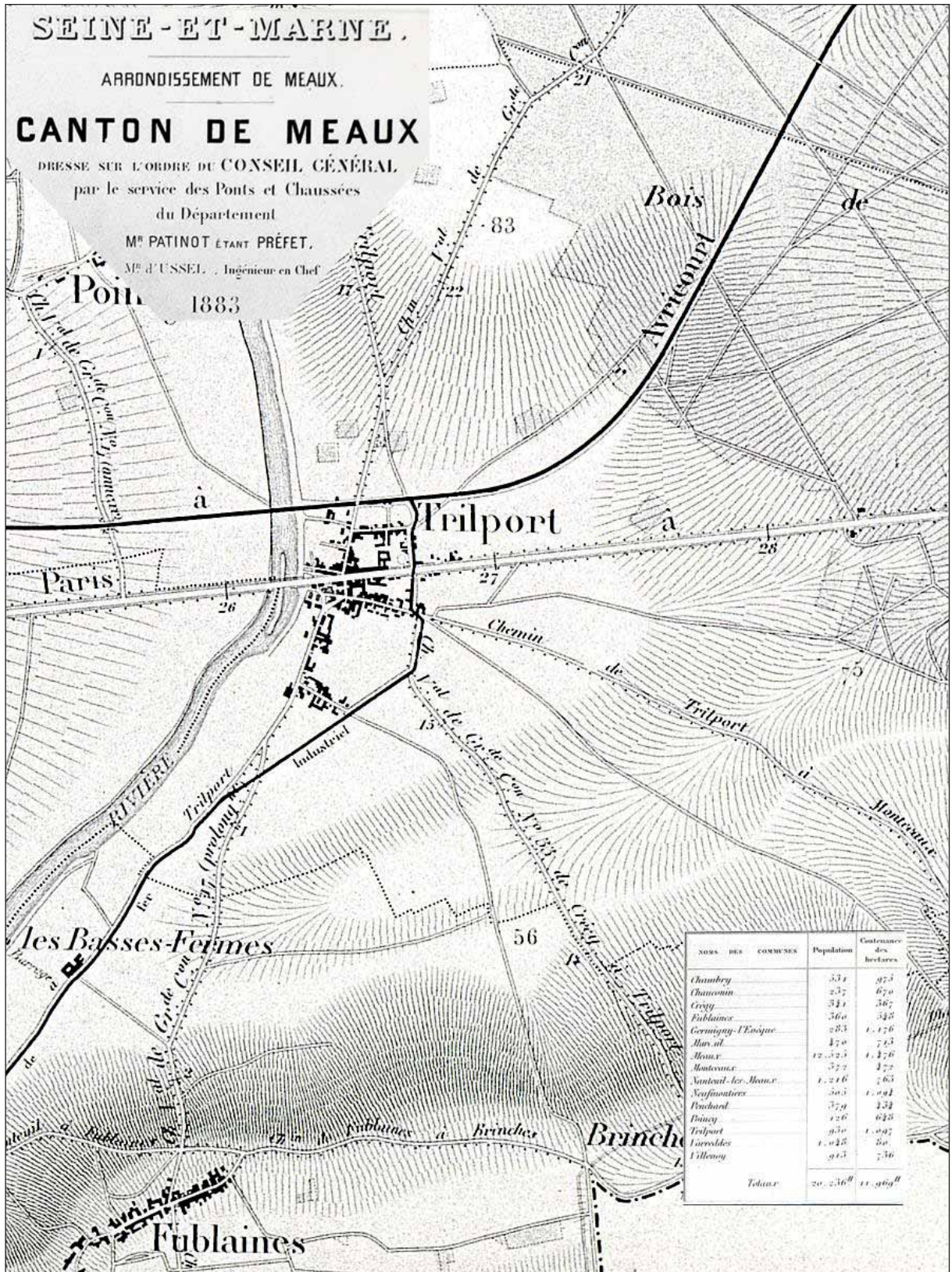
Source : « Livre bleu de La Marne », DRE Ile-de-France, IAURIF, 1987

A l'origine, l'économie locale est essentiellement basée sur les activités agricoles : culture de céréales, élevage, viticulture. Les activités artisanales se sont développées progressivement, en complément : forge, maréchalerie, bourrellerie... La présence de la Marne permet également le développement d'une activité fluviale intense : flottage de bois, batellerie, moulins... En 1780 Trilport comptait 52 feux.

Au XIXe siècle, la réputation locale de Trilport se fait autour de sa fabrique de fleurs artificielles qui emploie, en 1850, une grande partie des femmes du village. L'inauguration en 1849 de la ligne de chemin de fer de Paris à Epernay par Louis Napoléon Bonaparte donne un nouvel essor à l'économie trilportaise.



Carte ancienne de TRILPORT datant de 1853





Route de Meaux



Route de Meaux



Eglise, vue depuis le pont



Bâtiments à l'angle de la rue de l'abreuvoir et de la RD603



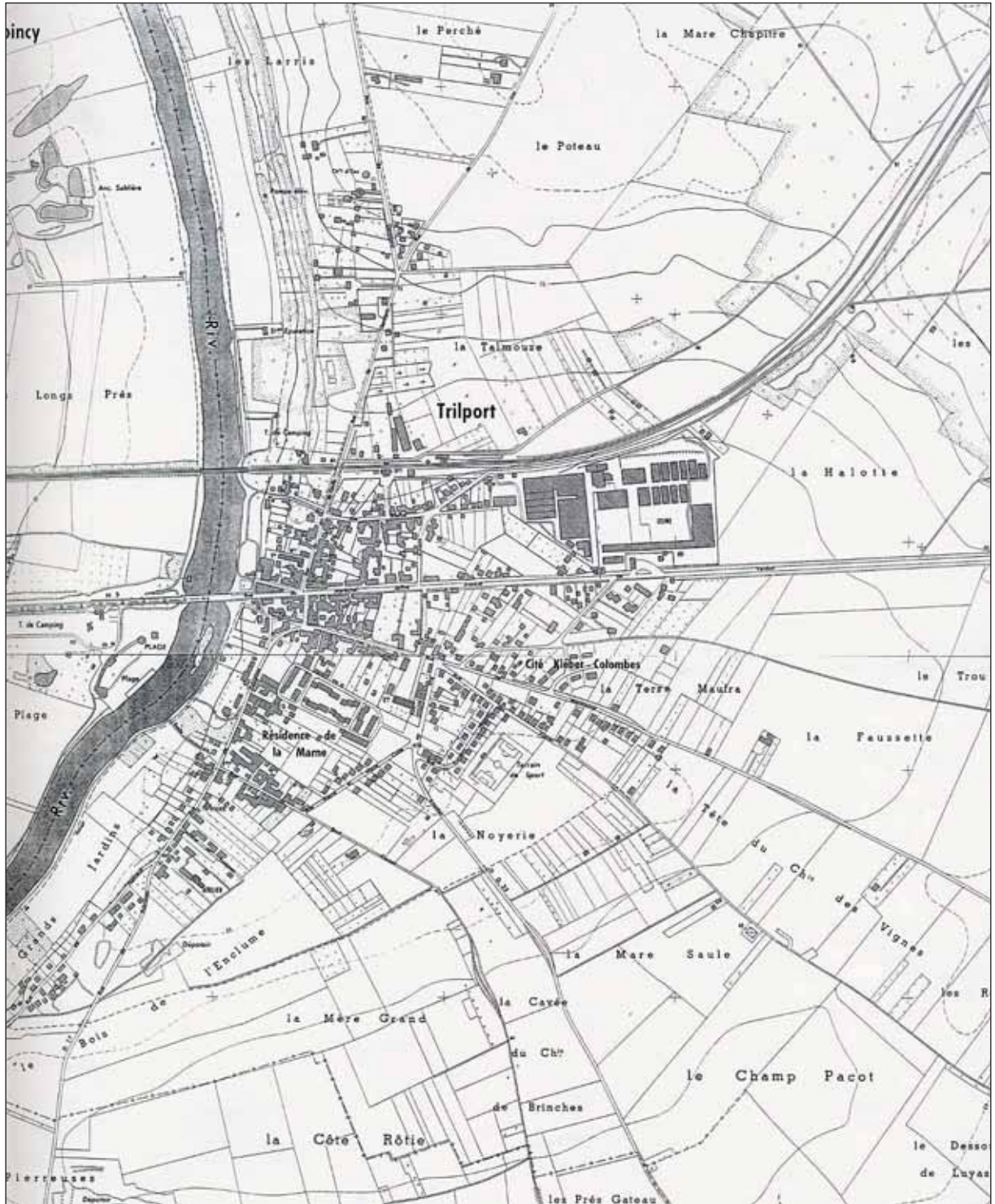
Entrée de ville Ouest



Rue du Général-de-Gaulle

La création de la «plage de Meaux» en 1936, suite à l'instauration des congés payés par le Front Populaire, transforme Trilport en lieu de villégiature très prisé des Parisiens.

Plan de TRILPORT datant de 1968



L'agglomération de Trilport s'est développée le long des voies de circulation et de manière concentrique, par demi-cercles successifs.

En superposant le cadastre actuel et les cartes anciennes de Trilport, on s'aperçoit qu'une grande majorité des voies de circulations existantes au XXVII^{ème} siècle forment toujours l'essentiel du réseau viaire de la commune au XXI^{ème} siècle.

Voiries et bâtis existant déjà en 1883

Source : Atelier TEL

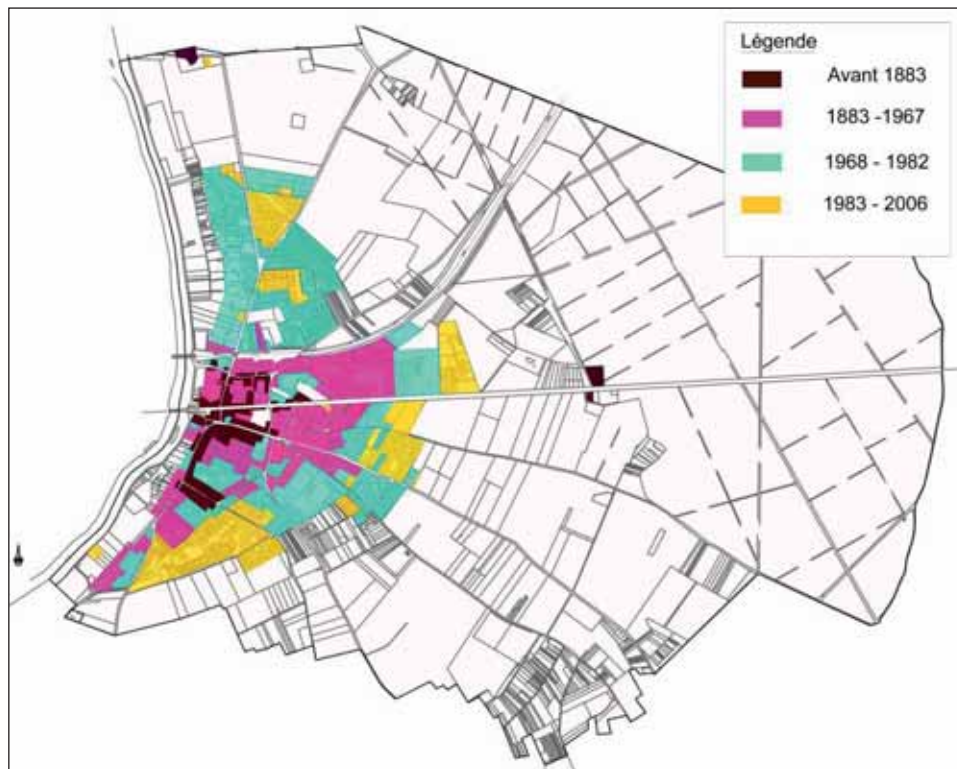
Une voie a été supprimée, reliant autrefois la rue Saint-Fiacre à la rue de Germigny (elle traversait la voie ferrée). Une voie de chemin de fer a également disparu, elle permettait le transport du gypse de Nanteuil à Trilport et était réservée uniquement aux transports de marchandises.

L'urbanisation de Trilport s'est réalisée en plusieurs étapes :

- Jusqu'au XIX^{ème} siècle : L'urbanisation était constituée du bourg briard traditionnel, situé à proximité de l'ancien gué, et composé de maisons de hauteur R+1+C à R+2+C, alignées le long de voie et de cours communes typiques des villages traditionnels briards. Initialement, le bourg était plus développé au sud de la RD603 qu'au nord. La rue de Montceaux était en effet, l'artère principale du village avant la création de la route royale n°3 (actuellement RD603). Un autre noyau bâti était concentré autour de la rue du Bout Cornet. Les rues secondaires étaient bordées de maisons en ordre plus discontinu. Elles partaient de la rue principale (rue de Montceaux) vers la périphérie du village menant aux vergers, aux champs et aux fermes. On trouvait deux écarts qui existent toujours: la ferme au nord de la commune et un bâti situé au niveau de la maison forestière de la Belle Laie. C'est le Trilport d'avant le chemin de fer.
- La seconde phase de développement de l'urbanisation de Trilport a donné naissance à de nombreuses maisons individuelles, maisons de bourg ou maisons bourgeoises s'implantant en continuité ou presque du tissu urbain et restant proches du centre ancien grâce à l'implantation de la gare et du chemin de fer. Cette phase (entre 1883 et 1967) a également vu apparaître l'entreprise

Nugue et les bâtiments liés aux activités industrielles du site « Kléber Colombes » créée en 1948.

Carte de l'évolution urbaine de Trilport



Source: Atelier TEL

- Dans les années 70 début 80, le développement de la commune s'est poursuivi essentiellement sous formes de lotissements pavillonnaires en extension périurbaine sur des terres agricoles, que ce soit des lotissements individuels groupés, comme le lotissement de la Charmoye, parmi les plus anciens de la commune, ou des lotissements pavillonnaires classiques. Plusieurs équipements ont également été construits.
- Depuis les années 80, la zone d'activités implantée entre voie ferrée et RD603 s'est développée plus à l'est de la commune, en entrée de ville. De nouveaux lotissements d'habitat ont, en outre, comblé quelques dents creuses et poursuivi l'urbanisation en périphérie immédiate. Les dernières opérations sont : Les Hauts de Trilport, La résidence des Coteaux et la ZAC de la Mère Grand.
- Ensuite entre 1996 et 2010, stabilisation et élaboration d'un projet de ville.
- Depuis 2010, mise en place d'un projet de ville durable favorisant les mixités sociale et générationnelle et l'adaptation de la ville aux conséquences du réchauffement climatique.

Le tissu urbain actuel conserve plusieurs traces de son histoire :

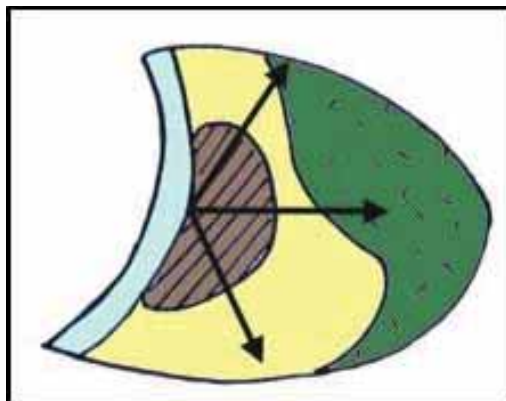
- Des maisons de bourg anciennes, alignées le long des rues du Général-de-Gaulle, rue Aveline, rue du Maréchal Joffre, rue de Montceaux...
- De nombreuses cours communes,
- Le bâtiment de la mairie construit en 1890,
- Les façades de l'usine Nugue réalisées en 1902,
- L'église des XIIème-XVème siècles,

- Un château d'eau ancien, en style de pigeonier, témoin de l'ancien «château du Bordet», qui se trouve aujourd'hui dans le parc municipal,
- D'anciens corps de fermes bien conservés,
- Quelques maisons bourgeoises entourées d'un jardin clos et insérées dans le tissu urbain du bourg.

Vue d'avion sur le centre ancien (photo prise en 2006)



Trilport est donc une ville courte distance. Il faut peu de temps pour se rendre au centre quel que soit le lieu de départ nord ou sud. Ceci s'explique par le fait que de part et d'autre de la RD603, elle forme un croissant équilibré entre le nord et le sud



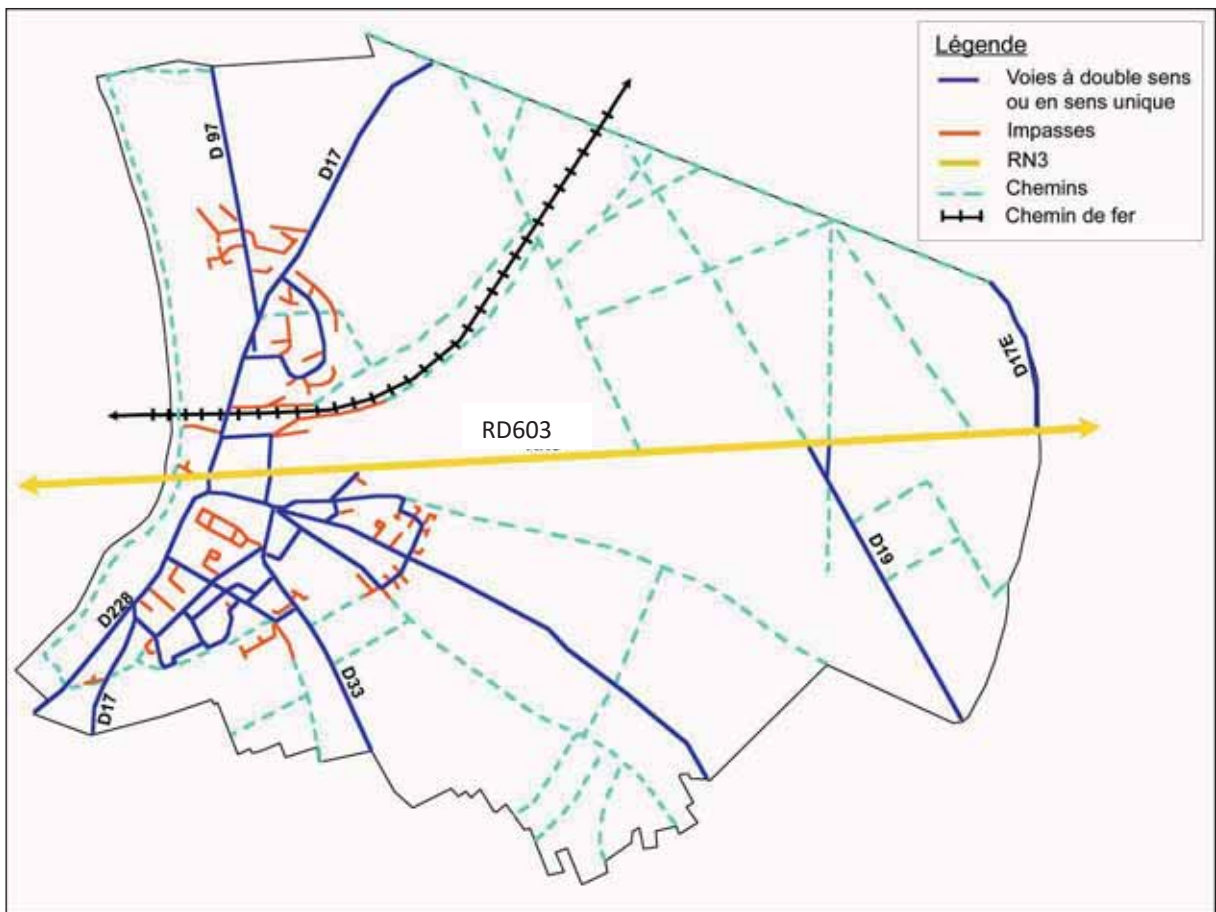
1.2. MORPHOLOGIE URBAINE

1.2.1. ANALYSE DU RESEAU VIAIRE

La carte du réseau viaire met en relief trois logiques correspondant chacune à une fonction des voies :

- la RD603, axe majeur de liaison nationale
- les voies de liaisons principales intercommunales
- les voies de desserte intra communales ou de desserte des habitations

Carte du réseau viaire



Source : Atelier TEL

o La RD603

Le tracé de la RD603 coupe littéralement la commune en deux. Cette rectitude est le signe de sa création récente et autoritaire, elle correspond à une logique extérieure à la commune et ne respecte pas les tracés viaires anciens.

A l'Est, lors de la traversée de la forêt de Montceaux, elle coupe de nombreux chemins forestiers domaniaux. Deux départementales lui sont perpendiculaires à cet endroit : la RD17e (qui permet des liaisons avec les communes d'Armentières-en-Brie et d'Isles-les-Meldeuses) et la RD19 (pour une liaison avec Montceaux-les-Meaux vers Pierrelevée).

Dans sa partie occidentale, la RD603 traverse le village de Trilport. Toutes les voies communales et départementales convergent vers cet axe qui permet de franchir la Marne en direction de Meaux. Les départementales relient Trilport aux communes et autres villes voisines : la RD97 (vers Germigny-l'Évêque), la RD17 (vers Isles-les-Meldeuses et Fublaines), la RD228a (vers Nanteuil-les-Meaux) et la RD33 (vers Montceaux-les-Meaux et Villemareuil). La route de Montceaux est l'exutoire de la RD19.



o Les voies principales

Le réseau viaire principal de la commune est hérité des anciens chemins ruraux. Il permet les liaisons avec les communes voisines ; ce réseau a peu évolué depuis sa création. Il se caractérise par sa faible hiérarchisation et un maillage nord/sud insuffisant, notamment du fait du traumatisme induit par les passages de la RD603 et de la voie ferrée. En outre, ce réseau se caractérise par son étroitesse, les voies n'ayant pas été élargies en centre bourg. Cette étroitesse a nécessité l'instauration de plusieurs sens uniques. C'est le long de ces voies que s'est développé le tissu urbain, jusqu'à ce que les lotissements et autres opérations d'ensemble, à l'époque récente, se développent autour de voies en impasses.

o Les voies en impasses

L'urbanisation des dernières 50 années s'est réalisée principalement sous forme d'opérations d'ensembles, qui sont la plupart du temps desservies par des voies en impasses. Très peu de connexions ont été réalisées entre les différents lotissements. Certaines voies en impasses touchent presque celles des autres lotissements mais ne se connectent pas.



o Sentes et cheminements piétons

Quelques chemins et sentes permettent de compléter le réseau viaire en rétablissant des liaisons entre les voies en impasse.

A l'Ouest, on trouve le chemin de halage qui longe la Marne. Dans la zone urbaine, quelques sentes permettent de rendre le réseau viaire plus cohérent en créant des liaisons et en supprimant la situation d'impasse. Enfin, à l'Est les nombreux chemins d'exploitation de la forêt de Montceaux sont caractérisés par leur rectitude et un maillage régulier ce qui s'oppose au tracé parfois irrégulier des voies communales urbaines.

En conclusion, d'après l'observation du réseau viaire de Trilport, on peut remarquer qu'il y a peu d'intermédiaire et de hiérarchie entre les grands et les petits axes. De plus, le maillage nord-sud est insuffisant. La priorité urbaine, au niveau de la mobilité, toutes ces dernières années a été au « tout voiture » (trottoirs très petits, double sens de circulation, laissant peu ou pas d'espace au cheminement piétons ou au deux-roues. Le réseau viaire se concentre sur 2 nœuds, les carrefours Ormagne et Saint Fiacre, ce qui occasionne de multiples contraintes).

Carte du réseau viaire

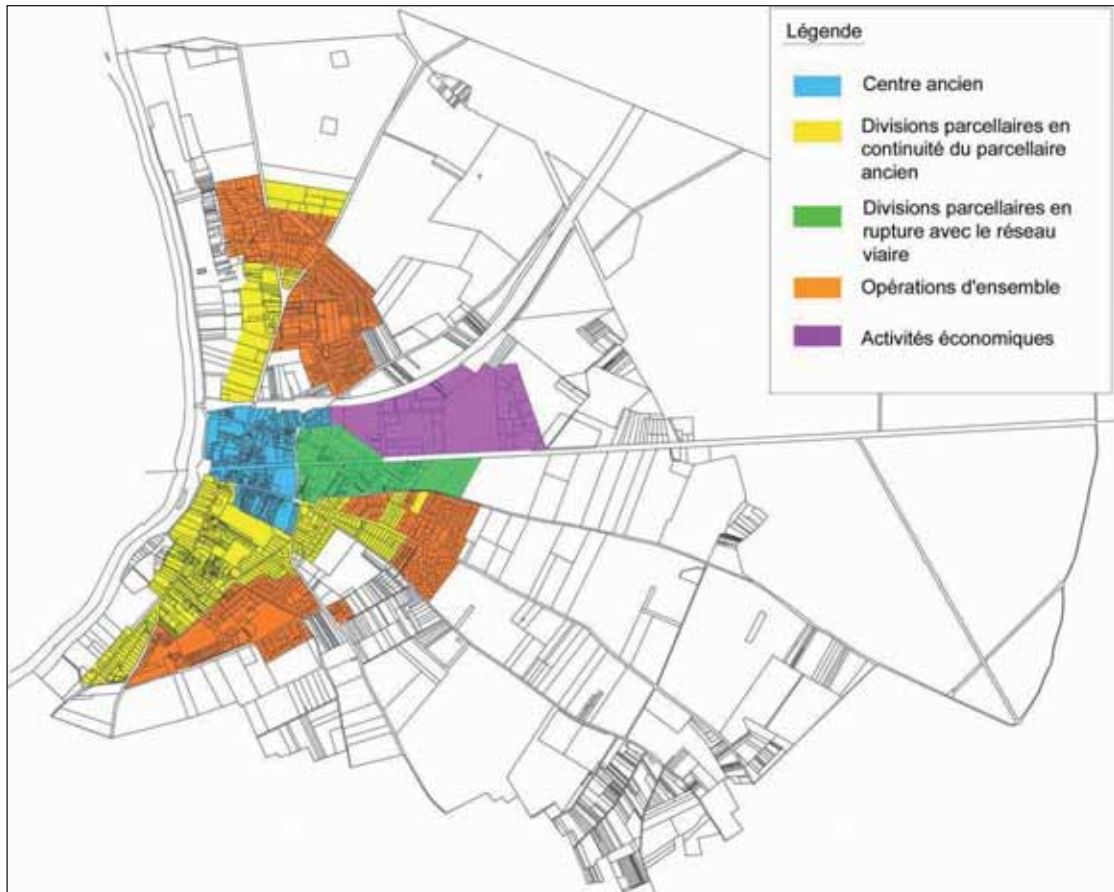
Source : Atelier TEL

1.2.2. ANALYSE DE LA TRAME PARCELLAIRE

Le parcellaire de Trilport se caractérise par 5 grandes catégories de parcelles:

- 1) **Les parcelles du centre ancien** : Il s'agit à la fois de petites parcelles voire très petites parcelles mais aussi de grandes parcelles. Ces parcelles sont de forme rectangulaires, leur longueur est en général perpendiculaire aux voies de desserte ou aux cours communes. Les grandes parcelles correspondent aux fermes, aux anciennes grandes propriétés et à la zone inondable en bord de Marne.
- 2) **Les divisions parcellaires en continuité du parcellaire ancien**: Il s'agit des parcelles des bords de Marne, orientées vers la Marne. Longues et fines, elles permettent à un maximum de propriétaires d'avoir accès à la Marne. Les autres parcelles de cette catégorie correspondent au bâti s'étant développé le long des axes de communication principaux en continuité du parcellaire ancien. Ce parcellaire ainsi que les voies respectent le relief en étant soit perpendiculaire aux courbes de niveau soit parallèle.

Les différentes catégories du parcellaire de Trilport



Source : Atelier Tel

- 3) **Les divisions parcellaires en rupture avec le réseau viaire**: Il s'agit de parcelles de taille diverse, donnant sur la RD603, elles sont laniérées et implantées en biais par rapport à la RD603. Ceci provient du tracé récent et autoritaire de la RD603 (anciennement RN3). En effet, dans le passé, la rue principale de Trilport était la rue de Montceaux. Ces parcelles en « arête de poisson » par rapport à la RD603 sont en fait perpendiculaires à la rue de Montceaux. La RD603 étant arrivée après, les parcelles sont donc restées sous leur forme d'origine (perpendiculaire ou parallèle à la rue de Montceaux). Situées entre le centre bourg et la zone d'activité, elles entraînent une orientation des bâtis incohérente et un habitat diffus.

**Parcellaire dense
et perpendiculaire
à la RN3**

**Parcellaire en
arêtes de poissons**

Parcellaire orthogonal



- 4) Les opérations d'ensemble : Ces parcelles sont caractéristiques des lotissements, de taille petite à moyenne. Elles sont généralement implantées perpendiculairement aux voies de desserte, et leurs proportions sont de forme plus carrées que les parcelles anciennes.
- 5) Les parcelles des zones d'activités : Parcellaire orthogonal de grande taille caractéristique des zones d'activités.

1.2.3. LE FONCTIONNEMENT URBAIN ET COUPURES MAJEURES

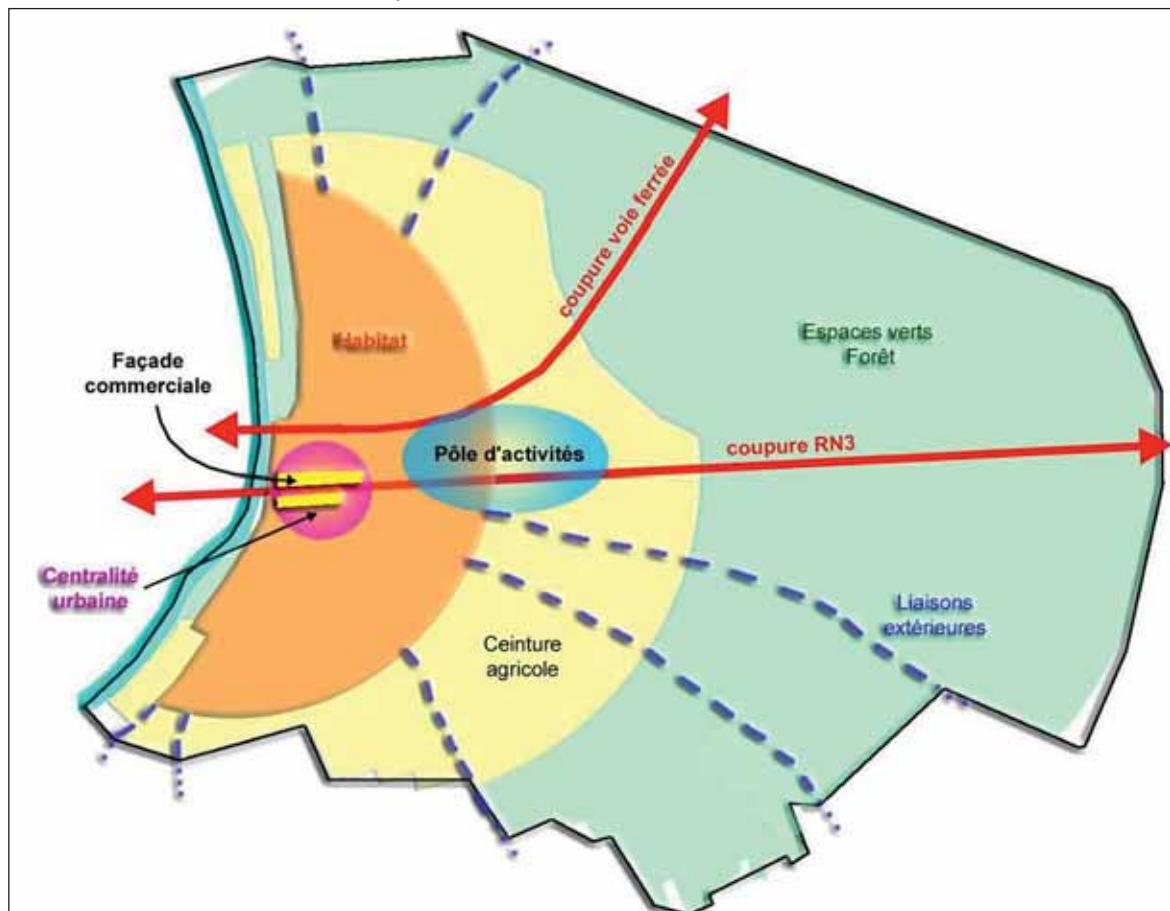
Le fonctionnement urbain de Trilport, comme le paysage, est fondé sur une organisation concentrique des différentes occupations des sols. D'Ouest en Est, on trouve la Marne et sa zone inondable, la ceinture agricole et enfin la forêt.

La centralité urbaine, qui correspond au centre ancien se trouve en entrée de ville à l'Ouest du territoire communal. Cette polarité, autour de laquelle s'articulent les quartiers d'habitat, joue le rôle de point de départ des principales liaisons avec les communes voisines. La RD603 offre une façade commerciale dans sa partie Ouest qui contribue ainsi au dynamisme du cœur de village et donc à sa centralité. Il en va de même pour la plupart des équipements administratifs (mairie, poste), des équipements sanitaires, sociaux et des services qui sont situés à proximité. Le centre ancien présente ainsi une mixité des fonctions (habitat, activités, commerces, équipements). Il joue également un rôle historique avec la présence de l'église et des maisons de bourg traditionnelles.

Les quartiers d'habitat pavillonnaire ne s'étalent que très peu sur le reste du territoire, ils sont cantonnés à la sphère proche du centre ancien. Malgré cela, les extrémités Nord et Sud du tissu urbain peuvent subir un certain isolement. Les espaces naturels (agricoles et espaces boisés) entourent l'urbanisation. Un pôle d'activités économiques et commerciales est situé entre la voie ferrée et la RD603 en continuité des quartiers d'habitat.

L'organisation urbaine passée ne tenait pas assez compte des différentes fonctions de la ville et n'intégrait pas les problématiques des mobilités douces. La ville s'est agrandie par ajouts successifs sans réflexion globale et projet urbain d'ensemble ce qui induit aujourd'hui de multiples contraintes liées à des conflits d'usage.

Carte du fonctionnement urbain de Trilport



Source : Atelier Tel

Deux coupures urbaines importantes perturbent l'organisation de la ville, chacune ayant des contraintes spécifiques :

-La **RD603**.

Elle est une coupure majeure du fait de son tracé rectiligne. Elle coupe la ville et la sépare en deux parties distinctes. Cette voie, bien qu'elle soit un atout en termes de développement et de desserte, contribue néanmoins à la séparation du territoire et constitue autant de coupures visuelles que physiques. Point de concentration des circulations, les liaisons Nord-Sud en pâtissent.

-La **ligne de chemin de fer**, qui traverse le territoire communal d'Ouest en Est, avant de se scinder en deux voies.

La ligne de chemin de fer forme une coupure très nette, d'orientation Est-Ouest qui isole le Nord de la portion Sud. L'urbanisation a tenu compte de cette coupure et l'a même intégrée dans son parti d'aménagement. Ainsi, la ligne de chemin de fer marque une séparation entre deux modes d'occupation des sols, à vocation plutôt d'habitat résidentiel au Nord, à vocation de centre bourg et d'activités au Sud.

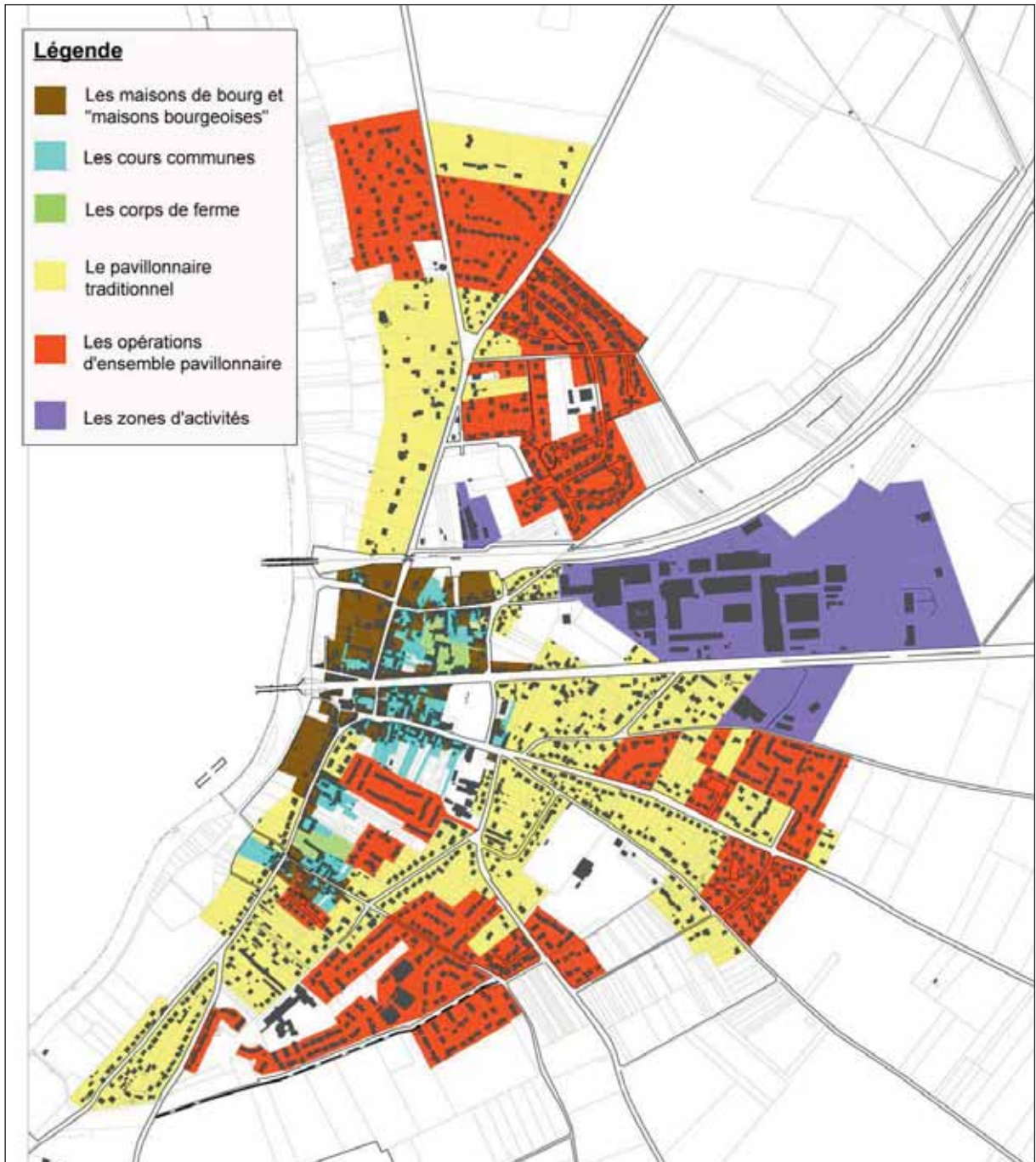
Elle constitue néanmoins une barrière difficilement franchissable puisque seule la D97 permet la liaison nord-sud. Ce franchissement est d'autant plus difficile pour les piétons qu'il ne permet pas une bonne continuité des liaisons douces de part et d'autre de la ligne de chemin de fer.

Cette ligne de chemin de fer constitue à la fois une coupure et une liaison grâce à la gare de voyageurs vers Paris via Meaux et Reims via la Ferté-Milon. Elle a vraisemblablement permis le développement économique de la zone d'activités.



1.2.4. ANALYSE DU TISSU URBAIN PAR QUARTIERS

La typologie urbaine de Trilport



La composition urbaine de Trilport juxtapose 6 formes urbaines principales, qui constituent une véritable mosaïque urbaine :

On trouve tout d'abord le **bourg traditionnel** situé à proximité du gué qui permettait le passage sur l'autre rive de la Marne. Les maisons sont alignées sur la rue principale constituant un ensemble d'îlots à façade relativement continue. Les cœurs d'îlots, espaces plus intimes et plus calmes, sont séparés de la rue par la continuité des bâtiments qui la bordent. A Trilport, on trouve des **cours communes** qui sont des espaces typiques des villages traditionnels briards. Ces cours sont plus ou moins largement ouvertes sur la rue. Des **corps de fermes** sont

également intégrés dans la trame urbaine. Au centre des îlots on peut observer des potagers et des sentes qui permettent les déplacements piétons.

Autour de ce noyau urbain traditionnel, l'habitat évolue. Il devient plus résidentiel et se caractérise par une plus grande consommation de l'espace : il s'agit des maisons bourgeoises, des opérations d'habitat pavillonnaire traditionnel et des lotissements pavillonnaires :

- **les grandes propriétés**, essentiellement en bord de Marne. Elles s'inscrivent dans de longues parcelles lanierées, perpendiculairement à la rivière.
- **les zones d'habitat individuel traditionnel**. Elles constituent une part très importante de l'habitat trilportais. La maison est en général isolée au sein de sa parcelle. L'implantation du bâti y est beaucoup moins structurée (absence d'alignement par exemple).
- **les opérations d'ensembles pavillonnaires** (traditionnel ou en maisons jumelles).
- **les formes urbaines particulières** (Résidence de la Marne et ZAC de la Mère-Grand).
- **la zone d'activités**. Située entre la voie ferrée et la RD603, elle est, d'un point de vue urbain, caractéristique de ces espaces consacrés aux activités commerciales et industrielles.

Les maisons de bourg

Les maisons de bourg sont concentrées dans le centre ancien du village (de part et d'autre de la RD603, rue Aveline, rue du Général de Gaulle, rue de Montceaux etc...) mais aussi rue du Bout Cornet, plus au sud et légèrement excentré par rapport au centre proprement dit.

Dans un village comme Trilport, les dispositions des maisons de bourg sont des constructions en bande le long de la rue, pignon contre pignon. Les parcelles sont étroites et les maisons, qui sont alignées sur la rue principale, constituent des îlots à façade relativement continue. Les hauteurs sont de l'ordre de R+1+C avec toutefois un niveau de plus en particulier pour les bâtis formant les angles de voies.

Alignement du bâti le long de la RD603



Croquis d'organisation du bâti

Source : Atelier Tel

Ces maisons de bourg étaient à l'origine constituées d'un premier bâti aligné sur la voirie avec une porte charretière par laquelle il était possible d'accéder à la cour ou au jardin situé en arrière. Un bâti annexe se situait généralement en fond de cour, de taille plus petite que le bâtiment principal.

Les bâtiments annexes quand il y en avait, étaient construits au Nord, face à la maison d'habitation, et à l'Ouest, fermant la cour. Aujourd'hui, certaines mutations foncières ont entraîné le morcellement de ces parcelles rattachant parfois le bâti annexe à une autre propriété ou transformant les cours privées en copropriété etc.

Les jardins étaient clos de hauts murs, pour protéger l'espace privé. Les murs hauts permettaient également de relier les maisons de bourg entre-elles lorsqu'elles étaient écartées. Certains de ces hauts murs ont été maintenus. Les ouvertures, portes, fenêtres sont généralement pratiquées sur la façade sud qui est ensoleillée.

La maison de bourg est simple. Autrefois, les façades étaient recouvertes de plâtre du fait de la proximité des plâtrières dans la région. Les murs avaient du « fruit » c'est-à-dire qu'ils étaient plus larges à la base.

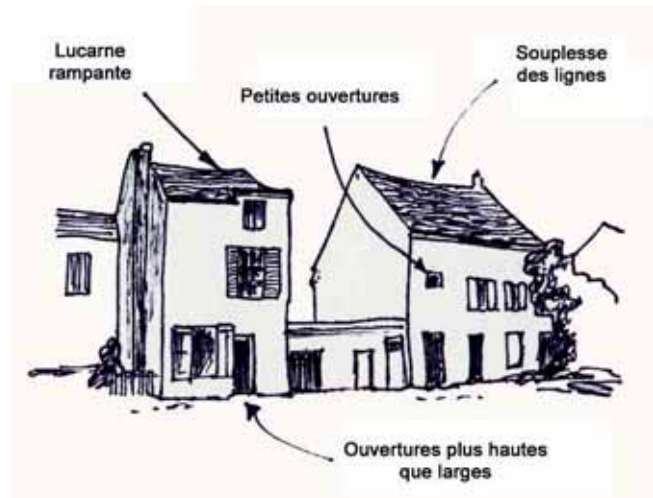
L'une des caractéristiques essentielles de l'architecture paysanne briarde est la souplesse des lignes dont pas une seule n'est vraiment droite. Les toitures anciennes avaient une forme bateau c'est-à-dire légèrement courbée dans le sens de la longueur et de la largeur de la toiture. La courbe permettait le rejet de l'eau au milieu du toit et une meilleure protection contre le vent. Ce système dispensait les maisons de gouttières.

Les toitures étaient couvertes en tuiles plates du pays. Elles ne débordaient jamais des pignons. En revanche sur les façades, les toitures débordaient à peine.

Aujourd'hui, les maisons de bourg conservent certaines de ces caractéristiques anciennes mais elles ont dans l'ensemble subi de nombreuses modifications, ou restaurations.

La plupart des toitures ont été refaites et donnent une forme plus géométrique et rectiligne qu'autrefois. De nombreuses façades ont aussi perdu leur aspect d'origine (modénatures etc).

Les lucarnes observées sur les maisons de bourg à Trilport sont variées : à trois ou à deux pentes, prises dans la charpente ou reposant sur le mur de façade. Il existe aussi de simples lucarnes rampantes. Les petites ouvertures éclairant les greniers ainsi que les œils-de-bœuf ou oculus sont fréquents.



Les cours communes

Une des particularités du centre bourg de Trilport est la présence de nombreuses cours communes. Leur forme varie : rectangulaires, presque carrées ou avec des ramifications plus complexes. Ces cours sont des espaces typiques des villages traditionnels briards. Elles pénètrent parfois profondément dans l'îlot offrant des espaces communs importants ou se côtoient voitures et pas de porte aménagés.

Ces cours sont plus ou moins largement ouvertes sur la rue. Un accès généralement unique permet la desserte interne des bâtis de la cour commune. Les constructions sont alignées sur cet espace commun souvent en mitoyenneté, les jardins se trouvant à l'arrière des parcelles.

Les cours communes sont constituées de bâtis modestes mais assez « pittoresques ». Elles étaient organisées autour d'un puits commun. Certaines d'entre-elles présentaient ou présentent encore ce puits. Les hauteurs varient entre R+C et R+1+C et offrent donc des maisons plus petites que les maisons de bourg.

La mise en place de ces formes urbaines répondait autrefois à un besoin de sécurité. D'ailleurs, les principaux percements donnaient sur la cour et non sur l'extérieur, quelle que soit l'orientation de la construction. A l'extérieur, les murs étaient presque toujours aveugles au rez-de-chaussée.

« Ce choix d'implantation des bâtiments et la chronologie de leur développement correspondent également à la volonté des habitants de se défendre contre les pillards et les envahisseurs. En effet, il était vital pour la plupart des villageois de se regrouper dans les cours, d'en obstruer facilement l'entrée et de constituer dans le village de petites forteresses ». (Maisons de Brie et d'Ile-de-France, Michel Vincent, Claude Bouvard, 1981).

Ces entités forment de petites communautés, des micro-villages dans le village. Des sentes situées à leurs extrémités permettaient la communication des entités entre elles.

Croquis d'une cour commune à Trilport (rue Aveline)



Cours commune rue Aveline



Cour commune, rue Aveline



Cette forme urbaine propose des bâtis qui restent intéressants, malgré l'état de certains d'entre eux. Elle constitue un intermédiaire entre espaces publics et privés. Elle offre un cadre de vie communautaire et peut constituer un lieu de sécurité pour les piétons, en particulier pour les enfants.

Cette forme urbaine, très développée dans les communes de la région et notamment à Trilport constitue même le mode principal d'organisation de l'habitat dans le centre bourg. Cependant, aujourd'hui cette configuration d'habitation semble poser des problèmes de gestion des espaces communs (stationnement, réseaux assainissement, collecte des poubelles etc...), entraînant souvent des conflits de voisinages. On retrouve

également les problèmes liés aux impasses (service public et sécurité incendie). Certaines de ces cours sont devenues privées et donc clôturées à l'entrée.

Les cour communes autour de la RD603



Les cours communes rue de Fublaines



Cour commune rue de Fublaines



Rue du Général-de-Gaulle



Les corps de ferme

La commune de Trilport compte 3 fermes dont deux insérées dans le tissu urbain. Il y a la « ferme de Dancy », située au nord de la commune au milieu des espaces agricoles, la ferme avenue du Maréchal Joffre (« ferme Corbrion ») et la ferme rue de Fublaines (ferme « Saint-Faron ») qui sont désormais intégrées à l'urbanisation du centre bourg. Cette dernière ferme n'est plus en activité contrairement aux deux autres. Des traces de bâtiments

issus d'anciens corps de ferme existent dans le centre bourg et attestent de l'existence d'une ou plusieurs autres fermes dans la commune.

A Trilport, comme dans la Brie, on distingue deux types de ferme : les « grandes fermes » et les petites exploitations appelées aussi dans la région « les bricoles ». Ces petites exploitations sont plus difficiles à repérer, en raison de leur modeste taille et parfois du manque de cohérence et d'organisation des bâtiments. Elles se confondent bien souvent avec les autres vieilles maisons du village. A Trilport, certaines traces de bricoles s'observent dans le centre ancien et plus particulièrement dans les cours communes.

En règle générale, la majeure partie des grandes fermes de la Brie date du XIX^e siècle, mais les origines de ces fermes remontent le plus souvent au Moyen Age. Elles étaient à l'origine des fondations ecclésiastiques. L'assiette, c'est-à-dire l'emplacement de la ferme, reste dans la plupart des cas la même depuis le Moyen Age, alors que les bâtiments ont pu être reconstruits, transformés ou même déplacés à plusieurs reprises. Concernant Trilport, les traces les plus anciennes remontent au XIX^e siècle où la présence de la ferme de Dancy a été observée sur des plans terriers datant de 1883. On peut supposer qu'elle était également une fondation ecclésiastique au Moyen Age.

Le positionnement des corps de ferme dans la ville et leur intégration dans le tissu urbain étaient le signe du poids économique qu'elles représentaient. Elles s'implantaient soit sur les meilleures terres au milieu des plateaux soit en des points stratégiques, c'est-à-dire à l'endroit dans le village le plus accessible aux cultures, se gardant toujours une possibilité d'extension. « *Par leur taille et leur situation, elles ont souvent autant d'importance que l'église ou le château* » (Le devenir des corps de ferme de Seine-et-Marne, Guide méthodologique, Conseil général 77, CAUE, DDE, Chambre d'Agriculture, 2005).

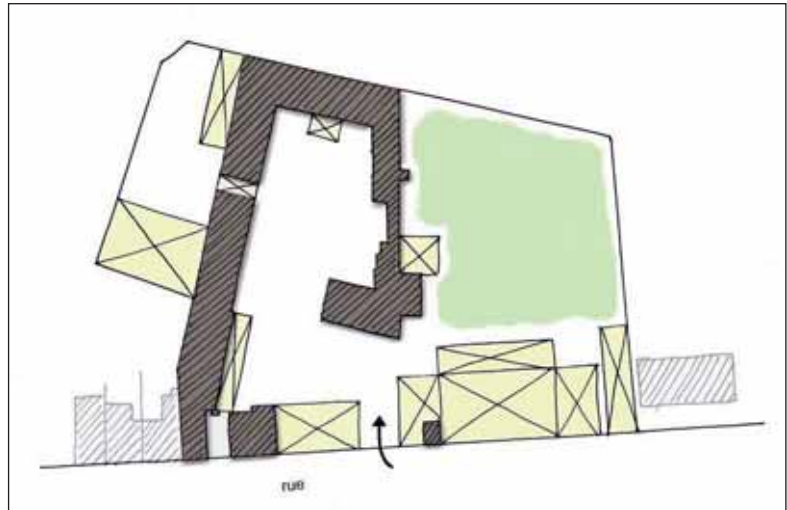
La ferme de Dancy constitue un point de repère dans le paysage trilportais et occupe en cela une position géographique particulière que l'on retrouve pour beaucoup d'autres fermes dans la Brie : ligne de crête des plateaux, légèrement en dessous du point culminant du plateau, rupture de pente, vallée en limite de la zone inondable et en limite de commune.

Les corps de ferme de Trilport présentent une forme de bâti traditionnel de la région de la Brie c'est-à-dire constitués d'un ensemble cohérent de bâtis organisés autour d'une cour close ou presque close de forme rectangulaire. Elles suivent toutes les 3 ce schéma en « U » avec une cour ouverte vers l'extérieur et deux pans de bâtis se faisant face. Toutes les fenêtres et ouvertures donnent sur cette cour. Les murs extérieurs n'offrent que très rarement des ouvertures. Cette forme de bâti et cette organisation se rapprochent d'ailleurs de celle d'une cour commune.

A l'époque, cette organisation en « U » répondait à la nécessité de se protéger des agressions extérieures. A l'intérieur des cours, s'organisaient les différents bâtiments, logement du fermier, du personnel, du cheptel et stockage du matériel et des récoltes. La cour était en général suffisamment vaste pour permettre les manœuvres des charrois, des animaux, du matériel, de l'abreuvoir, du puits etc... Le logement du fermier était généralement à étage, bien différencié du reste des bâtiments. Il présentait l'architecture la plus soignée avec le porche d'entrée. Les corps de ferme accueillait souvent des pigeonniers qui étaient un élément de prestige au sein de la ferme.

Aujourd'hui, chaque ferme comporte des bâtiments d'époques différentes et qui ont subi des transformations nécessaires à l'évolution des techniques agricoles.

Photos et Croquis de la ferme Corbrion (avenue du Maréchal Joffre)



La ferme, rue du Maréchal Joffre, possède un très beau pigeonnier faisant office de porche d'entrée.

Ferme de Dancy



La ferme de Dancy a su garder un très beau puits ancien et offre également à l'entrée du bâtiment un très grand porche.

La ferme, rue de Fublaines (Ferme Saint-Faron)



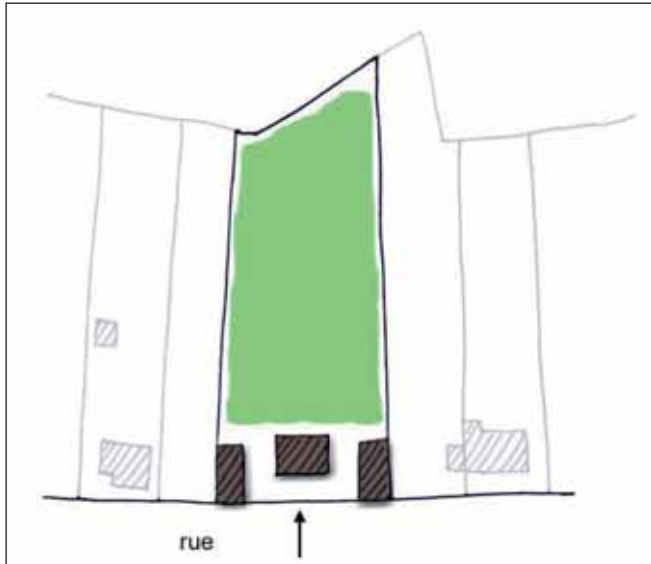
La ferme « Saint-Faron » est la plus simple et ne présente pas de signes extérieurs tels que pigeonniers ou porche monumental.

Les maisons bourgeoises

Elles sont insérées dans le tissu villageois existant et sont essentiellement concentrées sur les coteaux de la Marne et le long des axes routiers principaux. Les parcelles sont de taille importantes et plus longues que larges. Elles se composent d'une grande maison et d'un grand parc boisé et paysager situé sur la pente du coteau dominant la Marne. La continuité urbaine est maintenue par des clôtures et les annexes des bâtiments

principaux, qui sont implantées à l'alignement de la voie. Deux types de clôtures s'observent : soit un mur plein de 1,8m à 2m de hauteur, soit un mur bahut avec grille à barreaux verticaux dit « à la Parisienne ». Cette typologie très simple a été quelque peu modifiée ces dernières années après la division de ces parcelles en façade sur rue pour y construire d'autres propriétés plus petites. On aboutit, ainsi, à des situations d'enclavement.

Croquis maison bourgeoise



Maison rue de Germigny



Maison rue Aveline



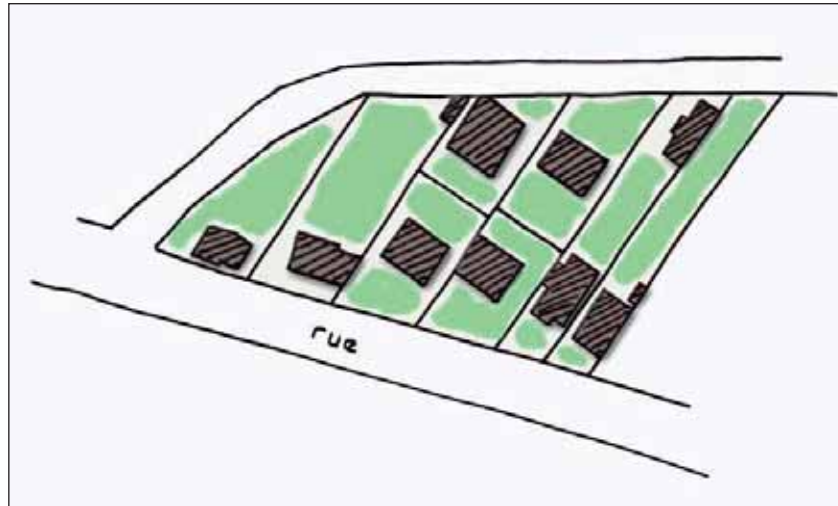
Villa Bia



Le bâti de type pavillonnaire traditionnel:

L'habitat pavillonnaire traditionnel occupe une part importante du territoire communal de Trilport. On observe des orientations de bâtis très variées et dans la plus part des cas une absence d'implantation en bordure de voie. Les maisons peuvent être isolées au sein de sa parcelle, implantée en recul modéré permettant à l'arrière un grand jardin. Il n'y a pas de véritable cohérence entre les bâtis environnants et les tailles peuvent être très différentes.

Croquis d'organisation du bâti pavillonnaire traditionnel



Bâti pavillonnaire traditionnel



Bâti donnant sur la RD603



Bâti, coteau de la Marne



Les opérations d'ensemble pavillonnaire

Il s'agit d'opérations plus ou moins denses et plus ou moins récentes. Elles ont été construites dans l'ensemble dans les années 70 et 80. Ces opérations pavillonnaires sont centrées sur leurs voiries de desserte interne et tournent le dos au reste de la ville. En outre, le parcellaire ne respecte pas le relief. A Trilport, on distingue deux types de lotissements pavillonnaires :

-Le lotissement pavillonnaire de type traditionnel.

Les maisons sont isolées au sein des parcelles avec une absence d'alignement. Il s'agit souvent d'unités autonomes mal intégrées aux espaces environnants. On observe également des problèmes de stationnements.

-Le lotissement pavillonnaire en maisons jumelles.

La Charmoye, un des plus anciens lotissements de la commune, est très représentatif de cette typologie. Mais on la retrouve également dans de nombreux quartiers de Trilport (voir schéma rue Calmette ci-contre). Les maisons sont groupées entre elles, par paires ou en bande. Elles sont précédées d'un petit jardin en façade sur rue et d'un plus vaste sur l'arrière créant ainsi un espace plus privatif. Les voitures stationnent dans un garage attenant à la maison ou dans le jardin de devant.



Ces lotissements pavillonnaires présentent en général un seul accès, voire deux pour les plus grandes opérations. Ainsi, on retrouve les mêmes aspects négatifs en termes de fonctionnement que pour les cours communes : Problème liés aux impasses, à la sécurité, au service public et à l'autonomie. Les circulations routières sont doublées pour les bâtis situés en entrée de ce type d'opération car les entrées sont aussi les sorties. Les nuisances de desserte routière sont donc augmentées pour ces habitants.

Les clôtures sur rue sont en général, constituées d'un mur bahut, surmonté de grilles ou grillages doublés de haies végétales. Cependant, les limites de ces opérations étant en général des limites de fond de jardin, leurs façades sur les voies publiques sont trop souvent constituées de grillages plus ou moins bordés de haies et dans certains cas de palissades peu esthétiques.

Rue Albert-Schweitzer



La Charmoye



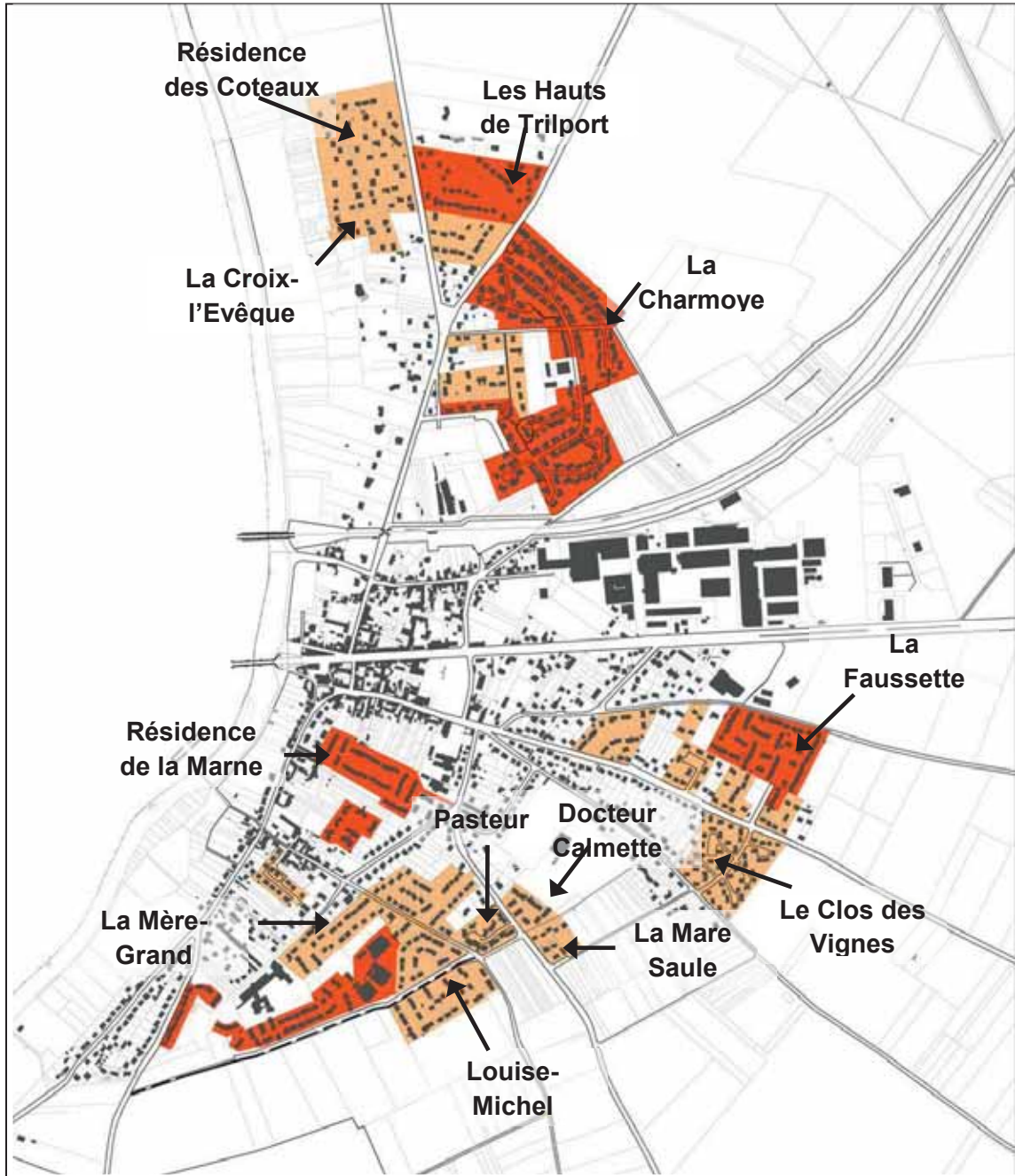
Croquis d'organisation de l'opération d'ensemble « La Charmoye »



Opération la Mare Saule



Carte des différentes opérations d'ensemble pavillonnaire



Les formes urbaines particulières

Les logements collectifs de la ZAC de La Mère Grand

Il s'agit de maisonnettes superposées ou logements intermédiaires. L'intégration des parkings s'est réalisée sous les jardins du cœur d'îlot. Cette opération représente une tentative de combiner les avantages du collectif et de la densité ainsi que les avantages de l'individuel (accès particulier aux habitations, jardins privatifs etc).

Cependant, cette opération pâtit de l'éloignement du centre-ville avec les problèmes d'accessibilité aux commerces, aux services publics et aux transports en commun. En effet, elle se situe au sud de la commune, excentrée par rapport au cœur villageois plus dynamique. Elle ne présente également pas de mixité et offre donc une concentration de logements sociaux.



Logements de La Mère-Grand

Cependant, beaucoup de familles y résident depuis de nombreuses années grâce aux efforts de la municipalité sur ce secteur

La résidence de La Marne

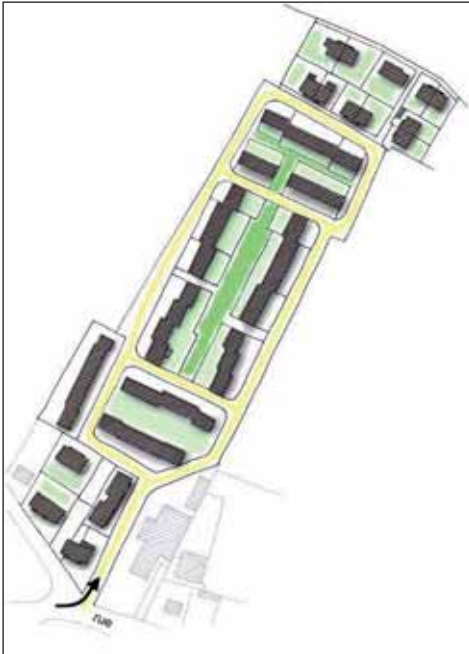
Il s'agit d'un habitat individuel en bande avec façade sur rue et espace commun en cœur d'îlot. Les habitations sont alignées parallèlement à la voie privée. Elles sont identiques, de faible hauteur et plutôt étroites. Chaque bâti dispose à la fois d'un espace de devant privé sur rue et sur l'arrière d'un jardin privé et d'un espace commun autour duquel est organisée la forme urbaine. Le système de desserte fonctionne en boucle.

Cette forme urbaine offre également un bon compromis entre habitations denses et individuelles. Les inconvénients sont la gestion de l'espace commun de cœur d'îlot, qui pour l'instant ne pose pas de problème, la population étant très homogène notamment du point de vue de l'âge mais le risque étant à l'avenir la gestion et l'usage de ces espaces communs.

La résidence de la Marne



Croquis Résidence de La Marne

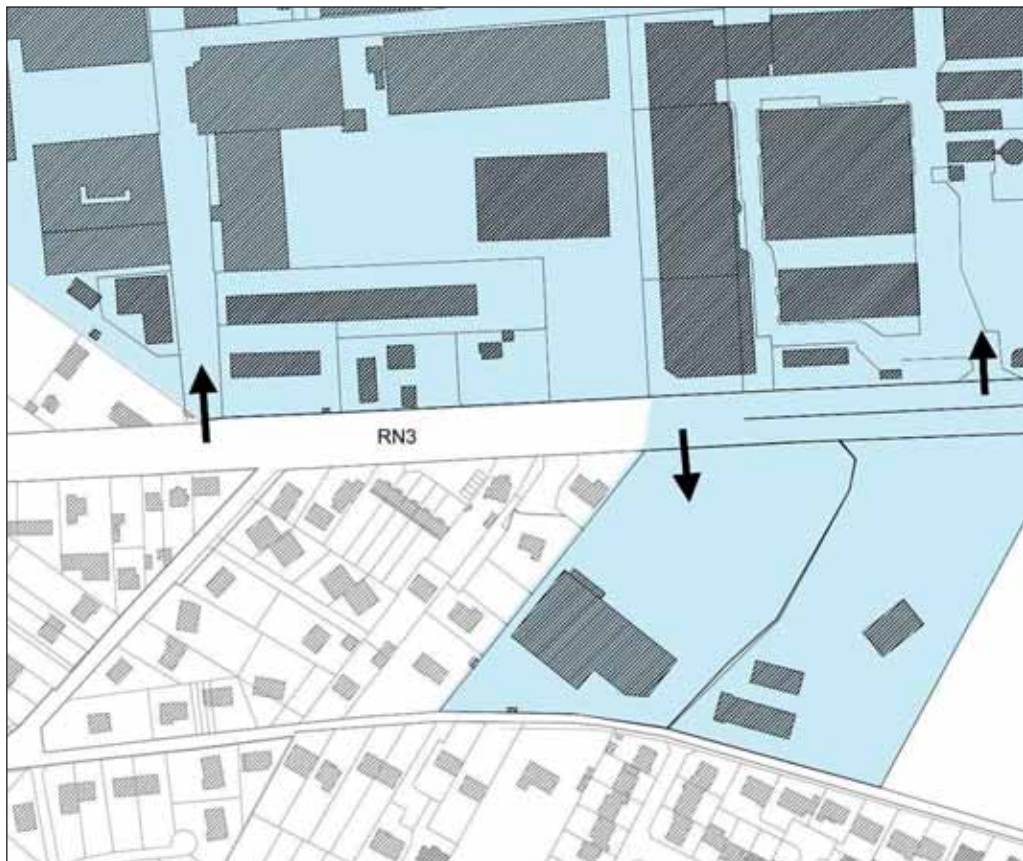


La zone d'activités économiques et commerciales



La zone d'activités économiques et commerciales est apparue dans les années 1950 avec dans un premier temps la construction du site Kleber, puis Marchetto et Recticel. Elle se situe entre la voie ferrée et la RD603. De l'autre côté de la RD603, une grande surface s'est installée venant compléter la zone d'activités. Et enfin la commune a lancé, il y a quelques années, une ZAC d'activités, la ZAC de la Halotte.

Schéma d'organisation de la zone d'activités





La zone d'activités « Kléber »

Cette zone est globalement dégradée. La voirie est en mauvais état, les réseaux sont aériens et de nombreux bâtiments sont à réhabiliter. Toute une partie de cette zone est sous utilisée.

Il y a une entrée unique pour toute la zone, débouchant sur la RD603 au n°67.

Il faut noter la limite Ouest où un long et beau mur en pierre, matérialise la charnière entre la zone d'activités et une propriété très boisée.

L'entrée de la zone d'activités sur la RD603



Site Kléber



La zone d'activités de la Halotte

Elle accueille des activités industrielles, artisanales et s'oriente récemment vers les secteurs des services et du commerce.

L'espace de cette zone est encore relativement récent. Mise à part la surface commerciale à l'entrée de la zone, des entreprises se sont installées récemment dans le fond de la zone.

Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) s'est implanté récemment. Son implantation au sein même de la zone d'activités a l'avantage, en cas d'accident, d'une maîtrise plus rapide du danger. Trilport a déjà connu l'explosion d'une entreprise située dans la ZAC de la Halotte qui a entraîné de nombreux dégâts. En outre, l'entreprise Recticel, située à proximité, est classée SEVESO seuil bas. Trilport n'est donc pas à l'abri du risque technologique. Pour cette raison et pour d'autres qui sont d'ordre du développement économique et de la diversification des activités, l'implantation du SDIS constitue un atout important pour la commune.

En outre, la présence du centre de secours dans une commune est l'assurance d'une intervention rapide pour l'ensemble des risques.

La ZAC



Le stockage de l'entreprise de recyclage Valometal



Vue depuis l'intérieur de la ZAC



Entreprise ayant subi une explosion



La zone commerciale

Les espaces extérieurs du supermarché sont assez bien entretenus. En fond de parcelle, a été aménagé un passage-piétons, qui permet d'accéder à Carrefour Market par le sud. Un cheminement piétonnier a été ainsi créé pour les habitants des lotissements voisins, entre la rue de Saint-Jean et la RD603.

Cette zone commerciale a accueilli depuis fin 2006 jusqu'à sa fermeture une autre grande surface, Ed, dont l'implantation et l'harmonisation avec le site respecte les paysages. Le site est resté inoccupé longtemps. Depuis le début 2015 s'est installée une jardinerie (Garden Discount)

1.3. LE PATRIMOINE URBAIN REMARQUABLE

Les découvertes archéologiques

Sont applicables sur l'ensemble du territoire de la commune les prescriptions de la loi du 27 septembre 1941, validée par ordonnance du 13 septembre 1945, dont l'article 14 prévoit la déclaration immédiate de toute découverte fortuite à caractère archéologique, ainsi que les dispositions de la loi n°80-532 du 15 juillet 1980 protégeant les terrains contenant des vestiges archéologiques. L'application du R.111-4 du CU et du décret du 5 février 1986 devra être systématiquement prévue. De plus, la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001, la loi n° 2003-707 du 1^{er} août 2003 ainsi que le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatifs à l'archéologie préventive s'appliquent également au territoire.

Deux gisements néolithiques ont été mis au jour sur Trilport permettant d'attester de l'occupation de l'homme depuis 3000 à 1500 avant J.-C.

Une nécropole datant de l'époque mérovingienne a été trouvée lors de travaux à la sortie Est de Trilport.

Le patrimoine bâti



Certains bâtiments anciens ou même récents constituent de par leur qualité architecturale le patrimoine bâti de Trilport. Ce patrimoine doit être identifié et nécessiterait pour certains bâtiments une protection.

Tout d'abord l'église (XII^{ème}-XV^{ème} siècles), qui ne bénéficie d'aucune protection réglementaire à l'heure actuelle. Il s'agit d'une église primitive érigée lors de la dynastie mérovingienne, autrefois entourée d'un cimetière et construite à l'entrée du bourg. Son entrée principale était située vers la rue de Montceaux, le cimetière se trouvant à l'emplacement de la placette donnant sur la RD603. Le clocher et le parvis de

l'église surplombant la rue du Presbytère ont fait l'objet de travaux de rénovation.

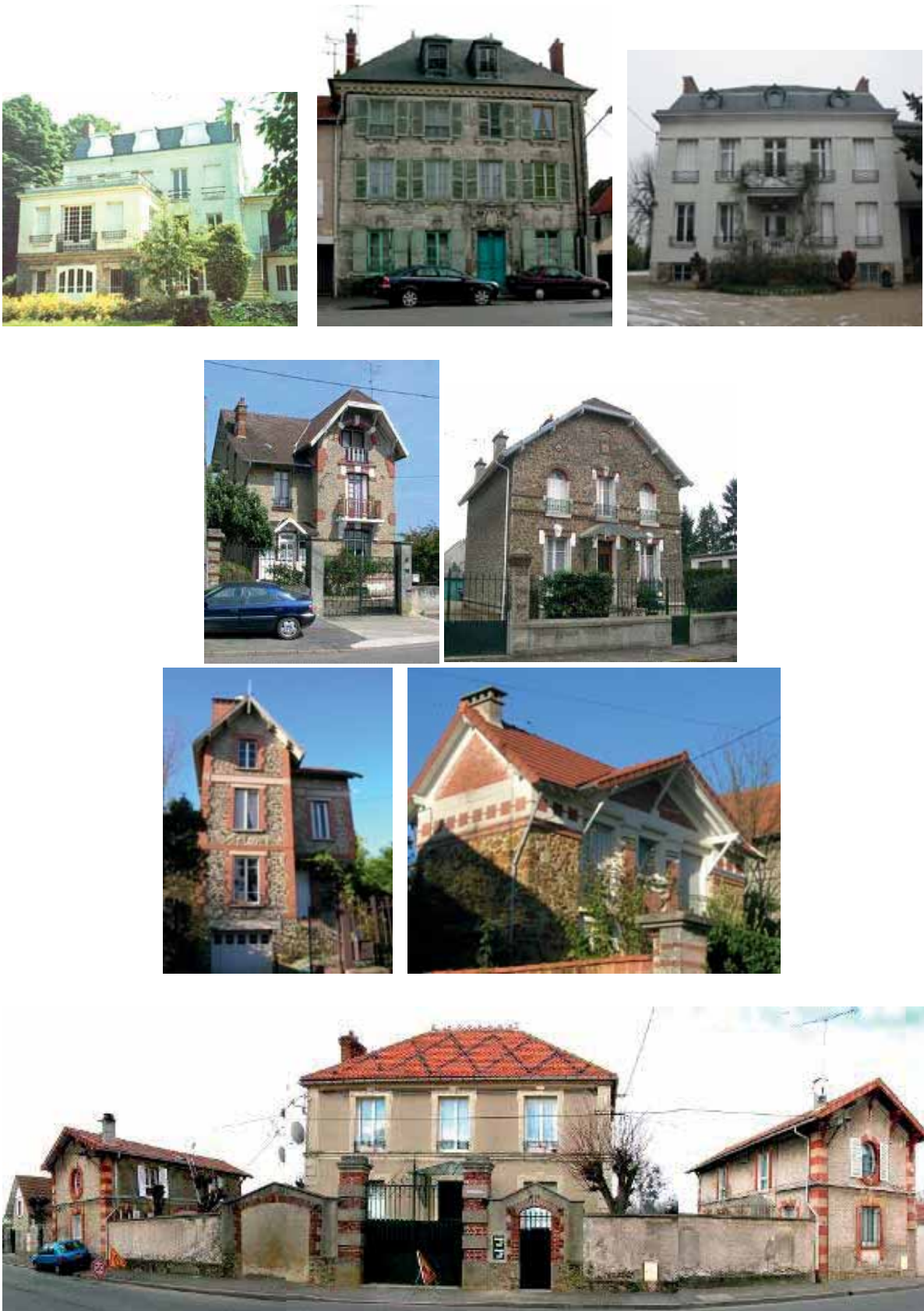
Certains pavillons du début du siècle dernier sont alignés le long des rues du Général-de-Gaulle, rue Aveline, rue du Bout Cornet, Villa parisienne. Certains d'entre eux sont en pierre meulière de taille moyenne et témoignent de la qualité de ce type de bâti.





Quelques maisons bourgeoises sont situées en bord de Marne sur de longues parcelles lanierées, sur les coteaux ou bien dans le centre ancien. Elles sont de grande taille, avec des toits à la Mansart et d'importantes entrées. En général, leur hauteur ne dépasse pas les R+1+C et elles sont souvent accompagnées d'un grand jardin arboré.





Les façades de l'usine Nugue réalisées en 1902. Un bâtiment en béton du site Kléber Colomb, accueillant l'ancienne chaufferie du site Kléber Colombes datant de 1948.

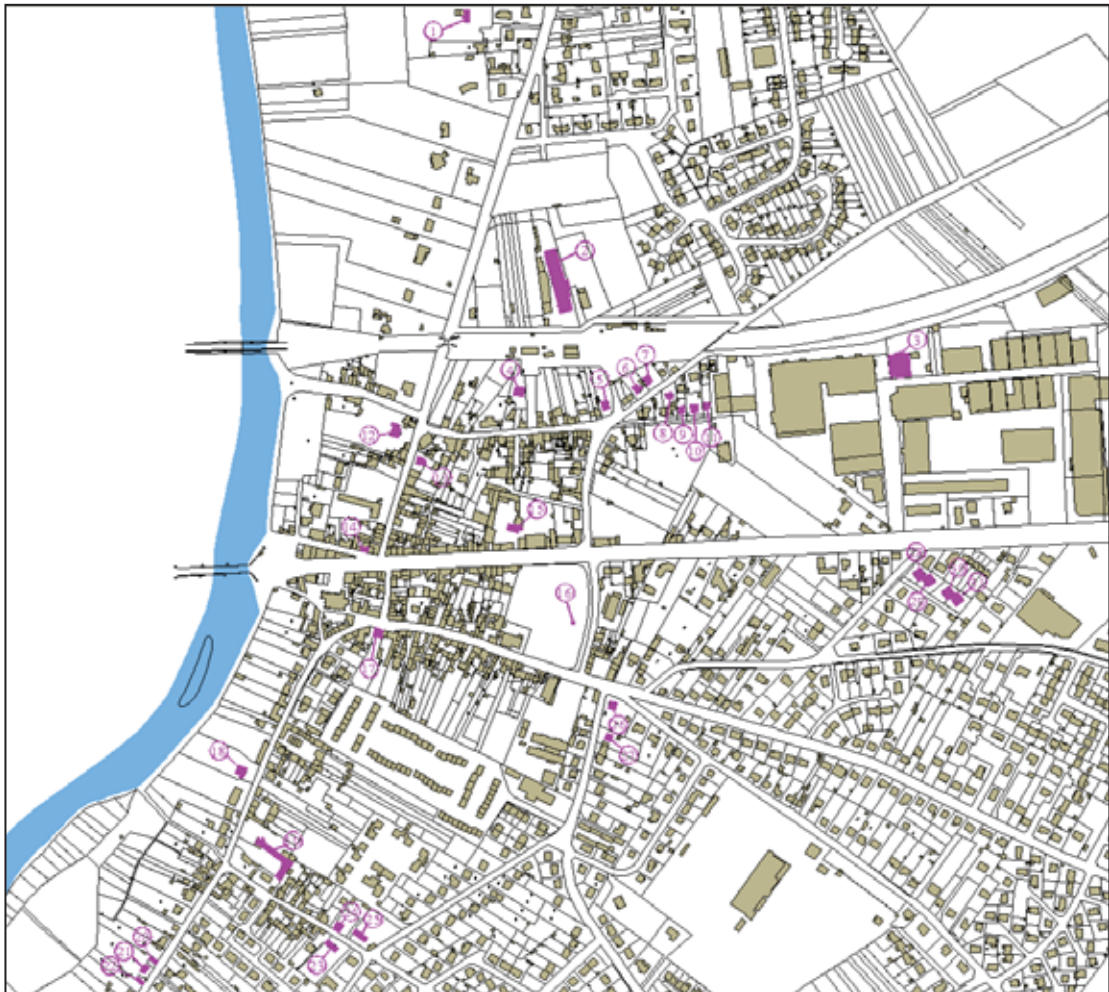
Un château d'eau ancien, en style de pigeonnier, témoin de l'ancien «château du Bordet», dont la propriété a fait place au parc municipal.



D'anciens corps de fermes sont bien conservés, aujourd'hui intégrés dans la trame urbaine.



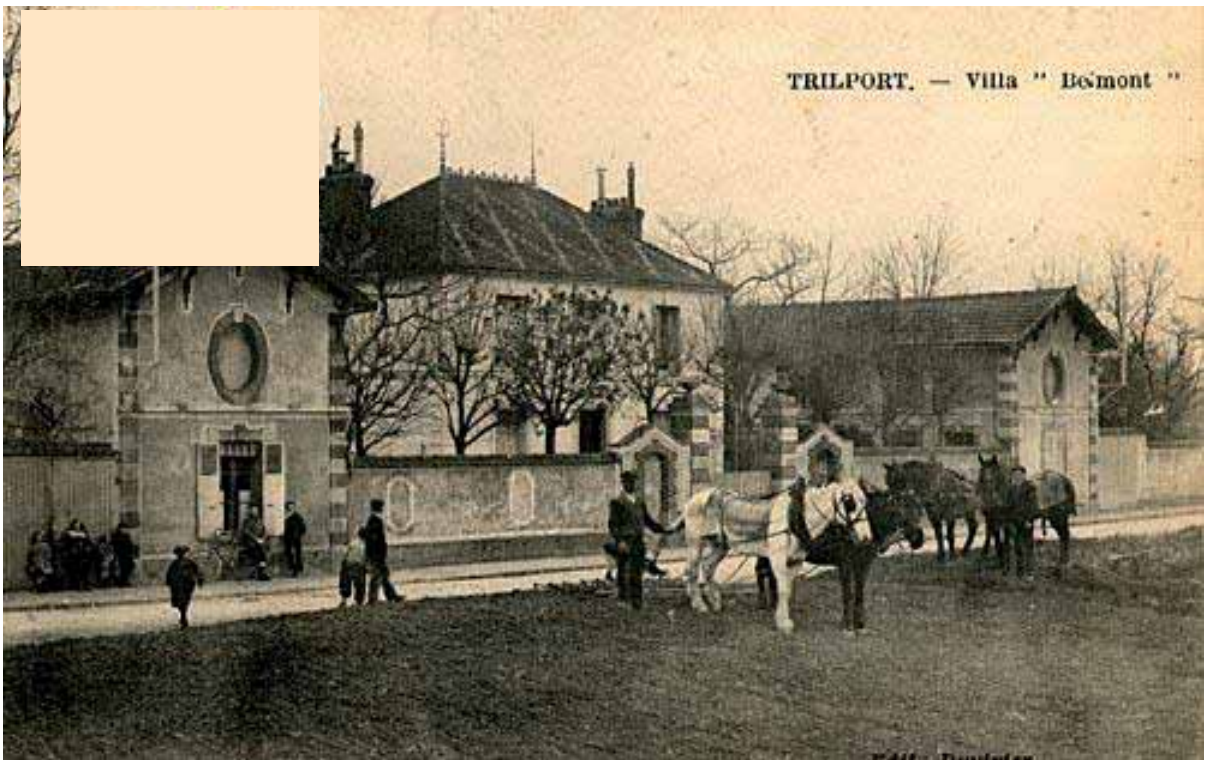
Les bâtiments remarquables (liste en annexe VI du règlement)



Il est intéressant de voir comment la villa Belmont a su garder son charme et son caractère ancien.



Villa Belmont en 2006

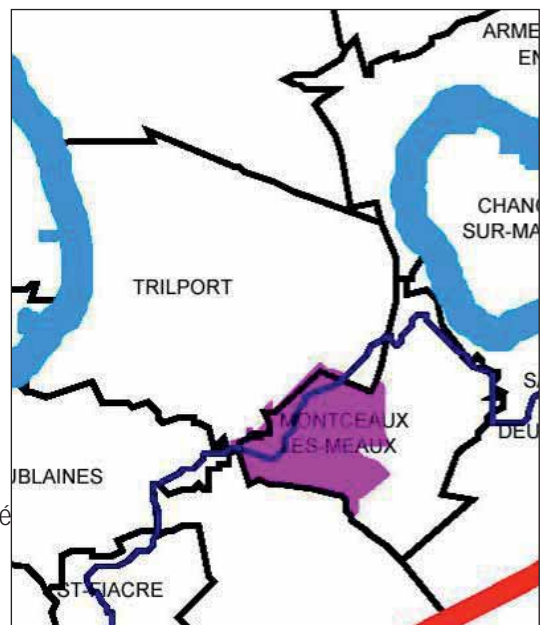


Villa Belmont au début du siècle dernier

Il est également intéressant de noter que de gros efforts sur la qualité architecturale de bâtiments publics ont été consentis ces dernières années (Villa Léo, Rue Aveline, Salle Saint-Expéry, école maternelle...), ce qui participe à la qualité générale du bâti trilportais.

La Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager de Montceaux-les-Meaux

La ZPPAUP de Montceaux-les-Meaux a été créée le 10 avril 1995. Elle répondait à une volonté communale de
Projet de PLU de Trilport arrêté le 21/01/16 – Rapport de pré

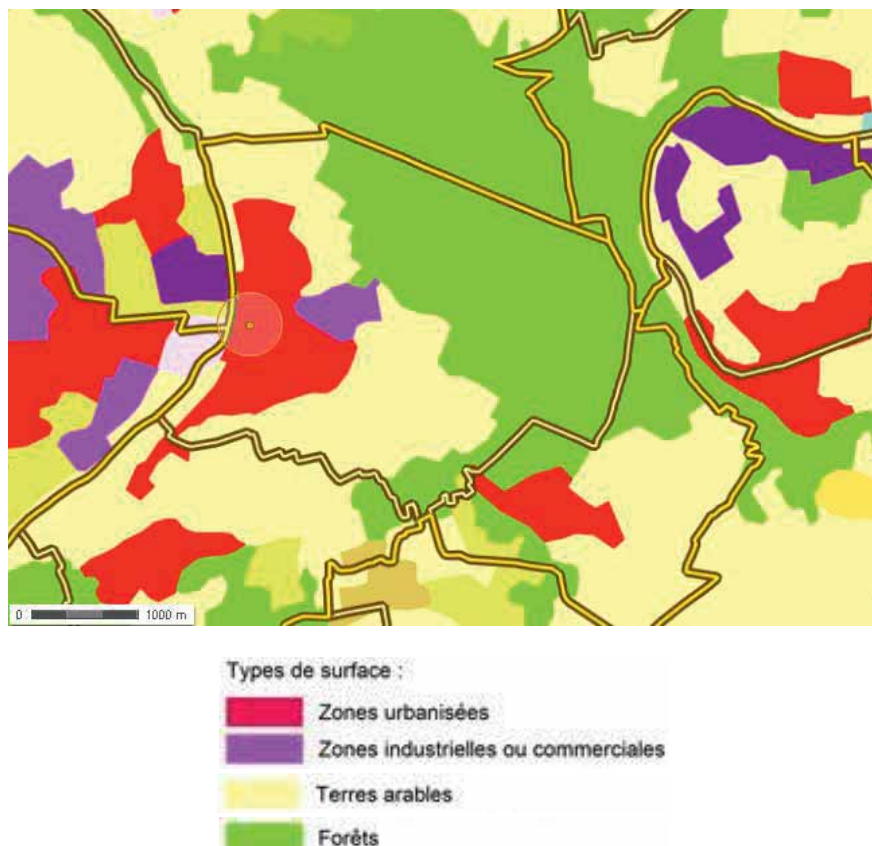


conserver la qualité de son patrimoine et de l'intégrer dans les évolutions urbaines futures.

Préalablement à la création de cette ZPPAUP, existait une protection réglementaire au titre des Monuments Historiques concernant le château et impliquant un périmètre de 500m de protection autour de celui-ci. Par conséquent, cette servitude touchait le territoire de la commune de Trilport sur sa limite sud-est. La création de la ZPPAUP en 1995 est venue se substituer à ce rayon de 500m, elle a permis d'instaurer un périmètre beaucoup plus intelligent au regard des éléments à protéger et ne concernait plus Trilport.

1.4. OCCUPATION DES SOLS ACTUELLE

La commune de Trilport est constituée, d'après la base de données Corine Land Cover (2006), de tissu urbain discontinu, de zones industrielles et commerciales, de terres arables et de forêts.

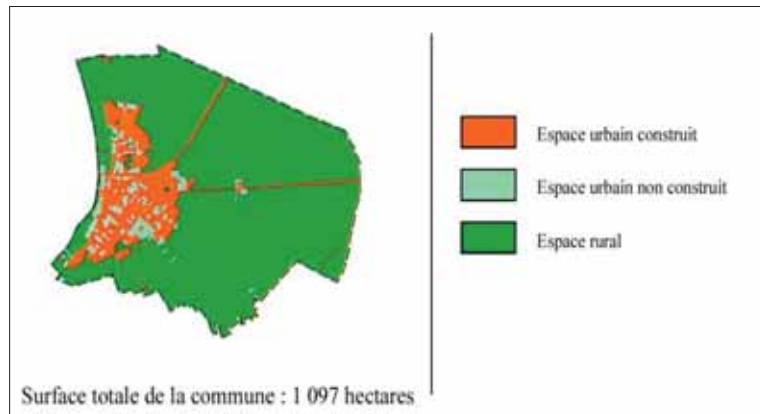


Occupation du sol, Géoportail

La superficie totale de la commune est de 1097 hectares. A Trilport, on trouve successivement organisés en arc de cercle à partir de la Marne, les modes d'occupation du sol suivants: la zone urbaine, la zone cultivée et la forêt de Montceaux.

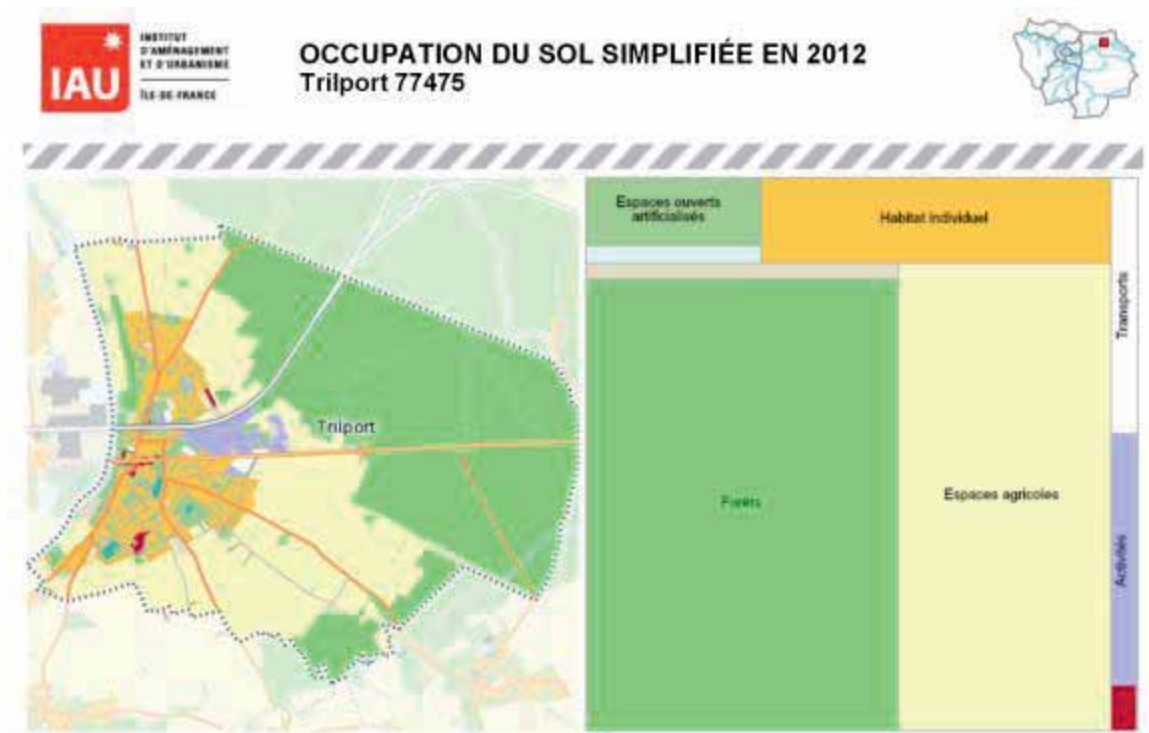
D'après le M.O.S (mode d'occupation des sols), la zone urbaine représente 18,5% de la superficie totale de la commune. Les espaces «naturels» couvrent plus de 80% du territoire communal, dont 46% de la surface communale sont des espaces boisés (forêt de Montceaux) et 33% des espaces cultivés.

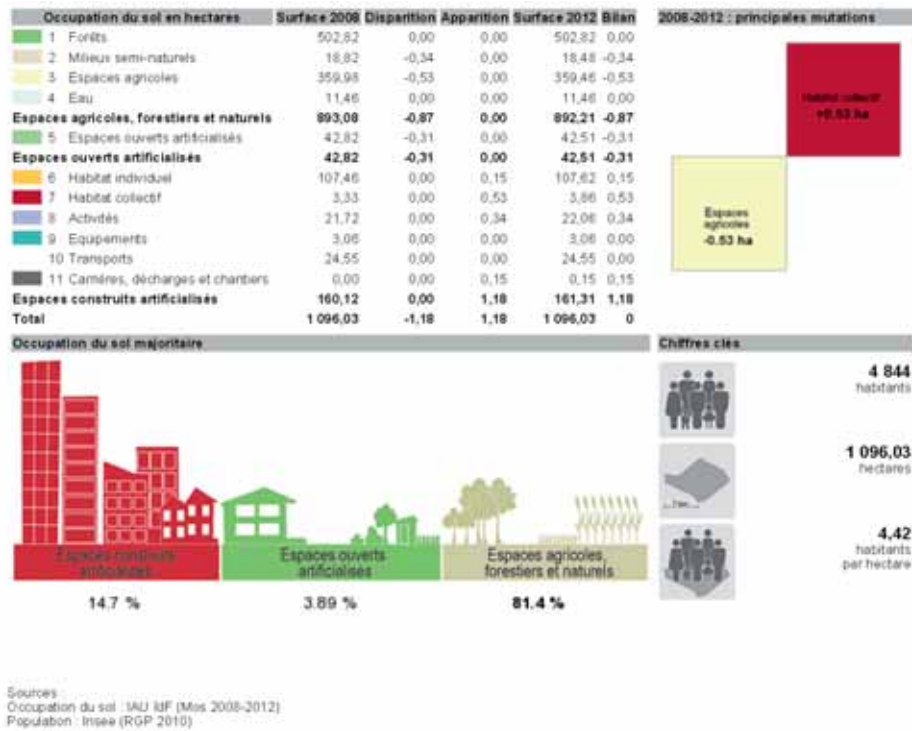
Le Mode d'Occupation des Sols est établi par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (I.A.U.R.I.F.) avec l'appui de l'Institut Géographique National. L'analyse de l'état d'occupation des sols est établie tous les quatre ans grâce à une couverture aérienne qui permet de suivre très précisément l'évolution aussi bien de l'urbanisation que des espaces agricoles ou bien que de l'affectation des espaces déjà urbanisés.



Le tableau et la carte suivants indiquent la répartition fine de l'occupation des sols en 2012.

L'occupation du sol (MOS 2012)





Les zones urbanisées qui couvrent 18,5% du territoire communal se caractérisent par :

- Une dominante d'habitat individuel (44% de l'espace urbain), qui fait une large place aux parcs et jardins, notamment potagers (24% de l'espace urbain). La commune de Trilport présente ainsi un caractère résidentiel à échelle humaine.
- Une faible représentation de l'habitat collectif, à l'exception d'un petit noyau de part et d'autre de la RD603 et de la ZAC de la Mère-Grand au sud de la commune.
- Une absence de logements collectifs discontinus de type «cité» (comme la Pierre Collinet ou Beauval à Meaux).
- Une vaste zone d'activités en entrée de ville (9% de l'espace urbain), essentiellement située entre la RD603 et la voie ferrée.

Deux bâtis éloignés du tissu urbain sont à noter : la Ferme de Dancy au nord de la commune et la maison Forestière de la Belle Laie. Ainsi qu'une maison individuelle isolée au sud de Trilport mais en continuité du hameau des Basses Fermes (commune de Fublaines).

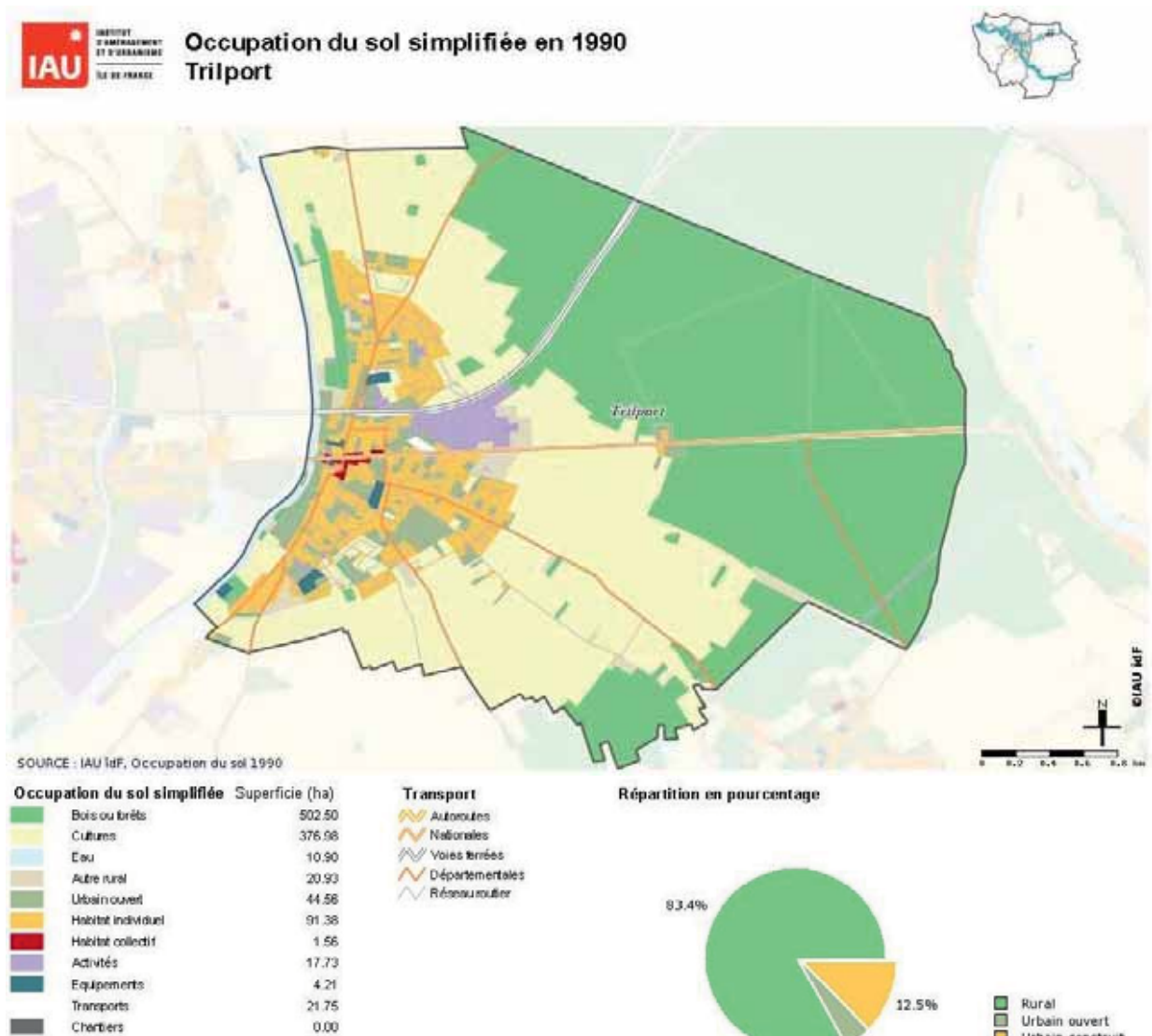


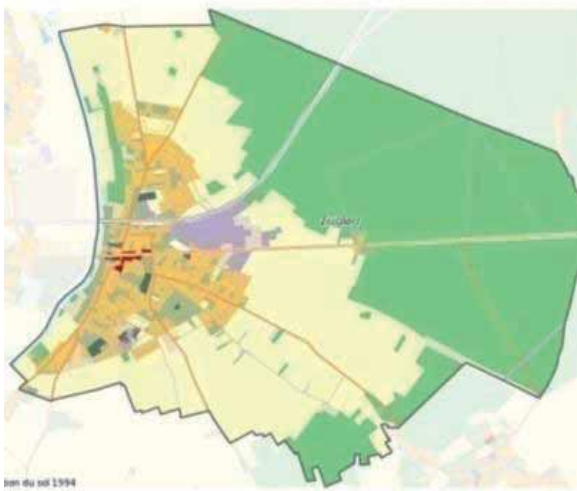
1.5. ANALYSE DE LA CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

La superficie totale de la commune est de 1097 hectares, le bourg est organisé en arc de cercle à partir de la Marne, les modes d'occupation du sol qui se succèdent sont les suivants: la zone urbaine, la zone cultivée et la forêt de Montceaux.

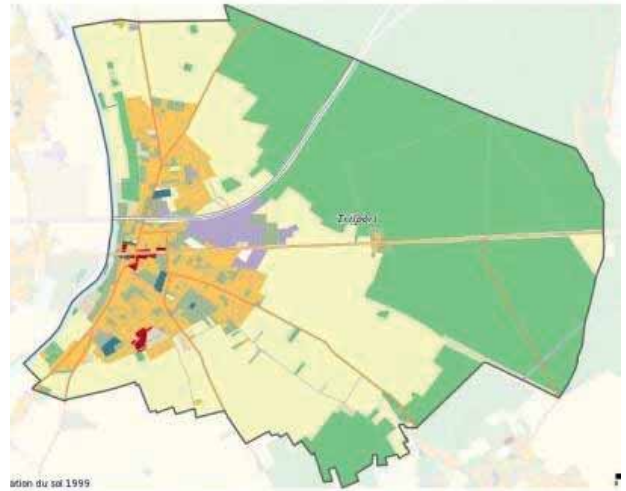
1.5.1. AVANT 2005

En 1990, le territoire communal était rural à plus de 83%. Les espaces agricoles occupant 376,98 hectares, soit 41 % des espaces ruraux. Plus de la moitié est occupée par les bois et forêts (55 %). 12,5 % du territoire se caractérise alors par une occupation urbaine construite, dont les 2/3 sont occupés par l'habitat individuel, l'habitat collectif ne représente que 1%.

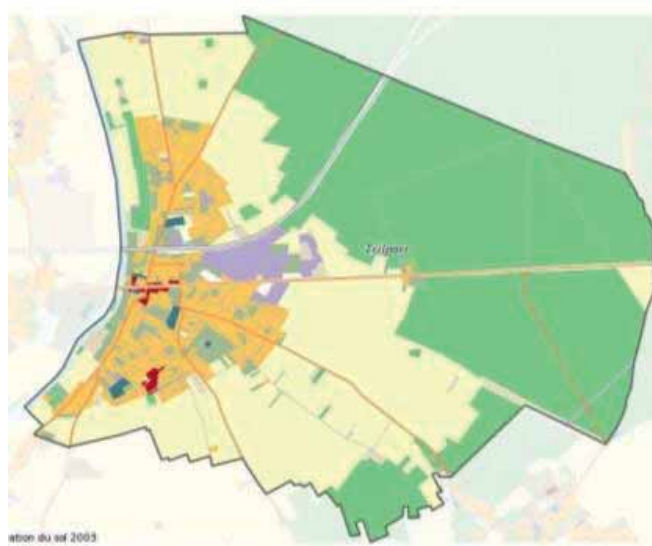




1994



1999



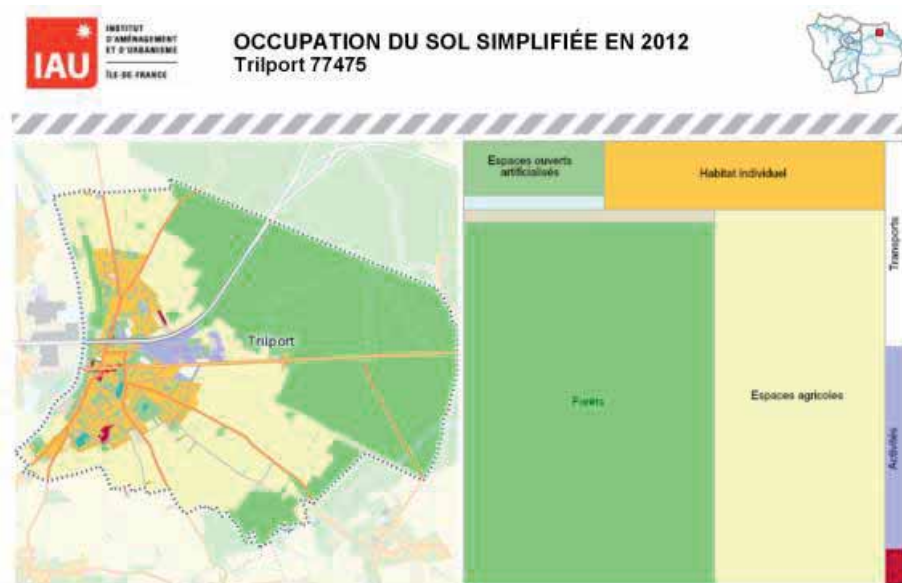
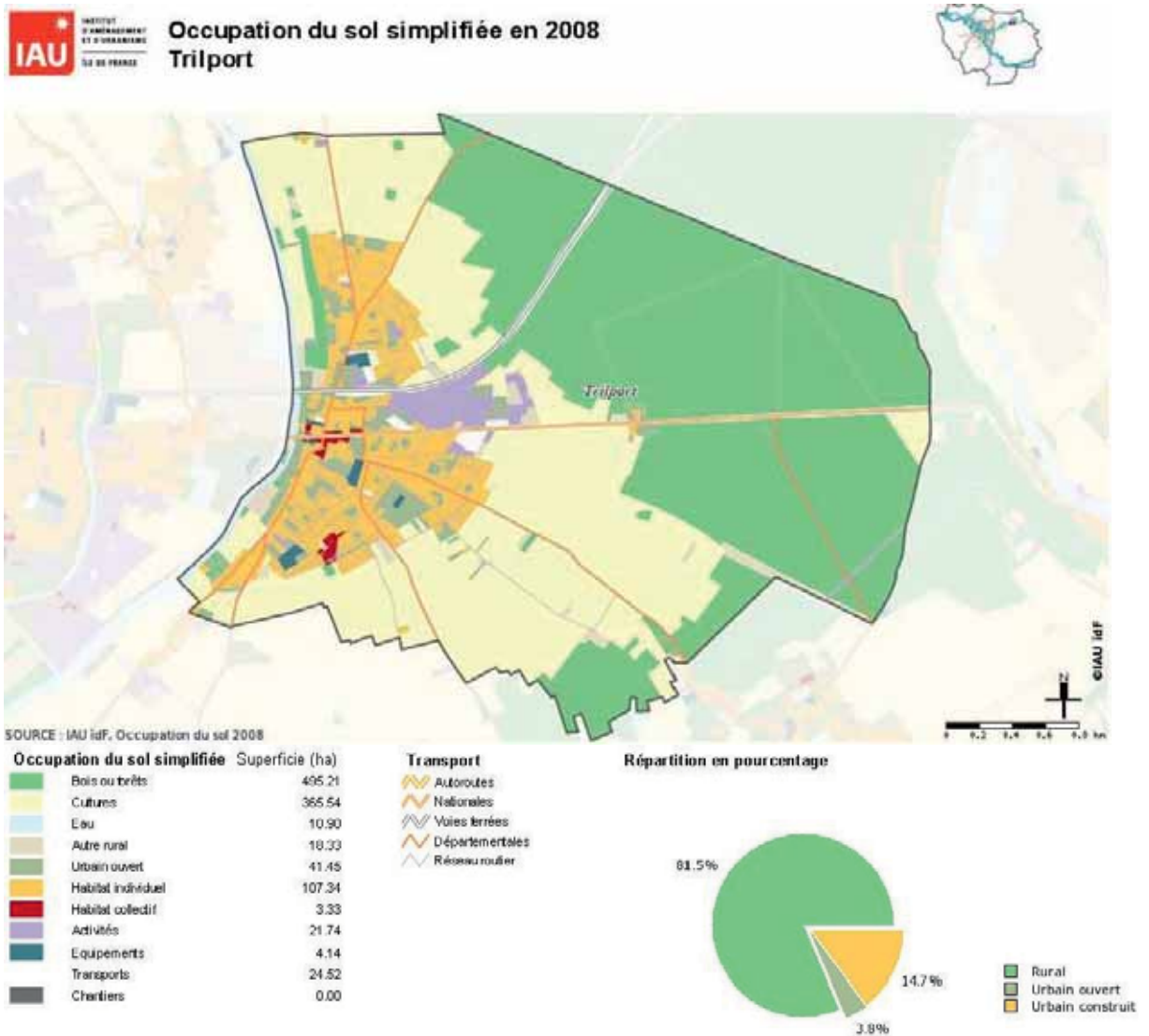
2003

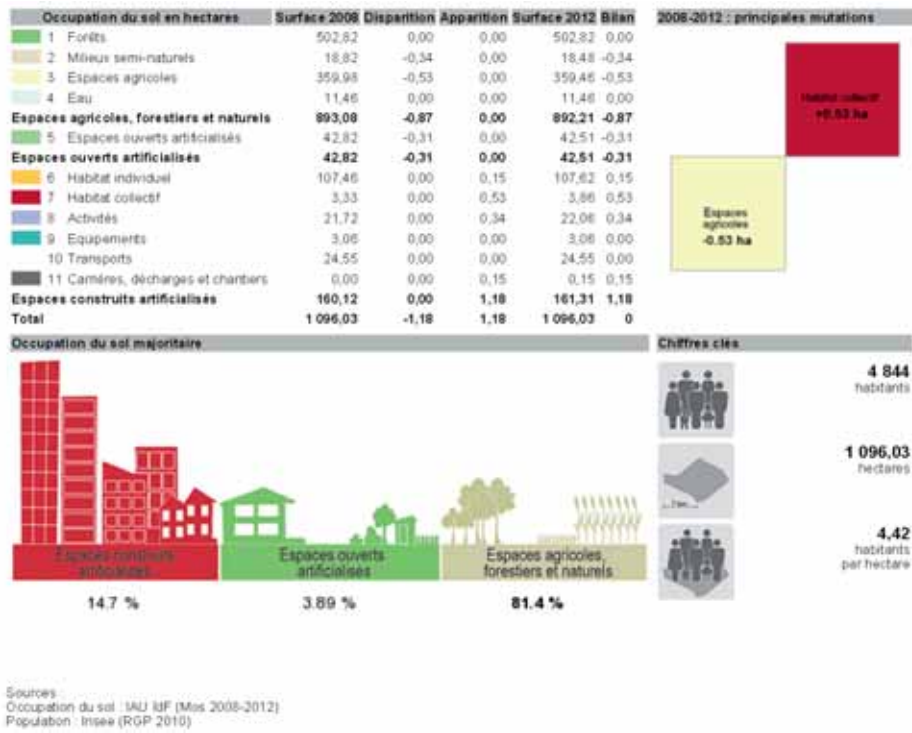
En 1994, près de 4 ha des espaces agricoles ont été urbanisés en 4 ans, principalement au profit de l'extension de la zone d'activités.

Entre 1994 et 1999, la consommation des espaces agricoles (cultures et autre rural) a représenté 5,12 hectares, ces terrains étant mobilisés pour la réalisation de l'habitat notamment au nord de la commune.

Entre 1999 et 2003, 5,2 hectares des espaces agricoles ont été urbanisés notamment à l'est pour l'extension de la zone d'activités et au sud de la commune pour la réalisation de l'habitat.

1.5.2. DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES





Avant/après des projets d'urbanisation ayant consommé des espaces naturels depuis 2005 :



ZAC de la Halotte,
Photographie aérienne de 2005, GoogleEarth



ZAC de la Halotte,
Photographie aérienne de 2011, GoogleEarth

0,57 hectares



Route de Lizy,
Photographie aérienne de 2011, GoogleMap



Route de Lizy,
Plan de cadastre de 2015

1,3 hectare

Entre 2005 et 2015 (dix dernières années) plusieurs terrains naturels ont été consommés par l'urbanisation :

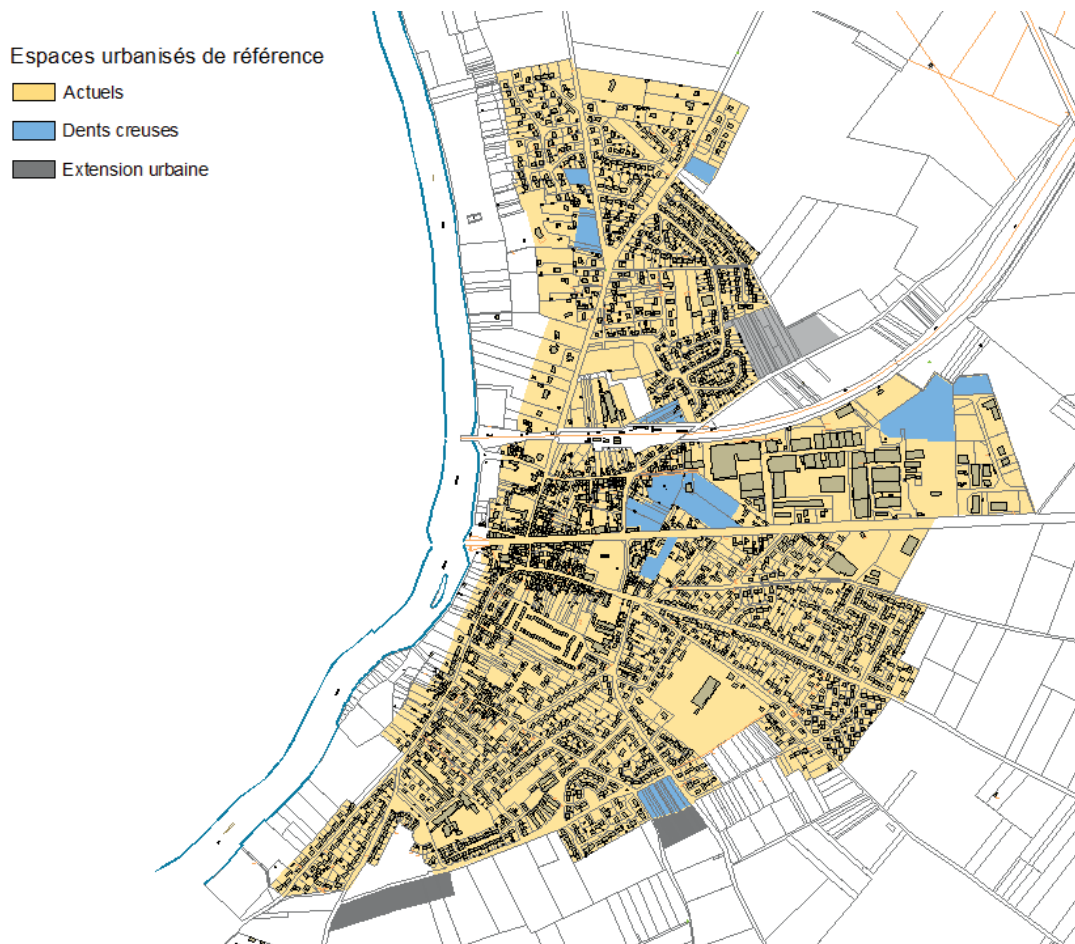
- La construction de bâtiment d'activités avenue de Verdun, dans la ZAC de la Halotte, sur une friche végétale
- La construction d'une opération de logements route de Lizy sur des parcelles agricoles

La surface totale est estimée à environ **1,87 hectares**.

1.6. LES CAPACITES DE DENSIFICATION DE L'ENSEMBLE DES ESPACES BATIS

1.6.1. LA DENSITE HUMAINE

On dénombre à Trilport 4 898 habitants et 1 133 emplois (chiffres Insee 2012). La superficie de l'espace urbanisé étant égale à 171,45 hectares, la densité humaine est donc (en 2012) de 6031 / 171,45 soit 35 personnes par hectare.



Calcul de la Superficie Urbaine de Référence

Superficie Urbaine de Référence	hectares
Superficie urbaine actuelle au sens du SDRIF	171,45
Dents creuses	8,66
Extension urbaine prévue par le PLU	5,60
Superficie Urbaine totale projetée	185,70

1.6.2. LA DENSITE MOYENNE DES ESPACES D'HABITAT

En 2012, on dénombrait 1997 logements à Trilport. Les espaces d'habitat (surfaces occupées par de l'habitat individuel ou collectif, y compris les espaces privatifs et les espaces communs*) occupaient 130,1 hectares. La densité moyenne des espaces d'habitat est donc de 1997 / 130,1, soit **15,4 logements par hectare**.

Calcul de la Superficie des espaces d'habitat

Pour calculer la densité d'habitat il est également nécessaire de définir la Superficie des espaces d'habitat.

Superficie d'Habitat de Référence	hectares
Superficie urbaine actuelle au sens du SDRIF	171,45
Zone d'activité économique du nord de la RD603	23,73
Zone d'activité commerciale	3,04
Usine Nugue	1,08
Superficie d'Habitat de Référence	143,60

1.6.3. LES ESPACES DE DENSIFICATION

Le PLH de la CAPM prévoit à l'horizon 2018 la réalisation de 4080 logements. Dans cet objectif global, 298 logements sont prévus à Trilport (D'ici 2018).

L'analyse du tissu urbain de la commune et de ses extensions récentes révèle une capacité de densification d'environ 600 logements supplémentaires.

En cœur de ville par exemple, l'îlot Saint-Fiacre/Verdun/Armentières (destiné à accueillir l'éco quartier Ancre de lune) semble propice à l'accueil de nouveaux logements. Par ailleurs, il existe également des possibilités de densification dans le reste du tissu urbain en zones UA, UB et UG.

Exemple de possibilité d'extension en zone UA au POS

CES : coefficient d'emprise au sol

SP : surface de plancher

	Existant	Autorisé	Parcelles en dessous du seuil	SP supplémentaire autorisée
CES	De 0% à 27,5%	50%	18/18	De 110m ² à 1138m ²

* Définition du SDRIF 2013



- Ilot analysé
- Parcelles disposant encore de droits à construire au POS

Exemple de possibilité d'extension en zone UB au POS

CES : coefficient d'emprise au sol

SP : surface de plancher

	Existant	Autorisé	Parcelles en dessous du seuil	SP supplémentaire autorisée
CES	De 0% à 22,7%	50%	7/7	De 209 m ² à 1245 m ²



- Ilot analysé
- Parcelles disposant encore de droits à construire au POS



Exemple de possibilité d'extension en zone UG au POS

CES : coefficient d'emprise au sol

SP : surface de plancher

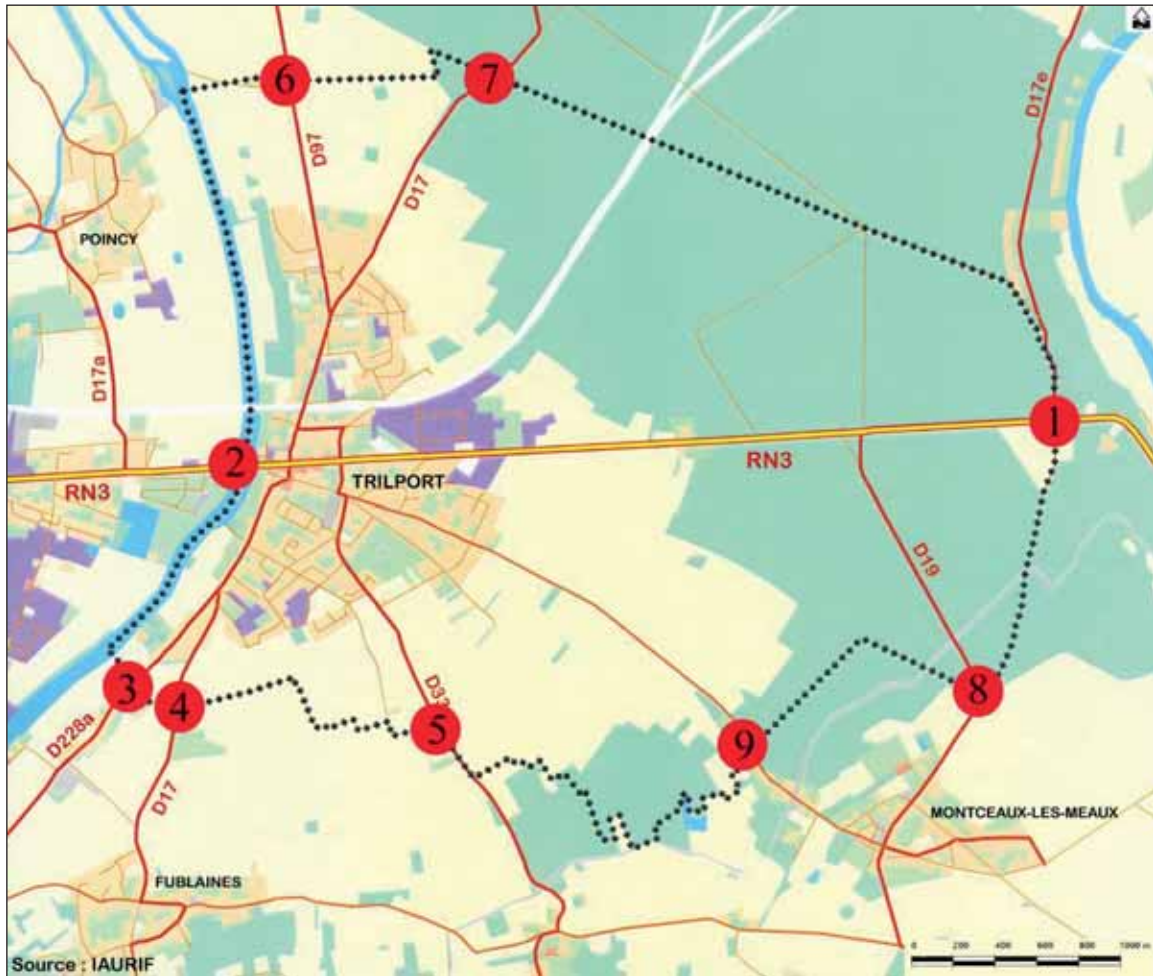
	Existant	Autorisé	Parcelles en dessous du seuil	SP supplémentaire autorisée
CES	De 5% à 16,4%	35%	16/16	De 166m ² à 528 m ²



-  Ilot analysé
-  Parcelles disposant encore de droits à construire au POS

1.7. LES ENTREES DE VILLE

Carte sur les entrées de ville de la commune de Trilport



Source : Atelier TEL, issu de la carte réseau viaire de l'IAURIF

La ville de Trilport possède plusieurs entrées de ville du fait des différentes liaisons routières avec ses communes voisines.

La ceinture agricole à l'Est de la commune ainsi que le passage de La Marne à l'Ouest formant la frontière avec la ville de Meaux permet une très bonne lisibilité des paysages caractéristiques de la commune depuis les différentes entrées de ville. De plus, la configuration géographique et topographique de Trilport accentue les vues dégagées et souligne les entrées dans le tissu urbain.

Entrée de ville n°1, à l'Est par la RD603

Par l'Est, l'arrivée sur Trilport offre un panorama intéressant. La qualité paysagère est remarquable dès la sortie de l'autoroute A4 : suivi de la Marne sur quelques kilomètres, traversée du bourg traditionnel de St-Jean-les-deux-Jumeaux et montée sur la forêt domaniale de Montceaux dont on aperçoit aisément les lisères depuis la RD603.

Lorsqu'on arrive au plus haut niveau de la forêt de Montceaux, la ville de Trilport se dessine le long de la perspective que constitue la RD603 suivi de la ville de Meaux en arrière-plan.

Cette entrée de ville a fait l'objet d'une étude spécifique menée en 2005 qui a abouti à la révision simplifiée n°2 du POS. Cette étude d'entrée de ville répond aux prescriptions de l'article L 111-1-4 du Code de l'urbanisme permettant une ouverture à l'urbanisation des espaces situés aux abords de la RD603 en entrée de ville Est de Trilport. Cette ouverture à l'urbanisation a été justifiée au regard des cinq critères que sont : nuisances, sécurité, qualité architecturale, qualité de l'urbanisme et des paysages.

Entrée de ville n°1



Entrée de ville n°2, à l'Ouest par la RD603

L'arrivée depuis Meaux, par l'Ouest est marquée par un alignement de platanes caractéristique. Autrefois, ces alignements le long des nationales, entre deux villages, étaient très fréquents en Seine-et-Marne. Leur rôle était de signaler la route et de permettre un cheminement à l'abri du soleil.

Malgré la traversée de La Marne, l'arrivée par l'Ouest est marquée par la continuité urbaine de l'agglomération, à l'inverse de l'arrivée par l'Est qui marque une rupture entre un espace à dominante rurale et un espace urbanisé. Du pont de Trilport, on peut observer un front urbain constitué dans la majorité des cas par des constructions rurales anciennes de deux à trois niveaux.

Entrée de ville n°2



L'entrée de ville n°3, par la D228a

Il s'agit de l'entrée de ville par le sud-ouest de la commune, c'est-à-dire par la Départementale D 228a. Cette départementale relie Trilport à la commune de Nanteuil-les-Meaux. Il s'agit d'une voie très empruntée puisqu'elle permet l'accès à l'A4 en évitant Meaux et ses embouteillages. Cette entrée de ville se décompose en deux temps.

Dans une première séquence, les vues sont dégagées de chaque côté de la voie. Vers l'ouest, le paysage agricole est remarquable. Ces espaces constituent le point de départ de la ceinture agricole qui entoure Trilport jusqu'au nord. Des aménagements paysagers qualitatifs ont été réalisés par les services municipaux (panneau « ville fleurie », plantations, fleurs etc). Vers l'est, une échappée visuelle permet d'apercevoir la Marne derrière les boisements du bord de rivière. Cette première séquence constitue une respiration fondamentale qu'il serait dommageable de voir disparaître.

Dans la seconde séquence, l'urbanisation reprend de part et d'autre de la voie, avec un bâti pavillonnaire relativement récent. Cette urbanisation est limitée par le ru du Travers dont la végétation permet une bonne

transition avec l'espace naturel. Les arbres et buissons du ru en lisière de l'urbanisation permettent une bonne intégration du bâti dans le paysage.

Entrée de ville n°3



L'entrée de ville n°4, par la D17

Cette entrée de ville se situe sur la D17, en provenance de Fublaines. Un déséquilibre caractérise cette entrée de ville. A l'ouest se dessinent tout d'abord les terres agricoles suivies rapidement par des maisons individuelles implantées parallèlement à la voie. A l'est, les espaces urbanisés commencent plus en amont.

A l'ouest, un trottoir et des stationnements sont aménagés devant les habitations pour le stationnement et les accès piétons. En revanche à l'est le traitement est de type plus routier. Cette partie de l'entrée de ville a fait récemment l'objet d'aménagements qualitatifs : petites plantations sur les bas-côtés.



Entrée de ville n°4



L'entrée de ville n°5, par la D33

Cette entrée de ville par la D33 est également marquée par un déséquilibre entre d'un côté de l'habitat et de l'autre côté les champs cultivés. Les résidences sont de type pavillonnaire. On remarque également une moindre qualité paysagère de cette entrée de ville par rapport aux autres entrées de ville de la commune (peu ou pas de trottoirs, route en mauvais état etc).

Entrée de ville n°5



L'entrée de ville n°6, par la D97

D'une altitude moyenne de 75 mètres avant de pénétrer dans la zone urbaine, la D97 traverse les paysages très ouverts de la zone cultivée. Les éléments les plus remarquables de cette séquence sont : les lisières boisées et le front urbain, les boisements qui longent la Marne et la ligne à très haute tension qui coupe la route en biais juste à l'entrée de la ville.

Entrée de ville n°6



Au niveau urbain, l'entrée de ville est marquée par une dichotomie avec du pavillonnaire très visible à l'Ouest et des propriétés plus grandes protégées par de vastes clôtures, à l'Est.

La hauteur de l'ensemble des bâtiments est faible (R+1+C). Les maisons situées à l'Est sont accessibles par une voirie privée en impasse donnant sur la RD97. Les habitations de l'Est accèdent directement par la RD97.

Un certain manque d'unité au niveau de l'implantation du bâti par rapport à la départementale est à noter. A l'Ouest, plusieurs constructions sont implantées en biais par rapport à cet axe. Cette mauvaise intégration est accentuée par l'absence de plantations en clôture qui pourraient faire écran. En revanche, à l'Est, on observe de vastes propriétés mieux intégrées derrière des clôtures abondamment plantées.

La D97 est une départementale très fréquentée et la circulation journalière est d'environ 3000 véhicules par jour dans les deux sens confondus (d'après l'étude de circulation effectuée en juin 98 par le Conseil général de Seine-et-Marne). Elle rejoint la D17 juste après son entrée dans la zone urbaine et débouche sur la RD603 en plein cœur de Trilport. Bruits, circulation et passage de la ligne à très haute tension sont les principales nuisances que subit ce secteur.

L'entrée de ville n°7, par la D17

La D17 vient de la commune d'Isles-les-Meldeuses et traverse la forêt de Montceaux avant d'arriver sur Trilport. Dans cette entrée de ville aussi, les éléments remarquables sont les vues sur les espaces agricoles de chaque côté de la voie en sortant du bois. Cependant les vues ne sont que de courte durée puisque l'entrée dans le tissu urbain se fait rapidement. Depuis la réalisation d'un lotissement à l'est de la voie, la perception paysagère de cette entrée est équilibrée au niveau de l'accès dans l'urbanisation. Cependant, les limites de l'urbanisation sont largement plantées sur l'ouest alors que l'on ne perçoit que le bâti sur l'est. La réglementation du POS ayant imposé la réalisation de plantations en limite de la nouvelle opération, ce déséquilibre devrait être comblé dans quelques années.

Un élément vient perturber le paysage, il s'agit de la ligne haute tension.

Entrée de ville n°7



L'entrée de ville n°8, par la D19

Cette entrée de ville se caractérise par l'absence de visibilité du tissu urbain de Trilport contrairement aux autres entrées de ville. La RD19 permet l'accès à Montceaux-les-Meaux et se dirige plus loin vers Coulommiers.

Depuis Montceaux-les-Meaux, l'entrée de ville de Trilport correspond également à l'entrée dans la forêt domaniale de Montceaux. Les espaces boisés de part et d'autre de la voie, ainsi que le dénivelé que subit la départementale pour rejoindre la D603, rendent cette entrée de ville remarquable.

Entrée de ville n°8



L'entrée de ville n°9, par la route de Montceaux-les-Meaux

Cette entrée de ville par la route de Montceaux-les-Meaux est une des entrées de ville les plus remarquables de Trilport. Le paysage est ouvert vers les espaces agricoles qui forment un cirque de chaque côté de l'entrée de ville. L'urbanisation de Trilport ne se distingue qu'au loin et se confond presque dans le paysage. Les lisières des bois de la forêt domaniale de Montceaux viennent à leur tour entourer les terres agricoles et contrastent avec la plaine légèrement vallonnée.

Entrée de ville n°9



2. L'HABITAT

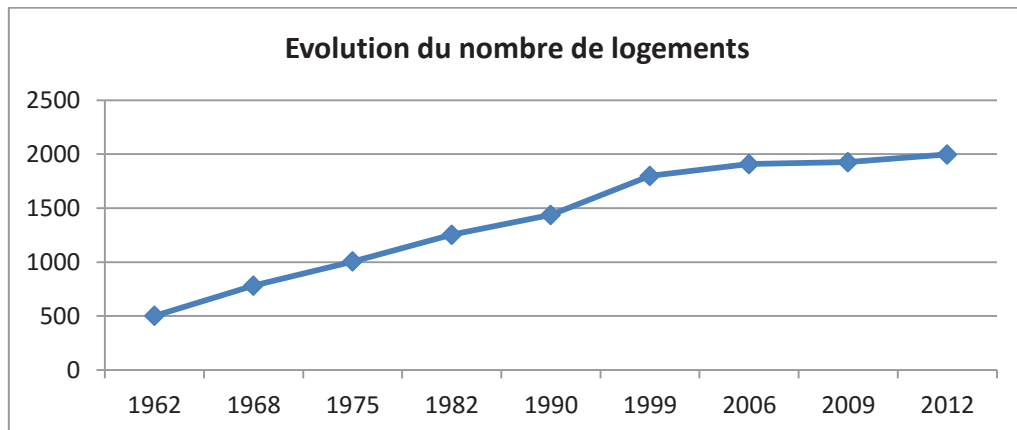
Il convient de présenter dans un premier temps les caractéristiques du parc de logements présent sur la commune avant d'analyser les particularités de la population. L'évolution et la structure d'une population s'expliquent en effet par les éléments qui définissent le logement.

Nous partons de l'hypothèse suivante : l'offre de logements et ses propriétés conditionnent les spécificités de la population habitante. Il en est le principal déterminant. Aussi, cette présentation tiendra compte de ce lien de causalité.

2.1. LES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS

2.1.1. UNE URBANISATION CONTINUE

La commune de Trilport comptait 1926 logements en 2006, 128 logements de plus qu'en 1999 et 18 de plus qu'en 2009.



© Insee, RP2012 exploitations principales

La commune compte au dernier recensement 1997 logements (2012), soit environ 200 de plus qu'en 1999.

Tableau : Croissance du nombre de logements

Année de recensement	Nombre de logements	Croissance entre les recensements	Croissance annuelle moyenne
1962	501		
1968	781	280	47
1975	1 005	224	32
1982	1 253	248	35
1990	1 437	184	23
1999	1 798	361	40
2006	1 908	110	16
2009	1 926	18	6
2012	1 997	71	23

Entre 1962 et 2006, le parc de logements trilportais a connu une progression régulière de logements, de l'ordre d'une trentaine de logements neufs par an. Le rythme de la construction s'est légèrement ralenti entre 1982 et

1989, mais entre 1990 et 1999, on a pu observer une reprise de la construction en particulier avec la réalisation de la ZAC de la Mère-Grand et du lotissement pavillonnaire des Hauts-de-Trilport.

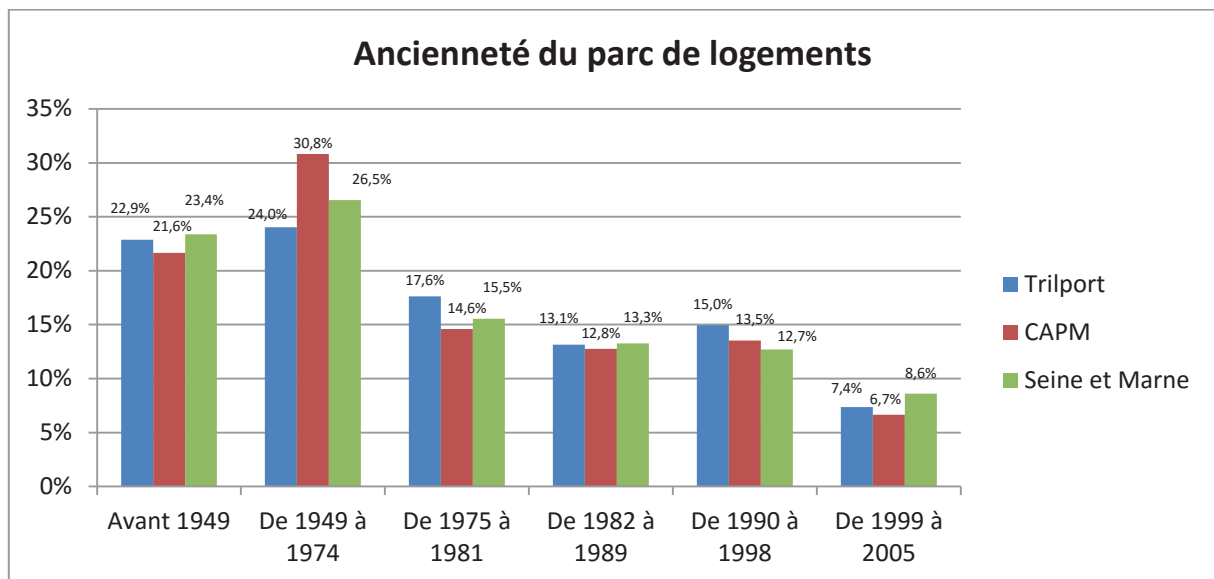
Après 1999, la tendance s'est à nouveau ralentie avec une augmentation d'environ 16 logements par an et de 6 logements par an depuis 2006. Néanmoins, une reprise est notable après 2009 avec une moyenne de 23 logements construits par an, grâce à trois inflexions communales :

- Lancement d'un parc d'équipements publics
- Restructuration des services
- PLU

2.1.2. UN PARC DE LOGEMENTS RECENTS

La production de logements à Trilport se caractérise par sa régularité, même si chacune des opérations ne représentaient pas plus de 100 logements. Cela induit une répartition des logements selon leur âge plus équilibrée qu'ailleurs. Le parc de logements trilportais présente deux caractéristiques :

- Un parc de logements anciens (c'est-à-dire construit avant 1949) important : ils représentaient presque le quart des logements communaux en 2008 (22,9%), chiffre proche de celui de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux ;
- D'autre part, Trilport n'a pas connu la construction massive de logements collectifs sous forme de cités d'habitat social, pendant la période des 30 Glorieuses (1945-1975). L'ensemble du parc est récent, puisque plus de 50% des logements trilportais ont été construits après 1975 (53,1%).



©RGP 2008, exploitation principale

Tableau : Ancienneté du parc de logements jusqu'en 2005

	Trilport (Nbre)	Trilport (%)	CA Pays de Meaux	Seine-et-Marne	Ile-de-France
Avant 1949	437	22,9%	21,6 %	23,4%	32,5%
De 1949 à 1974	459	24,0%	30,8%	26,5%	34,4%
De 1975 à 1981	337	17,6%	14,6%	15,5%	11,9%
De 1982 à 1989	251	13,1%	12,8%	13,3%	7,8%
De 1990 à 1998	286	15,0%	13,5%	12,7%	8,4%
De 1999 à 2005	141	7,4%	6,7%	8,6%	5,0%
Ensemble	1 911	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

©RGP 2008, exploitation principale

2.1.3. UNE MAJORITE DE GRANDS LOGEMENTS

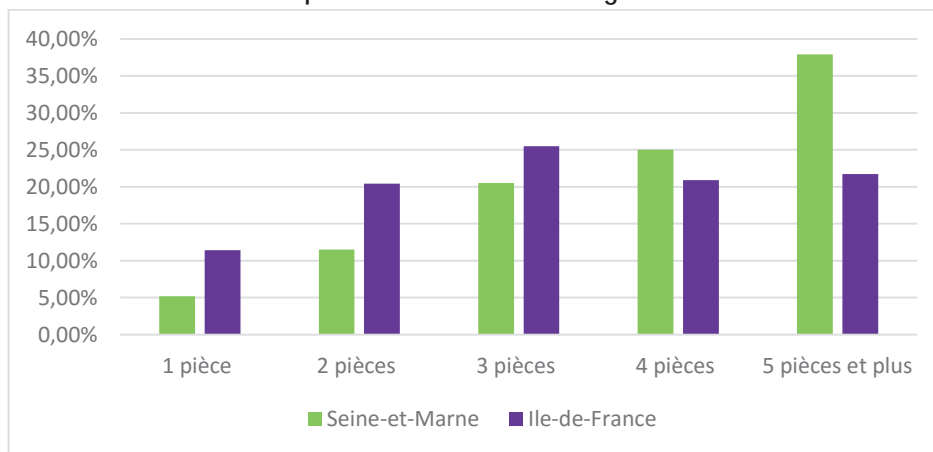
La prédominance de l'habitat individuel, jusqu'en 2009, explique le nombre élevé de grands logements. Ainsi, Trilport compte essentiellement des grands logements de 4 pièces et plus (76% contre 64% en Seine-et-Marne et 43% en Ile-de-France) et en particulier de plus de 5 pièces (44% des résidences principales).

Les petits logements sont donc sous-représentés : la commune accueille 3,4% de 1 pièce et 6,9% de 2 pièces (soit 10,3% des logements de Trilport), alors que les ménages de 1 et 2 personnes, potentiellement intéressés par ce type de logements, représentent 54% des ménages trilportais. En effet, Trilport compte 5,2 ménages de 1 à 2 personnes pour seulement 1 logement de 1 à 2 pièces (contre 3,5 ménages en Seine-et-Marne).

Le vieillissement de la population amène les grands logements à n'être occupés que par 1 ou 2 personnes. D'autre part, le déficit de petits logements n'encourage pas le maintien ou l'attraction sur la commune des jeunes, seuls ou en couple, et risque à terme d'accroître le phénomène de vieillissement de la commune.

Afin de répondre aux exigences de la loi SRU la Ville a lancé un programme de constructions de logements sociaux, autour notamment de l'éco quartier de l'Ancre de lune, qui devrait inverser la tendance.

Comparaison de la taille des logements



©RGP 2012, exploitation principale

Tableau : Comparaison de la taille des logements des résidences principales

	Trilport	CA du Pays-de-Meaux	Seine-et-Marne	Ile-de-France
1 pièce	3,4%	5,3%	5,2%	11,4%
2 pièces	8,5%	14,1%	11,5%	20,4%
3 pièces	14,1%	25,6%	20,5%	25,5%
4 pièces	31,1%	26,1%	25,0%	20,9%
5 pièces et plus	42,9%	28,9%	37,9%	21,7%
Ensemble	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

©RP 2012, exploitation principale

Tableau : Evolution et comparaison de la taille des ménages des résidences principales

	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2009	CAPM 2009	Seine-et-Marne 2009	Ile-de-France 2009
1 personne	13,48%	18,48%	19,31%	28,26%	25,83%	35,69%
2 personnes	31,01%	30,46%	34,50%	29,10%	30,49%	28,59%
3 personnes	20,60%	21,13%	19,36%	17,55%	17,60%	14,83%
4 personnes	23,28%	19,27%	17,72%	15,09%	16,71%	12,95%
5 personnes	9,04%	8,07%	6,31%	6,60%	6,61%	5,39%
6 personnes ou plus	2,60%	2,59%	2,80%	3,41%	2,76%	2,55%

©RGP 2008, exploitation complémentaire

	Nombre de ménages de 1 à 2 personnes pour un logement de petite taille (1-2 pièces)	Nombre de ménages de 3 à 4 personnes pour un logement de moyenne taille (3-4 pièces)	Nombre de ménages de 5 personnes et plus pour un logement de grande taille (5 pièces et plus)
Trilport	5.2	0.8	0.2
Seine-et-Marne	3.5	0.8	0.2

Source : Insee, RP 2009 exploitation principale.

2.1.4. UN PARC DE LOGEMENTS VIEILLISSANTS MAIS CONFORTABLES

Le caractère récent du parc de logements se traduit par un niveau de confort élevé. Ainsi, les logements présentant tous les éléments de confort (salle de bain avec baignoire ou douche) représentaient 96,9% des logements trilportais en 2009 (ils représentent 97,1% des logements seine-et-marnais et 94,7% des logements franciliens).

En outre, le parc de logements inconfortables a diminué, même si des logements insalubres sont toujours présents, puisque les logements ne possédant aucun élément de confort n'étaient plus que 3 en 1999 (soit 0,18% des résidences principales), contre 17 en 1990 (1,3% des résidences principales).

Au regard de l'âge moyen des logements sur Trilport, beaucoup présentent une efficacité énergétique tout à fait relative et sont très éloignés des RT actuelles.

Parc privé potentiellement indigne en 2007

	Logements privés repérés comme potentiellement indignes (PPPI)	Nbre de résidences principales privées (RPP)	Part de PPPI dans le parc privé
Trilport	50	1 745	3 %
Seine-et-Marne	11 720	403 294	3 %

Source : Filocom 2007 - MEDDTL d'après DGFIP, traitement CD ROM PPPI ANAH ("s": donnée < 11, secrétisée).

Par ailleurs, il apparaît que Trilport comportait 88 logements potentiellement indignes en 2003, soit 5% du parc privé, et 50 logements en 2007, soit 3% du parc privé. Ce taux est équivalent à celui du département.

2.1.5. LES RESIDENCES PRINCIPALES ET LES RESIDENCES SECONDAIRES

La part des résidences principales a augmenté entre les trois derniers recensements de 1990, 1999 et 2009, du fait de la construction de 499 logements neufs (284 entre 1990 et 1999 et 215 entre 1999 et 2009) d'une part, et de la remise à l'habitation de quelques logements occupés occasionnellement, de résidences secondaires ou de logements vacants d'autre part.

Ainsi, la part des résidences secondaires a diminué entre 1990 et 2009, passant de 36 à 28 logements entre 1990 et 1999, puis de 28 à 11 entre 1999 et 2009. Elle reste de plus inférieure aux moyennes départementales et franciliennes : 0,6% contre 2,7% en Seine-et-Marne et 2% en Ile-de-France.

Tableau : Evolution et comparaison des résidences principales et résidences secondaires

	1999		2012				
	Trilport (Nbre)	Trilport (%)	Trilport (Nbre)	Trilport (%)	CA Pays de Meaux	Seine-et-Marne	Ile-de-France
Résidences principales	1661	92,40%	1 877	94,00%	91,80%	90,70%	91%
Résidences secondaires et occasionnelles	33 (28+5)	1,8% (1,6+0,3)	9	0,40%	0,90%	3%	3,10%
Logements vacants	104	5,80%	112	5,60%	7,30%	6%	6%
Ensemble	1798	100%	1 998	100%	100%	100%	100%

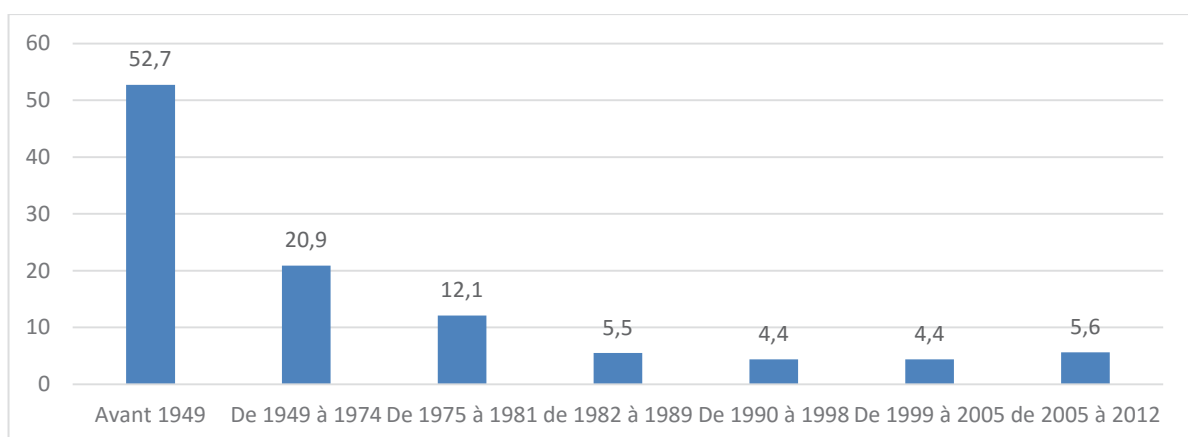
©RGP 1999 et 2009, exploitation principale

2.1.6. LA VACANCE EN BAISSÉ D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE

Le nombre de logements vacants était en progression régulière depuis 1982 et leur part progressait proportionnellement à l'évolution du parc. Leur nombre continue à augmenter mais leur part est en diminution depuis 1999. En effet on dénombre 112 logements vacants en 2009 contre 104 en 1999 et 89 en 1990. Le taux de vacance des logements communaux tend à diminuer (6,2% en 1990, 5,8% en 1999, 5,6% en 2012). Le taux de logements vacants s'éloigne de la valeur de 6% qui représente la part du logement vacant nécessaire pour assurer un marché du logement relativement fluide et ainsi éviter les fortes augmentations des prix des logements.

Cependant, la vacance est surtout importante dans le parc ancien, construit avant 1949 (52,7% en 2008, soit 48 logements sur 91 logements vacants), ce qui pourrait permettre une remise sur le marché de logements vacants après réhabilitation.

Les logements vacants selon leur période de construction



©RGP 2012, exploitation principale

2.1.7. UNE MAJORITE DE LOGEMENTS INDIVIDUELS

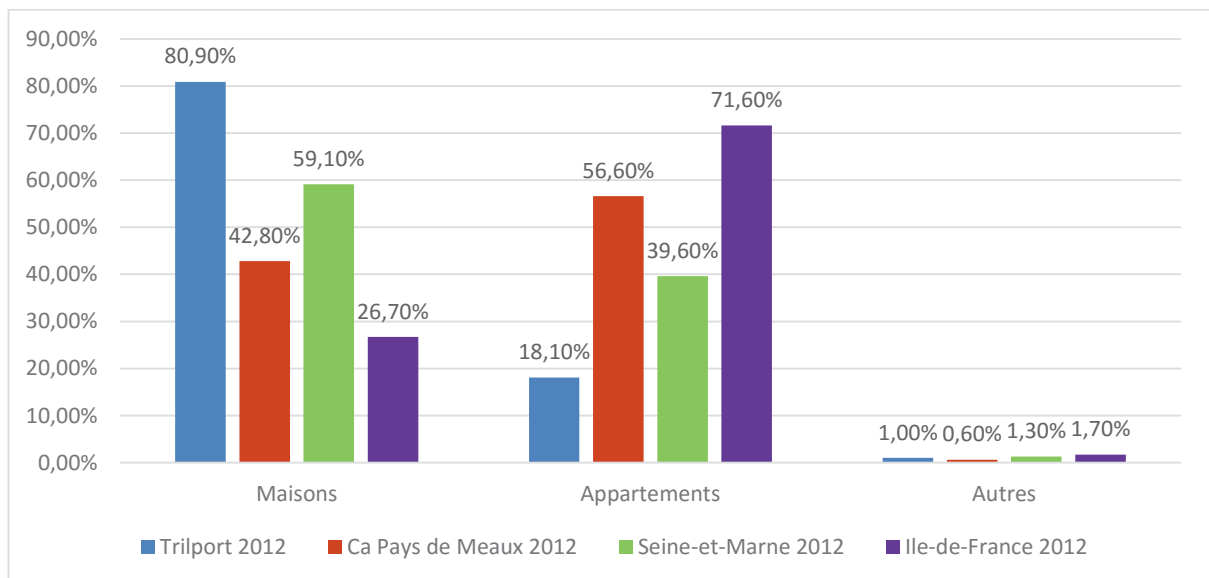
Le caractère résidentiel est dominant puisque 83% des logements trilportais étaient des maisons individuelles en 2008. Cette proportion n'est que de 45% pour la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux, de 61% pour l'ensemble de la Seine-et-Marne et de 28% pour l'Île-de-France.

La proportion de maisons individuelles a cependant baissé de plus de dix points depuis 1990 puisqu'on est passé de 93,1% de maisons individuelles sur la commune en 1990 à 82,7% en 2008, au profit des appartements.

Tableau : Evolution et comparaison des typologies de logements

	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2012	Ca Pays de Meaux 2012	Seine-et-Marne 2012	Île-de-France 2012
Maisons	93,11%	90,31%	80,90%	42,80%	59,10%	26,70%
Appartements	4,98%	8,61%	18,10%	56,60%	39,60%	71,60%
Autres	1,91%	1,08%	1,00%	0,60%	1,30%	1,70%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

©RGP 1990, 1999, 2008, exploitation principale



©RGP 2008, exploitation principale

2.1.8. LE STATUT D'OCCUPATION DES LOGEMENTS

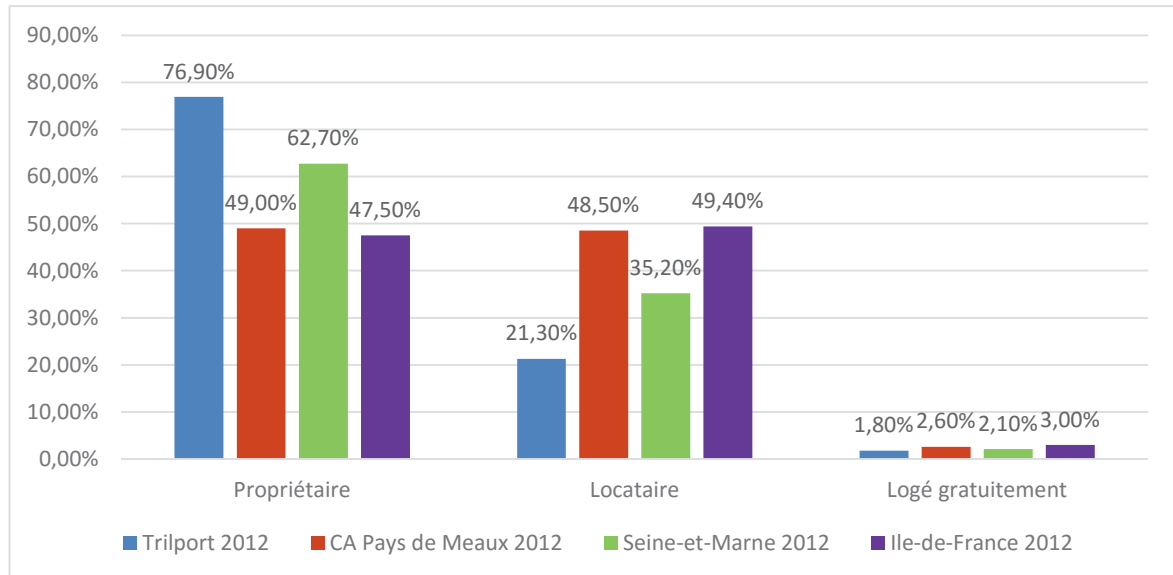
Près de 80% des logements trilportais sont occupés par leurs propriétaires (contre 49% dans l'agglomération, 62,7% en Seine-et-Marne et 47,5% en Île-de-France). La part des propriétaires, si elle avait baissé de près de 7 points entre 1990 et 1999, s'est stabilisée entre 1999 et 2012 (78,15% en 1999 et 76,9% en 2012 soit 1.25%). Les constructions nouvelles continuent à rééquilibrer le parc de logements quant aux statuts d'occupations existants mais à un rythme réduit.

La distribution des propriétaires et des locataires est en revanche équilibrée à l'échelle de la communauté d'agglomération (49% de propriétaires et 48,5% de locataires), comme de la région (47,5% de propriétaires et 49,4% de locataires). Trilport se rapprocherait davantage de la situation départementale où l'on constate un nombre nettement plus important de propriétaires que de locataires (62,7% de propriétaires et 35,2% de locataires) mais avec un écart toutefois moins marqué qu'à Trilport.

Tableau : Evolution et comparaison des statuts d'occupation

	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2012	CA Pays de Meaux 2012	Seine-et- Marne 2012	Ile-de-France 2012
Propriétaire	84,76%	78,15%	76,90%	49,00%	62,70%	47,50%
Locataire	10,87%	19,51%	21,30%	48,50%	35,20%	49,40%
Logé gratuitement	4,36%	2,35%	1,80%	2,60%	2,10%	3,00%
Ensemble	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

©RGP 1990, 1999, 2008, exploitation principale



©RGP 2012, exploitation principale

2.1.9. LA SEGMENTATION DU PARC DE LOGEMENTS

La segmentation du parc de logements a pour but de rendre compte de l'état et de la diversité du parc de logements de la commune. Elle permettra de rechercher et de proposer des actions adaptées pour élargir et diversifier le marché du logement, afin d'améliorer la diversité et l'équilibre de la composition sociale de la population, tout en répondant à ses besoins, et de permettre de mieux assurer le bon fonctionnement des différents équipements publics et privés.

La segmentation du parc de logements consiste à distinguer vingt segments caractérisés par trois groupes de critères :

- individuel / collectif ;
- propriétaire / locataire / logé gratuitement ;
- parmi le locatif : logement loué meublé / logement loué vide privé / logement loué vide public (hlm).

La segmentation des logements à Trilport fait apparaître trois grandes caractéristiques :

- Les propriétaires occupent essentiellement des maisons individuelles. Parmi les résidences principales, on dénombre 78% de propriétaires de maisons (segment 1) contre à peine 2% de propriétaires d'appartements (segment 7).
- Le secteur locatif est très faiblement représenté, et particulièrement le parc locatif dans l'individuel. En effet, moins de 6% des résidences principales sont occupées par des locataires en individuel (segments 3

à 5), et 13% par des locataires en appartement (contre plus de 43% au sein de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux ou 28% à l'échelle départementale –segments 8 à 10–).

- Le secteur locatif social est encore plus faiblement représenté. Moins de 1% des résidences principales sont occupées par des locataires du logement social en individuel (segment 5). Le parc locatif social n'est pas beaucoup mieux représenté dans le collectif : seulement 4% des résidences principales sont occupées par des locataires de logement hlm en collectif (segment 10).

L'inventaire des logements locatifs sociaux recensait, au 1er janvier 2003, 88 logements locatifs sociaux à Trilport, 92 en 2005, 93 en 2008, 100 en 2009[†] et 118 en 2014 (Répertoire du parc locatif des bailleurs sociaux - RPLS).

Ainsi, au 1er janvier 2014, le taux de logements sociaux était de 6%. Un an après, au 1er janvier 2015, il était de 7%. On note donc une forte augmentation du nombre de logements sociaux sous l'impulsion communale depuis 2008.

Sur les 118 logements, 101 appartiennent à Meaux Habitat, et 17 à l'ESH FSM. La majorité est implantée sur la ZAC de la Mère-Grand. Le parc restant est localisé dans le bourg de Trilport (avenue du Général-de-Gaulle, avenue du Maréchal Joffre, rue Aveline et rue de Lizy). La majorité de ces logements sont des T3/T4/T5.

A titre indicatif, courant 2006, la mairie de Trilport recensait 75 demandes de logements sociaux.

En 2009, elle en recensait 124, réparties de la façon suivante :

- T1 : 27 demandes
- T2 : 44 demandes
- T3 : 34 demandes
- T4 : 17 demandes
- T5 et plus : 2 demandes

Au 1er août 2015, elle en recense 52 (déposées au CCAS, Centre Communal d'Action Sociale), réparties de la façon suivante :

- T1/T2 : 7 demandes
- T2 : 8 demandes
- T2/T3 : 7 demandes
- T3 : 10 demandes
- T3/T4 : 7 demandes
- T4 : 5 demandes
- T4/T5 : 6 demandes
- T5 : 2 demandes

[†] Chiffre enquête EPLS (Enquête sur le Parc Locatif Social) pour 2008. Cette enquête est effectuée tous les ans (chiffres au 1er janvier) et ne couvre pas les logements-foyers, les résidences pour personnes âgées ou handicapées, etc.

	Demandes (tout choix)		Type de logement souhaité (tout choix)			
	Total	Dont Hors 77	F1-F2	F3	F4	F5 et +
Trilport	266	16	35 %	41 %	19 %	5 %
Bassin d'habitat de Meaux (PDALPD)	2 445	191	41 %	24 %	20 %	5 %
Seine-et-Marne	23 114	3 008	38 %	34 %	23 %	5 %

Source : fichier préfectoral des demandeurs 2010

Bassin d'Habitat de Marne Nord : 197 demandeurs de plus de 3 ans, soit 8 %.

En 2010, le fichier préfectoral des demandeurs indiquait que 266 demandes étaient enregistrées à Trilport. On note la forte proportion de petits logements F1-F2, représentant 35% des demandes et des F3 représentant 41% des demandes.

Cet état de fait pénalise le maintien sur la commune des jeunes, seuls ou en couples, et des personnes aux revenus modestes dont des personnes âgées. En conséquence, il n'encourage pas le développement des mixités sociale et générationnelle à l'échelle de la commune.

			Trilport		CAPM	Seine et Marne	
			nombre	%	%	%	
Individuel	Propriétaire		1	1398	78,3%	40,3%	54,4%
	Locataire	logement meublé	3	2	0,1%	0,1%	0,2%
		logement vide privé	4	82	4,6%	3,0%	4,2%
		logement vide hlm	5	14	0,8%	1,2%	1,5%
	Logé gratuitement		6	19	1,1%	0,9%	1,2%
Collectif	Propriétaire		7	32	1,8%	9,6%	9,3%
	Locataire	logement meublé	8	4	0,2%	0,7%	1,2%
		logement vide privé	9	156	8,7%	15,7%	11,8%
		logement vide hlm	10	73	4,1%	26,8%	15,1%
	Logé gratuitement		11	5	0,3%	1,8%	1,1%
TOTAL			1785	100%	100%	100%	

©RGP 2008, exploitation principale

Le secteur locatif social ne permet ni de répondre aux besoins exprimés sur la commune, ni aux obligations de la loi, d'autant qu'une tendance se développe : celle des familles éclatées, entraînant des décohabitations multiples.

Une des priorités de ce Plan Local d'Urbanisme est bien la relance de la construction de logements sociaux, afin d'offrir un vrai parcours résidentiel au sein de la commune. La diversification de la taille, de l'accessibilité et de la nature des logements favorisera mixité sociale et générationnelle.

La commune a rencontré quatre types de contraintes qui ont considérablement perturbé son action dans le développement du logement social :

- Financières : malgré des difficultés budgétaires réelles, la ville préemptait régulièrement, malgré des finances limitées, le prix du foncier élevé sur la commune limitant considérablement les capacités d'action communale. En 2009, elle a passé une convention avec l'EPFIF, qui désormais peut préempter à sa place sur des secteurs stratégiques.
- Foncières : ne disposant que de peu d'emprises foncières, il lui faut acquérir le foncier ce qui impose des montages financiers délicats et longs avec les différents organismes et bailleurs.
- Règlementaires : la durée de réalisation d'un Plan Local d'Urbanisme, nécessaire pour permettre à la commune de préempter des terrains pour réaliser des opérations de construction de logements sociaux, est particulièrement longue. De plus cela a été aggravé par l'annulation du PLU par le tribunal administratif de Melun en décembre 2012.
- De zonage : le classement de Trilport en zone 2 pénalise le montage de toute opération de construction de logement social engagée sur le territoire de la commune.

Malgré ces difficultés, depuis 2006, la municipalité a engagé un plan d'action et noué des partenariats (voir ci-après) qui lui permettront non seulement de répondre aux objectifs quantitatifs fixés par l'Etat mais également de respecter les exigences qualitatives qu'elle s'est fixées :

- lancer des opérations à taille humaine, proportionnées à la commune et aux quartiers, en évitant les concentrations excessives de logements sociaux,
- promouvoir un logement social de qualité permettant de diminuer le prix des charges des futurs locataires et dans le même temps de participer à la lutte contre le réchauffement climatique,
- créer une mixité sociale et générationnelle épanouie...

Si ces exigences apparaissent comme techniquement plus compliquées à mettre en place, elles sont garantes de la qualité de vie future des habitants et de la cohésion sociale pour la collectivité. Elles se matérialisent notamment dans le projet de l'éco quartier « L'Ancre de lune » mené par la commune et dont la phase opérationnelle sera prochainement engagée (sites de la ZAC Saint-Fiacre/Verdun – Berlioz/Fublaines et de la Talmouze).

Dans le même temps, la commune a restructuré ses services (création d'un secteur jeunesse et d'une filière territoriale animation, création d'une Police Municipale...), contracté des partenariats avec le Conseil général et le Conseil régional autour de deux dispositifs contractuels (Contrat Régional et CONT.A.C.T) qui lui ont permis de créer des structures pour accueillir les futurs habitants (création d'un centre de loisirs, extension d'une école, création de locaux périscolaires, extension du complexe sportif ...), et signé une convention d'intervention foncière avec l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France afin que celui-ci accompagne la commune dans son action foncière sur des territoires d'intervention ciblés (en particulier en centre-ville), étape essentielle en vue de la réalisation de nouveaux programmes d'habitat.

2.3. LES OBJECTIFS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

2.3.1. LA LOI SOLIDARITE ET RENOUVELLEMENT URBAIN

L'article 55 de la loi SRU du 13 décembre 2000 impose aux communes de plus de 1500 habitants en Ile-de-France (3500 dans les autres régions) la construction de nouveaux logements sociaux lorsque cette catégorie de logements représente moins de 20% des résidences principales de la commune. Une taxe est prélevée par l'Etat en cas de non-respect de cet article.

Trilport est concerné par l'article 55, et le développement du logement social est une des priorités de ce Plan Local d'Urbanisme qui facilitera le rattrapage en logements locatifs aidés.

La commune a lancé une série d'initiatives qui ont conduit à la contraction avec l'Etat d'un Contrat de Mixité Sociale bâti autour d'un calendrier d'action multiples.

La loi du 18 janvier 2013 est venue renforcer ces obligations de production en logement social, puisqu'elle a permis le rehaussement du taux SRU à 25% de logements sociaux. Cette mesure impose un renforcement des obligations triennales dès la période 2014-2016. L'objectif de réalisation correspondra à 25% du nombre de logements manquants pour la période 2014-2016, à 33% pour la période 2017-2019, à 50% pour la période 2020-2022, et à 100% pour la période 2023-2025.

2.3.2. LE CONTRAT DE MIXITE SOCIALE

Lors du bilan 2005-2007, la Ville de Trilport, malgré l'action entreprise n'avait pas rempli son objectif triennal, et a subi une majoration. Devant la volonté municipale et les efforts engagés, et dans le cadre du bilan triennal 2005-2007, la commission SRU chargée d'examiner les difficultés rencontrées par la commune a proposé qu'un contrat de mixité sociale soit signé entre la commune et l'Etat.

Ce contrat, né d'une volonté commune, a de multiples raisons :

- la commune se situe en zone 2 bien que les coûts de construction sont égaux à ceux de la zone 1, or ce zonage n'est pas compensé par l'Etat,
- l'essentiel de l'effort est porté par la commune lors des procédures de préemption,
- une opération de construction de logements sociaux, portée par la commune, devait se faire mais a pris du retard du fait de la SNCF,
- l'objectif de la période précédente n'a pas été tenu pour seulement 4 logements, ce qui a été fait en mars 2009.

Ce contrat a eu pour objectif de définir les engagements de la commune de Trilport et de l'Etat, afin que la commune réponde à l'objectif de réalisation de 42 logements sociaux fixé pour la période triennale 2008 - 2010 et contribue à rattraper le déficit constaté sur la période 2005-2007.

Les objectifs sont les suivants :

2005-2007 : 41

2008-2010 : 42

2011-2013 : 39

2014-2016 : 67

Dans le cadre de ce contrat de mixité sociale, la commune s'est engagée à :

- signer une convention avec l'EPFIF. Une convention a été signée le 23 novembre 2009 pour le site de l'éco-quartier dénommé « Cœur de Ville » et de la Talmouze, ainsi que pour des zones à ouvrir à l'urbanisation.

- élargir son droit de préemption urbain sur les zones U et AU de son territoire via une délibération du Conseil Municipal.
- ouvrir à l'urbanisation plusieurs zones comprises dans le périmètre de la ZAC dans laquelle sont prévus au moins 30 % de logements sociaux.
- lancer une opération « Talmouze » intégrée au futur éco-quartier située en zone AUA à proximité du site Saint-Fiacre/Verdun de la ZAC et de la gare et dont le programme prévoit la réalisation de 13 logements locatifs sociaux et 8 logements en accession sociale.
- approuver un PLU qui intègre l'éco quartier « cœur de ville », et impose 30% de logements sociaux dans les constructions de plus de 5 logements. Cet éco quartier sera situé au PLU en zones AUA et AUGa, dont le règlement des zones fixe bien à l'article 2 l'obligation de réalisation d'un tiers de logements locatifs sociaux dans les constructions de 6 logements et plus.

A la fin de la période triennale 2008-2010, les objectifs du nouveau bilan ont été légèrement revus à la baisse puisqu'ils ont été fixés à 39 logements sociaux pour la période 2011-2013.

Figure : Programmation à venir des Logements Locatifs Sociaux

Année	Nbre logements sociaux livrés	Nbre résidences principales	% logements sociaux livrés	Nbre logements lancés	Logements livrés ou lancés		Objectif 20% en 2020		Objectif 25% en 2025		Objectifs Triennaux	Commentaires
					Total	%	Cible log.	à construire	Cible log.	à construire		
2006	88	1848	4,76	0	88	4,76						Meaux habtat : Aveline 8, Gal de Gaulle 2, 44 mai Joffre 9, Haendel 36, Mozart 20, Sibelius 13
2007	91	1834	4,96	2	93	5,07						Commune : Armentières 2 Meaux Habtat : haendel 1
2008	93	1836	5,07	7	100	5,45						Meaux Habtat : 49 mai Joffre 2
2009	100	1856	5,39	0	100	5,39						Meaux Habtat : 49 mai Joffre 2 FSM : 23 Aveline 5
2010	100	1859	5,38	12	112	6,02						Conventionnement EPF Contrat de Mixité Sociale
2011	112	1811	6,18	25	137	7,56	362	225	453	316	39	Meaux Habtat : 49 mai Joffre 12 23 Rue Aveline FSM
2012	112	1851	6,05	37	149	8,05	370	221	463	314		1 rue Aveline FSM
2013	112	1851	6,05	54	166	8,97	370	204	463	297		Talmouze 5 Rue de Montceaux
2014	120	1877	6,39	56	176	9,38	375	199	469	293		
2015	133	1890	7,04	57	190	10,05	378	188	473	283	67	Avenue Joffre (Monnard Scherer) : EPF
2016	145	1902	7,62	114	259	13,62	380	121	476	217		MARPA + 1er lot Ancre de lune : (EPF, AFTRP)
2017	176	1933	9,11	113	289	14,95	387	98	483	194		Rue de Gemigny : EPF et Bailleur
2018												
2019												
2020												

2.3.3. L'ACTION MUNICIPALE

Depuis 2004, la commune a considérablement renforcé ses moyens d'action, acquis un réel savoir-faire (connaissance des enjeux, acteurs, moyens et contraintes ...), réuni un réseau partenarial, initié un projet de développement durable du territoire, élaboré un référentiel durable de l'éco quartier à vocation de rétroagir sur l'ensemble de la ville et intégrant la mixité sociale et générationnelle et le développement du logement social comme priorités. La commune est par ailleurs lauréate du premier appel à projet NQU de la région et sélectionnée par l'Etat pour les éco quartiers qui donnent les moyens (ingénierie et optiques). Ceux-ci lui permettent de disposer du socle et des fondations nécessaires pour mener son action à bien et répondre aux exigences de la loi.

Une autre priorité de la commune est de privilégier la croissance urbaine en centre-ville et le développement de l'éco habitat afin de préserver les espaces naturels et agricoles de la périphérie tout en limitant l'empreinte humaine, dans le respect de l'esprit des lois Grenelle I et II.

Les opérations engagées ou en projet

A l'initiative de la municipalité :

- a) Prémption par la commune d'une propriété sise au 1 rue Aveline, destinée à être revendue au bailleur social FSM, construction de 13 logements sociaux, mis en service en 2015.
- b) Opération de 12 logements située au 1 bis rue de Montceaux, revente au bailleur social FSM, permis de construire déposé en 2011, livraison prévue pour 2015.
- c) Opération de 17 logements située route de Lizy (Arrondi), portée par FSM, permis de construire déposé en 2011, livraison prévue pour 2016.
- d) Opération rue de Germiny au Nord de la gare, de 70 logements dont 47 sociaux, portée par l'EPF et le bailleur social FSM.
- e) Opération pilote sur le secteur dit de la « Talmouze » qui a été lancée. L'opération mènera à la construction de 24 logements, dont 14 logements sociaux, avec un objectif de réalisation à court terme. L'EPFIF en charge de l'intervention foncière a acquis à l'amiable une partie des terrains du secteur. De plus, il a assisté la commune dans la préparation et la mise en œuvre du dossier de Déclaration d'Utilité Publique sur le périmètre afin d'en finaliser la maîtrise foncière. La DUP valant mise en compatibilité a été approuvée le 18 octobre 2013 par le conseil municipal.
- f) Opération de 14 logements sociaux avenue du Maréchal Joffre portée par l'EPF et le bailleur social FSM.
- g) Réalisation de l'éco quartier Ancre de lune par Grand Paris Aménagement (ex AFTRP), avec un objectif de production sur les phases 1 et 2 de 300 logements dont 156 sociaux.

Objectifs de réalisation à long terme

Dans le cadre de la création de l'éco quartier :

La commune a lancé un éco quartier, lauréat 2009 de l'appel à projet régional « Nouveaux Quartiers Urbains » de la Région Ile-de-France, et du concours national « Quartiers Durables ».

Le futur éco quartier a un objectif de réalisation d'environ 480 logements dont au minimum 30% de logements sociaux composés notamment de logements labellisés "Habitat Senior Services" et de 45 logements en résidence jeunes afin d'assurer la mixité sociale et générationnelle.

La ZAC a été créée en novembre 2011, suite à la consultation des aménageurs candidats pour sa réalisation, un candidat a été retenu en novembre 2012. Il a en charge l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC.

Dans le cadre de la révision du POS valant élaboration du PLU :

Ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces constructibles avec un minimum d'un tiers de logements sociaux (pour toutes les opérations de plus de 5 logements), création d'emplacements réservés dédiés à la construction de logements sociaux...

2.3.4. L'OPERATION PROGRAMMEE D'AMELIORATION DE L'HABITAT

Le nombre de ménages trilportais éligibles aux aides de l'ANAH est estimé à 158. Ces propriétaires occupants habitent dans des maisons individuelles construites avant 1975. Ces ménages représentent 23,9% de l'ensemble des propriétaires occupants contre 27,6% dans le département.

L'amélioration du parc immobilier privé des communes membres de la CAPM a été retenue comme d'intérêt communautaire par délibération du Conseil Communautaire du 24 juin 2005. La CAPM s'est ainsi lancée dans une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) intercommunale avec l'Etat et l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat.

Lancée en 2006, l'OPAH du Pays de Meaux prévoyait une programmation de logements à loyer maîtrisé dans le parc privé de 645 logements sur 5 ans, soit 129 logements par an (dont 23 conventionnés sociaux ou très sociaux).

Le champ d'application de cette OPAH portait sur les cœurs de bourgs des communes rurales, les centres des villes moyennes de l'agglomération et le centre ancien meldois. Elle concerne une partie du centre ancien de Trilport, et plus précisément une partie de la zone UA du POS applicable.

L'OPAH poursuivait trois objectifs généraux :

- maintenir l'attractivité et le dynamisme de ces quartiers ;
- accueillir de nouveaux ménages et maintenir les familles ;
- diversifier le parc de logements existants.

Figure : Périmètre de l'OPAH intercommunale sur Trilport



Source : mairie de Trilport

Cette OPAH s'étant terminée en juillet 2012, un programme d'intérêt général (PIG) « Energie Habitat » a pris sa suite. La convention relative à ce PIG a été signée par la CAPM, l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (ANAH) et l'Etat en 2012, pour une durée de 5 ans.

L'ANAH définit le PIG comme étant « un programme d'action permettant la réhabilitation d'ensembles immobiliers ou de logements dans des zones urbaines ou rurales plus ou moins étendues, sans qu'existent pour autant de graves dysfonctionnements urbains ou sociaux, à la différence d'une OPAH »

Le programme d'intérêt général de la CAPM vise principalement deux enjeux : la lutte contre l'habitat indigne et la lutte contre la précarité énergétique sur l'ensemble des 18 communes de la CAPM. Toutefois, ses champs d'intervention visés sont plus larges :

- lutte contre l'habitat indigne, très dégradé et dégradé,
- lutte contre la précarité énergétique,
- adaptation des logements à la perte d'autonomie,
- amélioration de l'habitat privé et du confort des logements,
- rénovation des copropriétés dans une logique d'économie d'énergie.

Ses objectifs quantitatifs sont les suivants :

- Réhabiliter et remettre sur le marché locatif 148 logements, soit 30 logements par an dont
 - o 59 loyers intermédiaires,
 - o 31 loyers conventionnés (dont 25 en conventionné social, et 6 en conventionné très social)
- Réaliser les travaux nécessaires pour sortir 51 logements d'insalubrité ou de péril, soit 24 logements locatifs et 27 logements occupés par les propriétaires
- Réaliser les travaux d'amélioration nécessaires sur 33 logements pour permettre aux personnes âgées et/ou handicapées de se maintenir dans leurs logements
- Réaliser des travaux d'amélioration nécessaire sur 165 logements pour améliorer les performances énergétiques, soit 103 logements occupés par les propriétaires et 62 logements locatifs
- Réaliser des travaux d'amélioration des logements, dans un souci de confort, sur 188 logements, soit 153 logements occupés par les propriétaires et 35 logements locatifs

	Objectifs ANAH	Objectifs CAPM
Propriétaires bailleurs	51	148
dont logements indignes	11	11
dont logements très dégradés	13	13
dont logements dégradés	22	22
dont autonomie avec justificatifs	5	5
dont précarité énergétique	0	62
dont autres travaux	0	35
Répartition des loyers PB par niveaux de loyers maîtrisés :		
dont loyer intermédiaire	29	59
dont loyer conventionné social	22	25
Propriétaires occupants	300	311
dont logements indignes	8	8
dont logements très dégradés	19	19
dont autonomie avec justificatifs	28	28
dont précarité énergétique (y compris ASE)	80	103
dont autres travaux	165	153
Total des PO bénéficiant de l'aide du programme « Habiter mieux »	80	80
Total	351	459
Nombre de copropriétés traités dans le cadre d'aides aux syndicats de copropriétaires	0	15
Nombre de logements concernés	0	300

Objectifs quantitatifs du PIG, Source : convention signée entre la CAPM, l'Etat et l'ANAH

Objectifs annuels de réalisation de la convention (ANAH et CAPM)						
	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Propriétaires bailleurs						
Objectifs communs ANAH – CAPM :	9	9	10	11	12	51
dont logements indignes**	2	2	2	2	3	11
dont logements très dégradés	2	2	3	3	3	13
dont logements dégradés	4	4	4	5	5	22
dont autonomie avec justificatifs	1	1	1	1	1	5
Objectifs complémentaires CAPM*	19	19	19	20	20	97**
Répartition des loyers PB par niveaux de loyers maîtrisés						
dont loyer intermédiaire	5	5	6	6	7	29
dont loyer conventionné social	4	4	4	5	5	22
Objectifs complémentaires CAPM en loyer intermédiaire	7	8	8	8	8	39
Propriétaires occupants						
Objectifs communs ANAH + CAPM :	60	60	60	60	60	300
dont logements indignes**	1	1	2	2	2	8
dont logements très dégradés	5	4	4	4	4	19
dont autonomie avec justificatifs	5	5	6	6	5	28
Objectifs complémentaires CAPM*	2	2	2	2	3	11*
Total des PO bénéficiant de l'aide du programme « Habiter mieux »	16	16	16	15	16	80
Objectifs communs ANAH + CAPM :						
Nombre de logements ou lots traités dans le cadre d'aides aux syndicats de copropriétaires (hors logements indignes ou très dégradés)	60	60	60	60	60	300
Objectifs complémentaires CAPM*						

*Travaux relatifs aux travaux d'énergie ayant un gain inférieur à 25%, d'autonomie sans justificatif, et aux autres travaux hors énergie pour les propriétaires occupants et aux travaux de démolition, procédure PSD, et transformation d'usage pour les propriétaires bailleurs.

**Dans logements indignes sont compris les travaux lourds indignes (aménagement d'insalubrité ou de péril, grille, d'insalubrité), les travaux de sécurité des équipements communs et de salubrité de l'habitat (risques saturnins, CREP), et la petite LHI définie également par un arrêté d'insalubrité ou de péril ou d'une grille d'insalubrité mais qui n'ouvre pas droit à un plafond majoré.

3. LES GRANDES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

3.1. L'EVOLUTION DE LA POPULATION

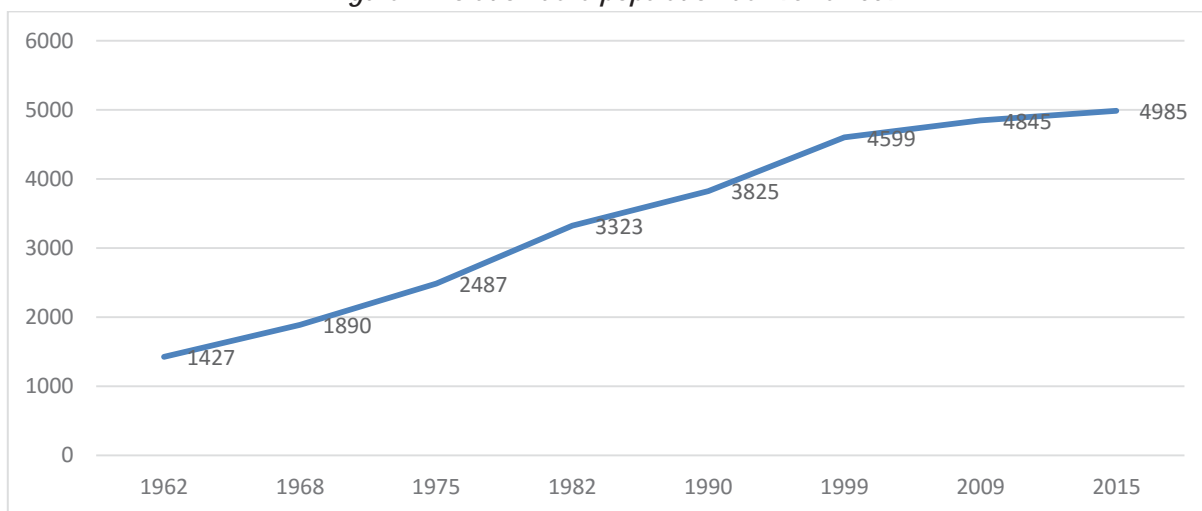
Une croissance démographique moins soutenue depuis 1999...

La population trilportaise a connu une croissance constante depuis les années 1960 : elle a ainsi été multipliée par plus de trois en 35 ans.

Le recensement de 2009 affichait un effectif communal de 4 845 habitants, soit 246 habitants de plus qu'en 1999. Si Trilport connaît toujours une croissance démographique, celle-ci se ralentit par rapport à la période intercensitaire précédente : la commune avait alors accueilli 774 habitants entre 1990 et 1999.

Trilport est membre de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (ou CAPM) qui comptait 82 772 habitants en 2009, les Trilportais représentant près de 6% de la population de la CAPM.

Figure : Evolution de la population de 1962 à 2009



Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2012 exploitations principales.

Le taux de variation démographique annuel sur la commune est dynamique depuis les années 1960, supérieur à celui constaté dans le département (hormis entre 1982 et 1990), pourtant le plus fort de la région.

Comparaison des taux de variation annuelle

Variation annuelle moyenne en %	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009
Trilport	+4	+4,2	+1,8	+2,1	+0,5
CA Pays de Meaux	+4,2	+1,3	+1,8	+0,9	+0,6
Seine-et-Marne	+3,3	+2,3	+2,5	+1,1	+1

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2009 exploitations principales.

Entre 1990 et 1999, le taux de croissance sur Trilport est encore très élevé (+2,1%), c'est-à-dire le double de celui constaté sur le département (+1,1%), et bien supérieur à celui de la CAPM (+0,9%).

Entre de 1999 et 2009, le taux de croissance annuel est fortement ralenti (+0,5%) et inférieur au taux constaté à l'échelle du département durant la même période (+1%) qui reste le plus performant de la région.

Nota : Le dernier recensement de 2012 (en vigueur depuis 2015) indique que la population est de 4898 habitants, soit 53 habitants de plus qu'en 2009, et une progression de +1% sur les 3 ans.

... alimentée désormais par le solde naturel

Taux démographique de 1968 à 2009 à Trilport

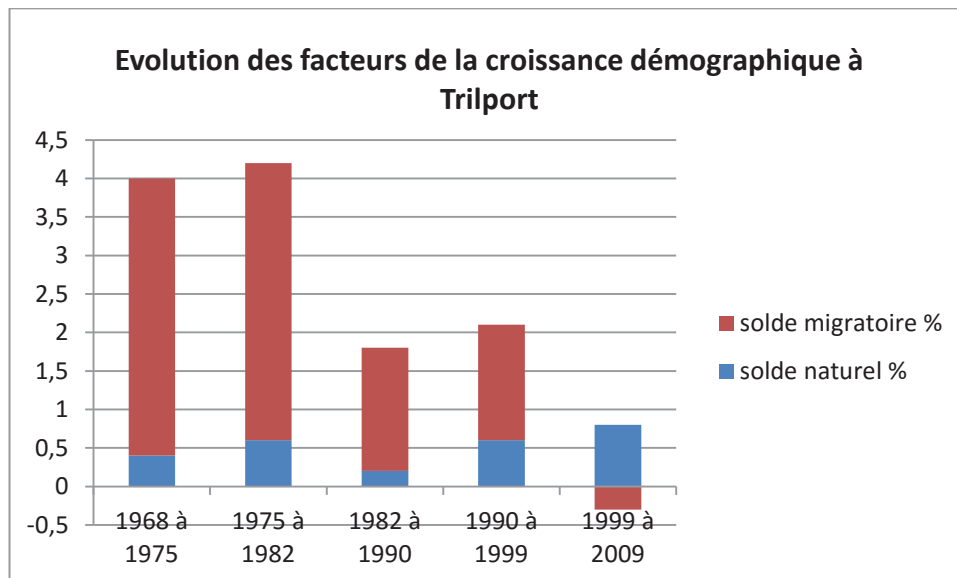
	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009
Variation annuelle moyenne de la population en %	+4,0	+4,2	+1,8	+2,1	+0,5
- due au solde naturel en %	+0,4	+0,6	+0,2	+0,6	+0,8
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+3,6	+3,6	+1,6	+1,5	-0,3
Taux de natalité en ‰	14,0	13,8	8,8	12,2	13,1
Taux de mortalité en ‰	10,1	8,0	7,1	6,3	5,4

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2009 exploitations principales - État civil.

Jusqu'en 1999, la croissance est due principalement à l'urbanisation progressive de la commune et à l'installation de nouveaux arrivants, qui se traduit par un solde migratoire excédentaire.

Entre 1999 et 2009, c'est le solde naturel, c'est-à-dire la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès, qui alimente la croissance démographique, le solde migratoire est devenu négatif. Trilport atteint un solde naturel annuel égal à celui constaté dans l'ensemble du département (0,8%).

A l'échelle de l'agglomération, le solde naturel est encore plus élevé (1,1%) mais en baisse par rapport aux recensements précédents (1,2% entre 1982 et 1999).



Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2009 exploitations principales - État civil

Ainsi, Trilport apparaît comme une commune toujours dynamique dans son contexte, mais dont la croissance est aujourd'hui alimentée par le solde naturel et non plus par l'arrivée de nouveaux habitants. Le rythme de construction influence donc fortement l'évolution démographique à long terme de Trilport.

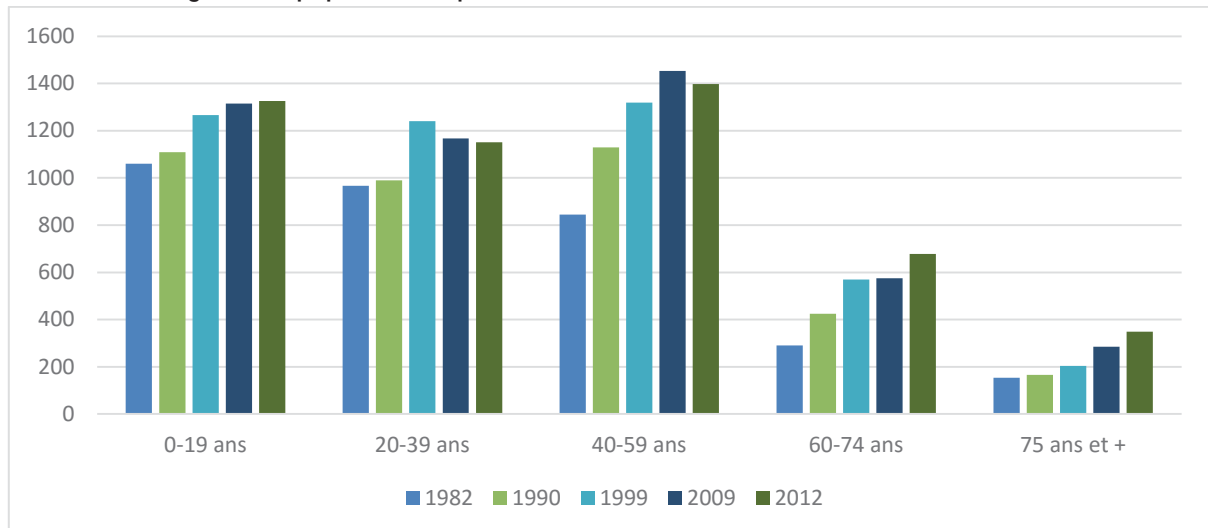
3.2. L'ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE PAR ÂGE DE LA POPULATION

3.2.1. UNE POPULATION EN COURS DE VIEILLISSEMENT

Le recensement de 1999 faisait apparaître un vieillissement de la population en raison de la progression des plus de 60 ans, plus rapide que celle des moins de 20 ans.

Le recensement de 2009 confirme cette tendance malgré le maintien de la part des moins de 20 ans à plus de 27% de la population totale, soit 1315 Trilportais. La population compte encore bon nombre de jeunes mais la tendance au vieillissement se confirme. En effet, les plus de 60 ans progressent toujours rapidement, notamment les plus de 75 ans. La proportion des personnes de plus de 60 ans représentait 13,4% de la population en 1982 contre près de 18% en 2009 et près de 21% en 2012.

Evolution des âges de la population trilportaise



Source : Insee, RP2012 exploitation principale.

	1982		1990		1999		2009		2012	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
0-19 ans	1060	31,97%	1109	29,05%	1266	27,50%	1315	27,42%	1326	27,06%
20-39 ans	967	29,16%	990	25,93%	1241	26,90%	1167	24,34%	1151	23,49%
40-59 ans	845	25,48%	1129	29,57%	1319	28,70%	1453	30,30%	1397	28,50%
60-74 ans	291	8,78%	424	11,11%	569	12,40%	575	11,99%	678	13,83%
75 ans et +	153	4,61%	166	4,35%	204	4,40%	285	5,94%	349	7,12%
Total	3316	100,00%	3818	100,00%	4599	100,00%	4793	100,00%	4901	100,00%

Source : Insee, RP2012 exploitation principale

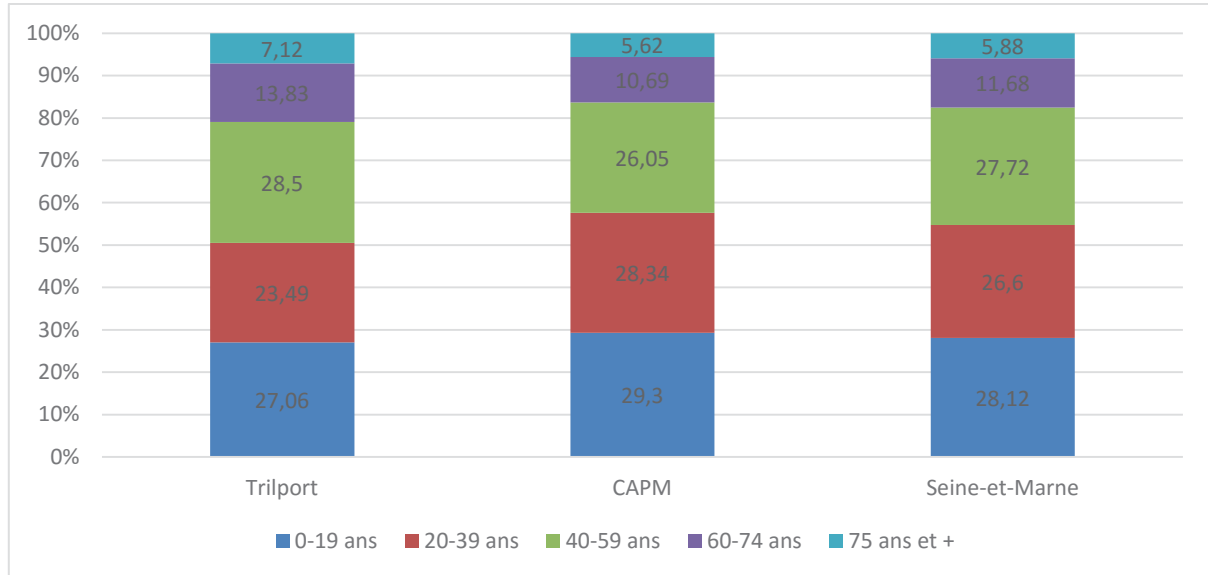
Notons que la part des jeunes adultes (20 à 39 ans) est en régression, alors que celle des 60 ans et plus progresse. Ainsi, Trilport accueille une population familiale mais peine à maintenir les jeunes adultes. Cette répartition de la population par classe d'âge laisse pressentir que le taux de natalité aujourd'hui élevé sur Trilport risque d'avoir du mal à se maintenir dans un court terme sans un renouvellement de population.

L'indice de jeunesse trilportais est de 1,29 contre 1,74 en Seine-et-Marne. L'indice de jeunesse correspond au nombre de jeunes de 0 à 19 ans divisé par celui des personnes de 60 ans et plus. Plus l'indice est élevé et plus la population est jeune (plus il est faible et plus elle est âgée).

A Trilport, la classe d'âge la plus représentée est celle des 40 à 59 ans (28,50%).

Sur l'ensemble du département et sur la CAPM, les moins de 20 ans sont les plus nombreux (représentant respectivement 29,30% et 28,12% de la population). Dans ces deux territoires, les 20-39 ans sont plus nombreux que les 40 à 59 ans, à l'inverse de Trilport.

Comparaison de la répartition de la population par classe d'âge



Source : Insee, RP2012 exploitation principale.

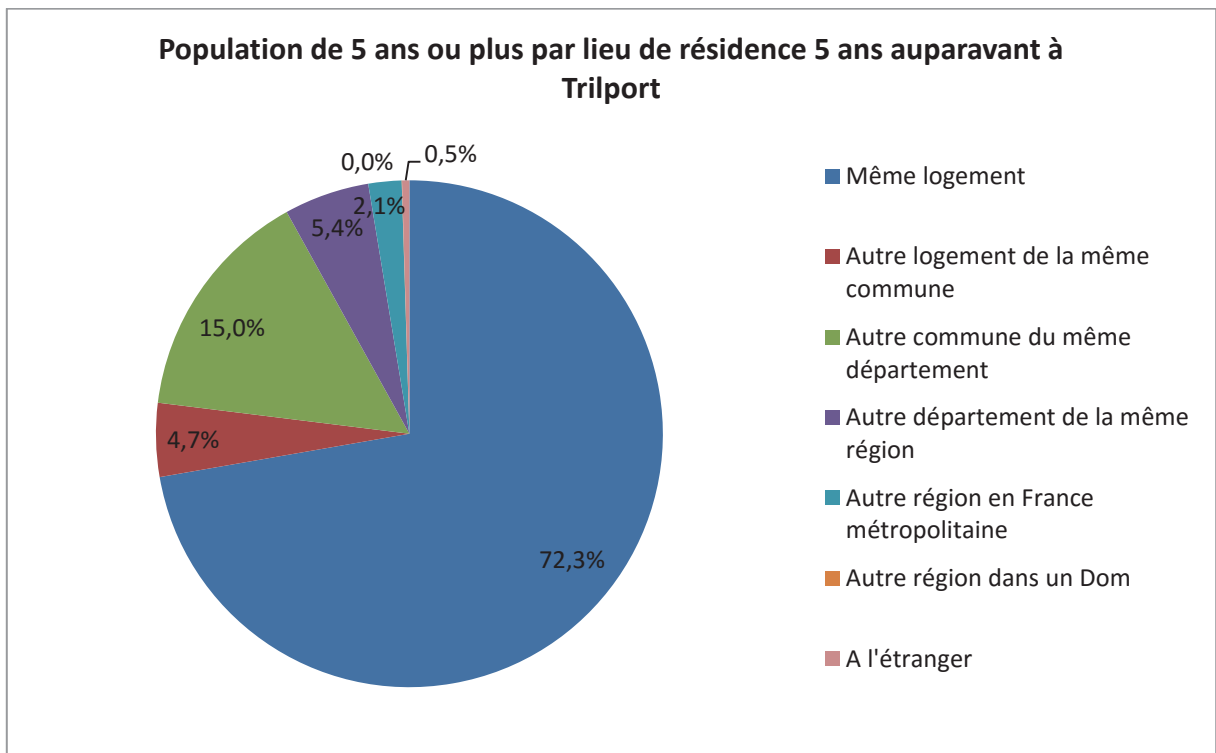
Cette comparaison démontre que la population trilportaise, bien qu'encore jeune, se situe dans une tendance de vieillissement plus important que dans le département et la CAPM où les populations sont plus diversifiées. A Trilport, la diminution des jeunes adultes fait courir le risque de voir chuter le taux de natalité, premier facteur de croissance démographique.

3.2.2. UN FAIBLE RENOUVELLEMENT DE LA POPULATION

Les Trilportais sont assez sédentaires en raison des types de logements construits sur la commune : les logements individuels en accession sont favorables à l'installation de familles avec enfants, qui tendent ensuite à vieillir sur place. Le recensement de 2012 fait apparaître que 74.1% des résidents de Trilport habitaient le même logement 5 ans auparavant, contre 64.5% des habitants de la CAPM et 67.7% de ceux du département.

Ainsi, sur Trilport, le renouvellement de la population est très faible.

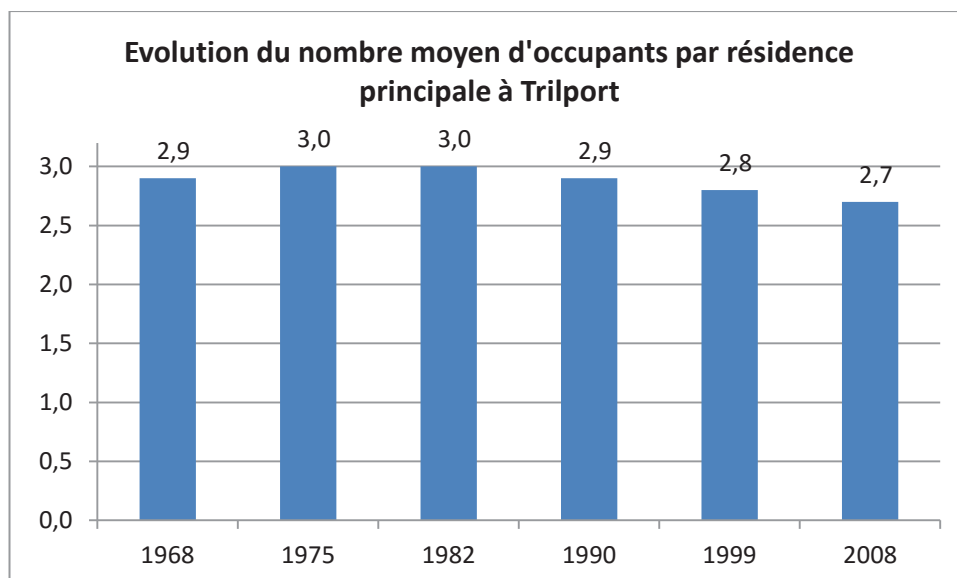
Ce faible renouvellement de population s'est accentué entre 1999 et 2008. En effet, le rythme de construction étant ralenti sur cette période, la population s'est peu renouvelée, comme en témoigne la diminution du nombre d'habitants âgés entre 20 et 39 ans qui sont moins venus s'installer à Trilport. En effet, entre 1990 et 1999, il avait été constaté que la poursuite de l'urbanisation avait permis l'arrivée de nouvelles populations et de partiellement ralentir le phénomène de vieillissement : les nouveaux arrivants étaient majoritairement des couples âgés de 30 à 40 ans avec enfants de moins de 15 ans, et dans une moindre mesure de jeunes décohabitants.



3.3. TAILLE ET COMPOSITION DES MENAGES

La commune est composée d'une population familiale qui se traduit par une taille moyenne des ménages assez élevée : 2,7 personnes par ménage en 2008 (et 2,66 en 2009).

Cependant, le vieillissement de la population et la sédentarisation des ménages conduisent à une diminution de la taille moyenne des ménages depuis les années 1980. Ce phénomène se constate également au niveau départemental et national et a pour conséquence une augmentation des besoins en logement.



Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2008 exploitations principales.

Ce graphique démontre bien que tant que la croissance démographique est élevée et alimentée par l'arrivée de nouvelles familles, la taille des ménages avoisine 3. Avec le ralentissement de la croissance démographique, la sédentarisation des ménages et la décohabitation entraînent une diminution de la taille moyenne des ménages.

Le desserrement familial se constate par une augmentation du nombre de ménages composés de 1 et 2 personnes au détriment des ménages « familiaux ». En 1982, les foyers de 1 et 2 personnes représentaient 40% des ménages, ils étaient près de 49% des ménages en 1999 ; ils sont 53,5% en 2008.

Les ménages les plus représentés sont ceux composés de 2 personnes.

Evolution du nombre de personnes composant les ménages à Trilport

	Trilport 1982	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2008	Trilport 2012
1 personne	13,67%	13,48%	18,48%	19,16%	21,43%
2 personnes	26,45%	31,01%	30,46%	34,36%	33,94%
3 personnes	23,95%	20,60%	21,13%	19,38%	17,85%
4 personnes	24,40%	23,28%	19,27%	17,84%	18,07%
5 personnes	9,38%	9,04%	8,07%	6,38%	6,57%
6 personnes ou plus	2,14%	2,60%	2,59%	2,86%	2,14%

Source : Insee, RP2012 exploitation complémentaire.

3.4. LES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES

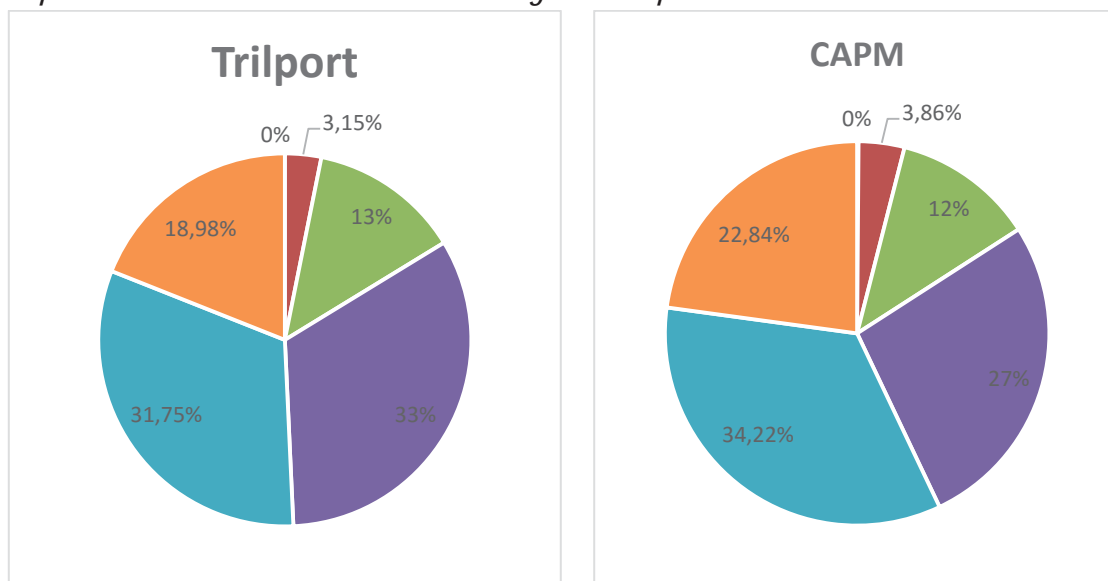
Une prédominance des professions intermédiaires et une baisse des d'employés

La population active de Trilport se répartit principalement entre trois catégories socio-professionnelles : les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers. Cette composition « sociale » traduit le caractère relativement modeste des ménages trilportais.

Les employés étaient prédominants dans la répartition des catégories socio-professionnelles à Trilport en 2008 (33,5% des actifs) mais talonnés de près par les professions intermédiaires qui gagnaient plus de 6 points entre 1999 et 2008 (elles étaient 25% en 1999, elles sont 31,5% en 2006). Entre 2008 et 2012, la situation s'est inversée : Les professions intermédiaires représentent 33% quand les employés ne sont plus que 31,75%

En revanche, les ouvriers diminuent de 22% en 1999 à 20% en 2008 et 18,98% en 2012, suivant la tendance nationale.

Population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle



- Agriculteurs exploitants
- Artisans, commerçants, chefs d'entreprise
- Cadres et professions intellectuelles sup.
- Professions intermédiaires
- Employés
- Ouvriers

Sources : Insee, RP1999 et RP2008 exploitations complémentaires

Evolution de la population active de 15 à 64 ans ayant un emploi par catégorie socioprofessionnelle à Trilport

	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2008	Trilport 2012
agriculteurs	0,22%	0,09%	0,33%	0%
artisans, commerçants	6,68%	6,00%	3,84%	3,15%
cadres	10,34%	9,20%	10,85%	13%
professions intermédiaires	27,59%	24,99%	32,05%	33%
employés	32,54%	37,12%	33,06%	31,75%
ouvriers	22,63%	22,60%	19,87%	18,98%

Sources : Insee, RP1999 et RP2008 exploitations complémentaires

En 2012, la proportion des cadres atteint de nouveau plus de 10% de la population active comme en 1990, celle des artisans, commerçants et chefs d'entreprises diminue encore entre 1999 et 2012 (de 6% à 3,2%).

La répartition des CSP à l'échelle du département est similaire à la commune de Trilport. Les plus représentés sont les employés (30,5%) suivi des professions intermédiaires (28,5%). Mais le département compte une proportion plus grande de cadres et professions intellectuelles supérieures (près de 16%) et en progression de 3 points entre 1999 et 2006.

Au sein de la CAPM, ce sont également les employés qui sont les plus représentés (34,1% des actifs). Les professions intermédiaires représentent 25,6% et les ouvriers 23,5% de la population.

Ainsi, on constate à Trilport une légère évolution dans le sens d'un meilleur niveau de vie des actifs entre 1999 et 2008. Cette commune est assez représentative des tendances de la répartition des actifs au sein de l'agglomération avec toutefois une part moins importante des cadres.

3.5. REVENUS DES MENAGES

Le revenu médian des ménages trilportais est de près de 22 950€ en 2012 contre 21 707€ en Seine-et-Marne.

	Nombre de ménages fiscaux 2010	Revenu médian par unité de consommation 2010 en Euros	Rapport interdécile 2010 (1)	2ème décile par unité de consommation en Euros
Trilport	1 845	22 492	3.6	14 796
Seine-et-Marne	506 168	21 250	4.8	12 410

Source : INSEE-DGFIP, Revenus fiscaux localisés des ménages. Revenus - Thème : Niveaux de vie - Patrimoine.

(1) Le rapport interdécile entre les revenus est utilisé pour mettre en évidence les disparités ou les écarts entre les plus riches et les plus pauvres. Ce ratio rapporte le revenu au-dessus duquel se situent les 10% d'individus les plus riches (neuvième décile) au revenu en dessous duquel se situent les 10% les plus pauvres (premier décile)

3.6. LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Les migrations alternantes sont également appelées les déplacements pendulaires, elles comptabilisent, pour chaque commune, le nombre de résidents effectuant des déplacements domicile-travail selon les lieux de travail.

Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par lieu de travail à Trilport

	Dans la commune de résidence	Dans une autre commune du département	Dans un autre département de la région	Hors région en France métropolitaine	Hors France métropolitaine ou à l'étranger	total
Actifs	334	1227	755	32	0	2347
%	14.23%	52.27%	32.16%	1.36%	0%	100%

Source : Insee RP2012 exploitations principales

En 2012, seuls 14.23% des actifs vivent et travaillent à Trilport. Cette proportion est en diminution par rapport à 1999 (ils étaient 14,1%), et largement en deçà de la moyenne départementale (18,9%).

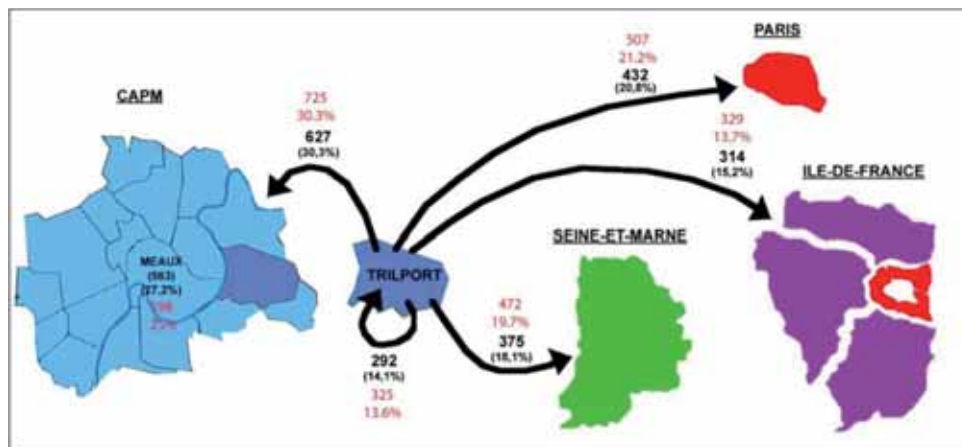
Ils sont nombreux, 52.27% (soit 1227 actifs), à travailler dans une autre commune du département. Trilport étant située dans le bassin d'emploi de Meaux et à proximité de celui de Marne-la-Vallée, les actifs se répartissent vraisemblablement essentiellement dans ces bassins d'emploi.

En 2006, la commune de Meaux est la commune la plus attractive en termes d'emploi pour les actifs trilportais. Meaux accueille en effet 598 actifs trilportais, soit près du quart des actifs, et c'est la seule commune qui attire plus de 100 trilportais.

La commune étant bien desservie par les transports en commun et les infrastructures routières, les actifs sont aussi nombreux, 755, c'est-à-dire plus de 32 % à travailler dans un autre département que la Seine-et-Marne (Paris, Seine-Saint-Denis...). Notons qu'à l'échelle de l'agglomération, ils sont plus de 28% à vivre et travailler dans la même commune.

Trilport apparaît donc comme une commune où les actifs sont plus mobiles que sur le reste de la CAPM, en raison principalement de son caractère résidentiel.

Les migrations alternantes[†]



Source : Insee, RGP 1999 et 2006, exploitation complémentaire. Réalisation : Atelier TEL

En 2012, les Trilportais n'étaient que 12,0% à travailler sur leur commune de résidence. En 2006, le plus grand nombre de leurs déplacements domicile - lieu de travail se faisait vers la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (30,3%, et 25% pour la seule commune de Meaux). En second rang, venait Paris avec 21,2%, puis le reste de la Seine-et-Marne (19,7%) et l'Île-de-France (hormis Paris) avec 13,7%.

On constate, que malgré la distance, un nombre important de Trilportais travaillait à Paris ou dans sa banlieue. Ceci s'explique par la présence de la gare SNCF qui permet de relier Trilport à la Gare de l'Est en 35 minutes et par la présence de pôles d'emplois tels que Roissy-Marne-la-Vallée. L'amélioration de l'offre de TER depuis quelques années n'a pas eu de conséquence sur la proportion de population travaillant à Paris. Elle sera peut-être attractive pour des actifs de Paris qui voudraient venir s'installer dans le nouvel éco quartier de Trilport « L'Ancre de lune ».

[†] Attention, les données de 2006 sur les flux domiciles-travail sont issues de l'exploitation complémentaires et ne portent par conséquent que sur un échantillon de 40% de la population.

3.7. LA POPULATION ACTIVE

3.7.1. LE TAUX D'ACTIVITE

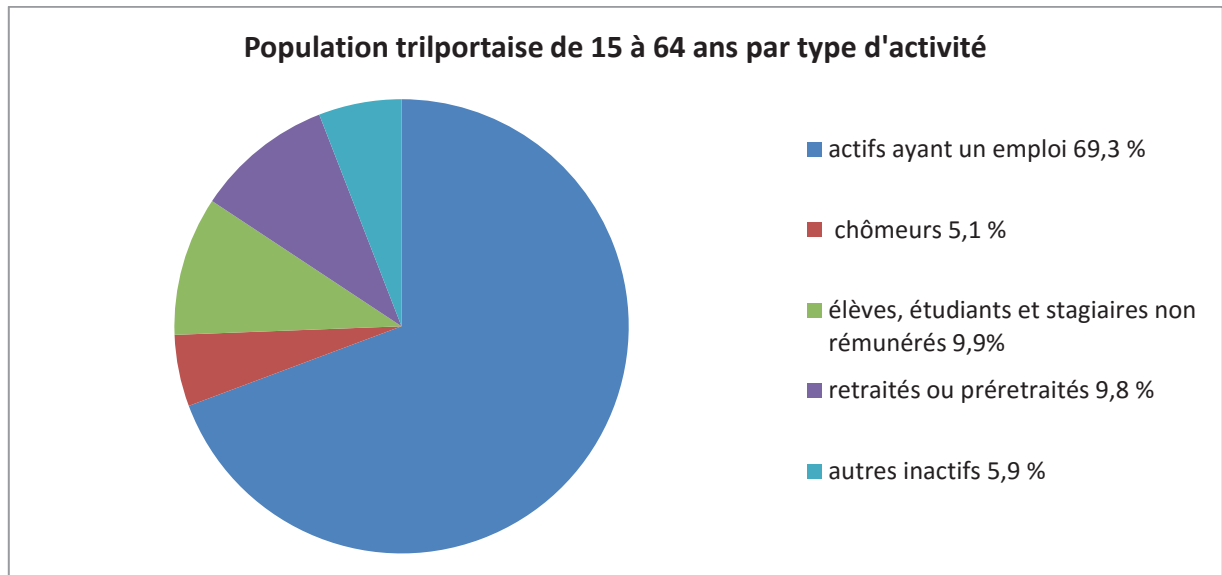
On compte en 2012, 3 208 actifs parmi la population de 15 à 64 ans à Trilport. Le taux d'activité[§] de cette population atteint 75.9%, c'est-à-dire comparable au taux d'activité de la Seine-et-Marne (76,2%) et de la région Ile-de-France (75,9%).

Ce taux d'activité progresse sur la commune de Trilport entre 1999 et 2012, comme sur l'ensemble de l'agglomération où il est néanmoins plus faible que sur la commune de Trilport.

Population de 15 à 64 ans par type d'activité

	TRILPORT		CA Pays de Meaux	
	2012	2007	2012	2007
Ensemble	3208	3237	58350	54866
Actifs en %	75.9	74.4	74.5	73.6
dont :				
actifs ayant un emploi en %	68.4	69.3	65.5	65.4
chômeurs en %	7.5	5.1	9.0	8.2
Inactifs en %	24.1	25.6	25.5	26.4
dont :				
élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	9.7	9.9	9.8	10.6
retraités ou préretraités en %	9.3	9.8	6.4	6.2
autres inactifs en %	5.2	5.9	9.3	9.6

Sources : Insee, RP2007 et RP2012 exploitations principales



Source : Insee, RP2012 exploitation principale

A Trilport, les inactifs (parmi les 15-64 ans) sont essentiellement des élèves et des retraités ou pré-retraités. La proportion de ces derniers a augmenté entre 1999 et 2009, en raison de leur progression dans la répartition des classes d'âge. A l'échelle de l'agglomération, dans laquelle la population est plus jeune, les inactifs sont

[§] Le taux d'activité est le rapport entre le nombre d'actifs (actifs ayant un emploi et chômeurs) et la population totale correspondante

principalement des élèves et des personnes qui n'ont pas déclaré être à la recherche d'un emploi (respectivement 10,2 et 9,7%).

Trilport connaît un taux d'activité supérieur au reste de la CAPM et en progression, en dépit de la progression des retraités ou pré-retraités de moins de 65 ans.

3.7.2. LE CHOMAGE

Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

	TRILPORT		CAPM	SEINE-ET-MARNE	
	2012	2007	2012	2012	2007
Nombre de chômeurs	239	166	5 233	73864	59588
Taux de chômage en %	9.8	6.9	12.0	10.8	9.1
Taux de chômage des hommes en %	9.7	6.2	11.5	10.4	8.4
Taux de chômage des femmes en %	9.9	7.6	12,6	11.2	10.0
Part des femmes parmi les chômeurs en %	49.0	54.5	51.5	50.6	52.4

Sources : Insee, RP1999 et RP2012 exploitations principales

Un taux de chômage en diminution jusqu'à 2009**

Sur les 3 208 actifs (parmi la population de 15 à 64 ans), 239 se sont déclarés à la recherche d'un emploi en 2012, soit 9,8% de la population. Jusqu'en 2007, le taux de chômage (6,9%) a diminué par rapport à 1999. Ils étaient 189 chômeurs soit 8,4% des actifs. Depuis, il a fortement augmenté.

En 2012, il est nettement inférieur au taux constaté sur l'agglomération de Meaux (12%) -qui a diminué entre les deux derniers recensements (-0,8 point)-, mais il est plus élevé que sur le département (9,1%).

A Trilport, comme sur l'agglomération et l'ensemble du département, les femmes sont plus touchées par le chômage. De plus on constate que leur proportion a augmenté entre 1999 et 2012 (+1,5 points).

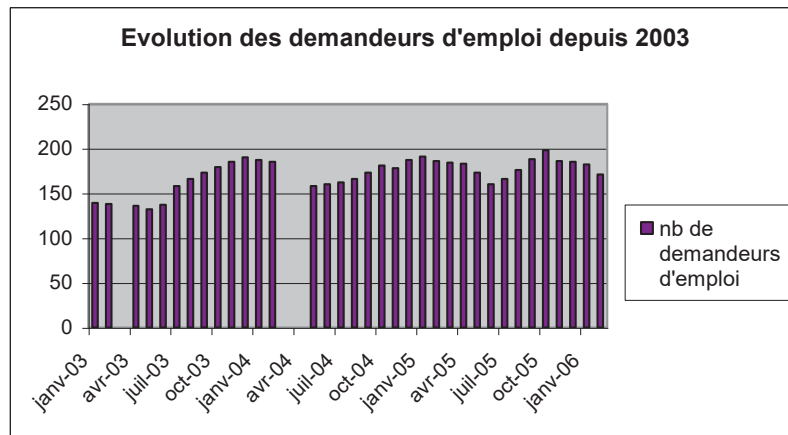
Trilport apparaît comme moins touchée par le chômage que le reste de l'agglomération. Néanmoins, le recensement de 2009 ne permet certainement pas de constater les évolutions dues à la crise économique et financière de 2009 qui a dû aggraver la situation sur la commune comme dans le reste de la France. Effectivement, le recensement de 2012 indique un taux de chômage de 9,8% à Trilport, soit près de 3 points de plus qu'en 2009.

En ce qui concerne les emplois précaires (comprenant les contrats à durée déterminée, l'intérim, les emplois aidés et l'apprentissage/stage), Trilport en comptait en 1999 : 156 emplois, ce qui correspond à 7,5% des actifs. Ces emplois précaires représentaient en 1999, 8,1% des actifs en Seine-et-Marne.

En 2006, 232 actifs travaillaient à temps partiel à Trilport, soit 10,2% des actifs. Cela représentait 127 femmes et 105 hommes (données Insee 2009, exploitation principale).

Au 31 décembre 2011, Trilport comptait 224 demandeurs d'emplois contre seulement 166 en 2006

** Le taux de chômage représente le nombre de chômeurs par rapport au nombre d'actifs.



4. LES PREVISIONS DEMOGRAPHIQUES

4.1. LE POINT MORT 1999-2011

Pour estimer les besoins futurs en logements, il est nécessaire de calculer et d'analyser le « point mort », c'est-à-dire le nombre de logements qu'il serait nécessaire de construire chaque année pour maintenir le nombre d'habitants de la commune.

4.1.1. LES ELEMENTS DE CALCULS DU POINT MORT

Le calcul du point mort tient compte de trois éléments :

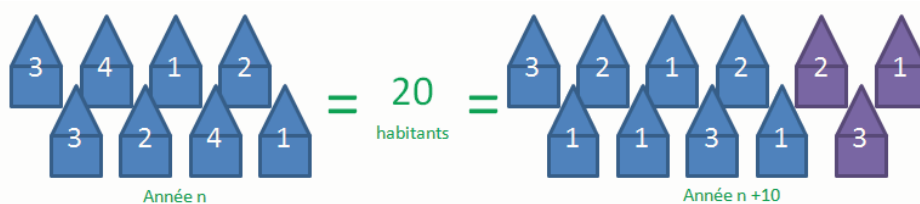
Le renouvellement ou la disparition de logements : il s'agit du nombre de logements qu'il est nécessaire de construire afin de compenser les logements « disparus » sur la période ou le renouvellement du parc ancien. Cette disparition peut avoir plusieurs causes :

- les démolitions de logements en mauvais état
- les démolitions préalables à une opération de construction,
- les restructurations de petits logement réunis pour en faire un plus vaste,
- les changements de destination (logement transformé en bureau, en local commercial...)



Le desserrement : évolution du nombre moyen de personnes par ménage

Le nombre moyen de personnes par ménage appelé « taille des ménages » évolue en fonction de plusieurs évènements : les séparations de couple, le départ du foyer des jeunes quittant le domicile parental, le vieillissement de la population qui entraîne le placement en institution d'un des membres du foyer, le décès d'un des deux conjoints. Ces évolutions impliquent que pour maintenir le même nombre d'habitants d'une ville, la construction de nouveaux logements est nécessaire.



La variation du nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels : c'est le nombre de logements nécessaires pour assurer une certaine fluidité sur le marché du logement.

Le renouvellement ou la disparition de logements

Selon les chiffres Sitadel et de la municipalité 215 logements (permis de construire acceptés) ont été réalisés entre 1999 et 2011. Or, le nombre total de logements est passé de 1798 en 1999 à 1777 en 2011. L'augmentation du nombre total de logements, soit 179 logements, est inférieure au nombre de logements réalisés, soit 215 logements. Il y a donc eu disparitions de logements sur la période (transformation,

regroupement de logements pour agrandissement, destruction). Les chiffres indiquent une disparition de l'ordre de 36 logements à Trilport entre 1999 et 2011 (215 logements réalisés mais seulement 179 logements supplémentaires décomptés par l'Insee), soit un renouvellement de 1,82%.

Dénombrement des permis de construire entre 1999 et 2011 source : mairie de Trilport

	Logements individuels	Logements collectifs	Total
1999			31
2000			25
2001			19
2002			11
2003			2
2004	8	8	16
2005	4	0	3
2006	12	5	17
2007	3	12	15
2008	4	0	4
2009	2	13	15
2010	0	25	25
2011	3	29	32
Total 1999-2011			215

© Mairie

Décompte du nombre de logements par l'Insee en 1999 et 2011

	1999	2011	Différence
Total logements	1798	1977	179

©Insee, 2011, exploitation principale

Le desserrement

Le calcul du desserrement de la population nous indique qu'il a fallu construire 100 logements pour maintenir la population des ménages de 1999 au même niveau en 2011.

En effet, entre 1999 et 2011, la taille moyenne des ménages est passée de 2,77 habitants par logement à 2,61 habitants par logement. Cette taille reste relativement importante au regard de la taille moyenne des ménages en 2010 en Seine-et-Marne (2,56) et en Ile-de-France (2,33).

Le calcul est le suivant : $(4599/2,61) - 1661 = 100$

	1999	2011
Résidences principales	1661	1863
Population des ménages	4599	4866
Taille moyenne des ménages	2,77	2,61

©Insee, 2011, exploitation principale

La variation du nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels

Entre 1999 et 2011, le nombre de logements vacants est resté constant (+ 2 logements vacants sur la période). Le nombre de résidences secondaires ou occasionnelles a en revanche baissé de 25 logements. Ainsi, 25 logements ont quitté le marché des résidences secondaires pour venir augmenter le nombre de résidences principales, et 2 logements ont quitté le marché des résidences principales pour venir augmenter les effectifs de la vacance. Le report est donc de 23 logements.

Le calcul est le suivant : $(104+33) - (106+8) = 23$

	1999	2011
Résidences principales	1661	1863
Logements vacants	104	106
Logements secondaires et occasionnels	33	8
Taux vacance / résidence principale	6,3%	5,7%
Taux résidences secondaires / résidence principale	2,0%	0,4%

©Insee, 2011, exploitation principale

Synthèse

	1999	2011	Différence
Total logements	1 798	1977	179
Résidences principales	1 661	1863	202
Logements vacants	104	106	2
Logements secondaires et occasionnels	33	8	- 25
Taux vacance / total logements	5,8%	5,3%	
Taux résidences secondaires / total logements	1,8%	0,4%	
Taux vacance / résidence principale	6,3%	5,7%	
Taux résidences secondaires / résidence principale	2,0%	0,4%	
Population totale	4 599	4866	267
Population des ménages	4 599	4866	267
Taille moyenne des ménages	2,77	2,61	
Dépôts permis 1999-2011			215

Indicateurs du point mort	Période 1999-2011	Par an	En %
Renouvellement de logements	36	3	1,8%
Desserrement	100	8,3	5,1%
Différence logements vacants, secondaires et occasionnels	-23	-2	-0.1%

4.1.2. LE CALCUL DU POINT MORT

Selon les éléments ci-dessus, il a fallu construire 113 logements pour maintenir en 2011 la population à son niveau de 1999 (36 + 100 + 2 - 25) :

- 36 logements pour compenser la disparition de logements
- 100 logements pour compenser le desserrement des ménages
- 2 résidences principales qui ont disparu au profit des logements vacants
- 25 résidences secondaires et occasionnelles qui ont disparu au profit des résidences principales

Sachant que 215 logements ont été construits et habités entre 1999 et 2011, 102 logements ont donc permis l'accroissement de la population, soit 9 par an.

	Période 1999-2011	Par an
Point mort	113	9,4
Logements construits et habités 1999-2011	215	17,9
Logements ayant permis l'accroissement de la population	102	9

4.2. LES PROJECTIONS DEMOGRAPHIQUES POUR 2030

4.2.1. CHOIX DES INDICATEURS

Les projections de population seront établies pour 2030, selon le calendrier du SDRIF. Le PLU est en effet un document qui présente un projet global sur le moyen et long terme, soit au minimum pour les 15-20 ans à venir.

Le renouvellement du parc de logements en 2030

Etant donné la structure du parc de logements de Trilport (grands logements pavillonnaires en majorité), et la part assez importante de logements récents (50% des logements ont été construits après 1975 et « seulement » 23% ont été construits avant 1949), on peut supposer que la disparition (liée le plus souvent à la démolition de logements anciens, au regroupement de plusieurs logements lors de rénovation et de mise aux normes de confort) n'augmentera pas.

L'analyse de la période 1999-2011 indiquait un taux de renouvellement (des résidences principales) de 1,93%. Nous pouvons supposer que ce taux se maintient.

La taille des ménages en 2030

La taille des ménages de Trilport est passée de 2,77 personnes par ménage en 1999 à 2,61 personnes par ménage en 2011. L'évolution de la cellule familiale des ménages et des modes de vie ainsi que le vieillissement de la population font que la taille des ménages continuera à diminuer.

De plus, les nombreuses constructions projetées sur la commune (en particulier dans la ZAC) vont faire se poursuivre cette baisse tendancielle de la taille des ménages car l'objectif de la Municipalité est d'augmenter l'offre de petits logements, manquant actuellement sur la commune.

En prenant en compte toutes ces considérations, et avec un desserrement d'environ 0,13 point par an, nous pouvons estimer une taille moyenne des ménages en 2030 s'établissant à 2,36 personnes par ménages.

La part de logements vacants et des résidences secondaires ou occasionnelles en 2030

Le taux de vacance était très bas en 2011 à Trilport. Il représentait en effet 5% des résidences principales (106 logements). Ce dernier a légèrement baissé entre 1999 et 2011, passant de 5,8% à 5,3%. Calculé par rapport au nombre de résidences principales, ce taux est passé de 6,3% à 5,7%.

En comparaison, le taux de vacance des logements en 2008 était d'environ 6% en Seine-et-Marne et en Ile-de-France.

En raison des projets de constructions de nouveaux logements sur la commune, en particulier dans la ZAC, nous pouvons supposer que cela va contribuer à fluidifier le marché du logement et donc à faire augmenter le taux de vacance. Nous prenons comme hypothèse une hausse du taux de vacance trilportais jusqu'à 8%.

	1999	2011
Taux vacance / total logements	5,8%	5,3%
Taux résidences secondaires / total logements	1,8%	0,4%
Taux vacance / résidence principale	6,3%	5,7%
Taux résidences secondaires / résidence principale	2,0%	0,4%

©Insee

Concernant le nombre de résidences secondaires et de logements occasionnels, leur chiffre a diminué entre 1999 et 2011 (33 à 8). Leur nombre ne devrait pas augmenter (il est peu probable que des ménages achètent un logement secondaire à Trilport, ce type de logements étant plutôt recherché dans l'hypercentre – Paris – ou bien

dans le secteur plus rural de l'Ile-de-France). Il devrait donc rester stable, soit environ 8 résidences secondaires et logements occasionnels en 2030.

	1999	2011	Croissance annuelle	2030
Logements secondaires	39	8	-8,4%	8

©Insee

La prise en compte des permis de construire déjà déposés jusqu'en 2014

53 permis de construire ont été déposés depuis 2012.

4.2.2. ESTIMATIONS

Quatre projections ont été établies à l'horizon 2030 :

- Une première projection (projection n°1) prend l'hypothèse d'une croissance « au fil de l'eau » et visant à maintenir le « point mort ». Il s'agit du point mort prospectif, qui nous permet de connaître le nombre de logements à construire pour maintenir stable la population
- Une deuxième projection (projection n°2) se base sur les obligations minimum d'urbanisation imposées par le SDRIF 2013 à l'horizon 2030.
- Une troisième projection (projection n°3) se base sur les possibilités maximum d'urbanisation offertes par le SDRIF 2013 à l'horizon 2030.
- La quatrième projection (projection n°4) se base sur les potentiels d'urbanisation offerts par le PLU sur la commune : hypothèse au regard des objectifs de production de logements et en particulier de logements sociaux. Il intègre la poursuite des constructions de logements en diffus, ceux de la ZAC Multisites, les opérations lancées depuis 2011 et de petites opérations en centre-ville et en constitution du front urbain.

Projection n°1 : le point mort prospectif pour la période 2012-2030

Une première projection prend l'hypothèse d'une croissance 0 visant à maintenir le « point mort » (nombre de logements nécessaires pour maintenir la population à son niveau actuel).

Choix des indicateurs

Stabilité de la population (Population totale 2012)	4898
dont population des ménages (estimation)	4898
Estimation résidences principales liées au renouvellement par an d'ici 2030	1,93%
Estimation taille des ménages en 2030	2,37
Estimation de vacance sur résidences principales d'ici 2030	8,5%
Estimation logements occasionnels 2030	8

Calcul

	2030
Besoin en résidences principales en 2030 (4898/2,37)	2066,7
ajout logements liés au renouvellement en 2030 (2067 x 1.93%)	39,9
ajout logements vacants en 2030 (2067 x 8,5%)	175,7
ajout logements occasionnels en 2030	8
Total besoin en logement 2030	2290
Logements supplémentaires (par rapport à 2011)	313
Point mort annuel 2011-2030	16

Ainsi il faudrait construire environ 16 logements par an pour maintenir la population à 4 898 habitants, portant le nombre total de logements en 2030 à 2290.

Total logements en 2030	2290
Nombre de logements sociaux en 2011	120
Logements supplémentaires en 2030 (par rapport à 2011)	313 (253 + 60 diffus)
Nombre de logements sociaux nécessaires pour atteindre l'objectif de la loi Duflot en 2030 (soit 25%)	573
Nombre de logements sociaux à construire pour atteindre l'objectif de la loi Duflot en 2030 (soit 25%)	452
Pourcentage total de logements sociaux atteints sur la base de 30% dans les nouvelles opérations en 2030	8,5%
Pourcentage total de logements sociaux atteints sur la base de 100% dans les nouvelles opérations en 2030	16,3%

Néanmoins, ce scénario de maintien de la population ne permet pas de répondre aux objectifs de logements sociaux imposés par la loi Duflot -article 55 de la **loi SRU**. En effet, même si tous les nouveaux logements réalisés en opérations étaient des logements sociaux, le taux de logement social n'atteindrait que 16,3% du parc. Et en conservant l'évolution actuelle (avec un minimum de 30% de construction de logements sociaux dans les opérations) ce chiffre serait rabaisé à **8,5%**. Ce scénario ne peut par conséquent pas être retenu.

Projection n°2 : projections minimum selon le SDRIF à l'horizon 2030

La deuxième projection se base sur les possibilités de croissance démographique proposées par le SDRIF 2013.

Choix des indicateurs

Population en 2012 (Insee)	4898
Augmentation de 10% de 3/24 de la population totale de 2012	673
Augmentation de 15% de 21/24 de la population totale de 2012	4929
TOTAL	5 602
dont population des ménages (estimation)	5 602
Estimation taille des ménages en 2030	2,37
Estimation logements liés au renouvellement par an d'ici 2030	1,93%
Estimation logements vacants 2030	8,5%
Estimation logements occasionnels 2030	8

Calcul

Besoin en résidences principales en 2030 (5602/2,37)	2 364
ajout logements liés au renouvellement en 2030	46
ajout logements vacants en 2030	201
ajout logements occasionnels en 2030	8
Total besoin en logement 2030	2 618
Retranchement des logements déjà existants Insee 2012 (1977)	641
Retranchement PC déposés 2012-2014 (53)	588
Besoins en constructions 2013-2030 (17 ans)	588
Soit par an	35

Avec cette hypothèse, la commune compterait 5602 habitants et 2364 résidences principales en 2030 (soit 641 logements de plus qu'en 2012). Après le retranchement des permis de construire déposés depuis 2012, le besoin en construction pour répondre aux objectifs du SDRIF serait de 35 logements par an (588 en totalité).

Hypothèse sur diffus	3
Logements diffus 2012-2030	54
Logements opérations 2012-2030	534
Logements sociaux si 30% des opérations	160
soit pourcentage logements sociaux	10,7%
Logements sociaux si 100% des opérations	587
soit pourcentage logements sociaux	27,0%

Ce scénario permet de répondre aux objectifs de logements sociaux imposés par la **loi SRU** uniquement si tous les nouveaux logements réalisés en opérations étaient des logements sociaux (le taux de logement social atteindrait 27%). Avec un minimum de 30% de construction de logements sociaux dans les opérations ce chiffre serait abaissé à **10,7%**. Concrètement, il faudrait construire des logements en beaucoup plus grand nombre pour permettre de gonfler de façon conséquente la part de logements sociaux sur la commune.

Projection n°3 : projections maximum du SDRIF à l'horizon 2030

La troisième projection se base sur les possibilités de croissance urbaine autorisée par le SDRIF 2013.

Choix des indicateurs

Estimation logements liés au renouvellement ()	1,93%
Estimation logements vacants ()	8,5%
Secteurs d'urbanisation préférentielle	
Nombre de pastilles de 25ha	2
Densité moyenne des espaces ouverts à l'urbanisation	35log /ha
Potentiel d'urbanisation dû au cercle gare	
Surface Urbaine de Référence	172,3ha
Potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité de la gare de Trilport (5% de la SUR)	8,6ha
Densité moyenne des espaces ouverts à l'urbanisation	35log /ha

Calcul

Secteurs d'urbanisation préférentielle	
Nombre de logements possibles (nb de pastilles x 25ha) x 35log	1750
Estimation logements liés au renouvellement (1,93%)	34
Estimation logements vacants (8,5%)	149
Résidences principales supplémentaires	1567

Potentiel d'urbanisation dû au cercle gare	
Nombre de logements possibles 8,6 x 35log	302
Estimation logements liés au renouvellement (1,93%)	6
Estimation logements vacants (8,5%)	26
Résidences principales supplémentaires	270

Augmentation des résidences principales	
Augmentation due aux secteurs d'urbanisation préférentielle	1 567
Augmentation due au cercle gare (5%)	270
Total de résidences principales supplémentaires	1 838
Estimation taille des ménages en 2030	2,37
Habitants supplémentaires	4 355
Population en 2012 (insee)	4 898
Population totale en 2030	9 253

Avec cette hypothèse, la commune compterait 9 253 habitants et 3 701 résidences principales en 2030 (soit près du double d'habitants qu'en 2012).

Logements sociaux si 30% des opérations nouvelles	660
soit pourcentage logements sociaux	19,7%
Logements sociaux à construire pour atteindre 25% de logements sociaux	870
soit pourcentage des opérations nouvelles	42%

Ce scénario permet de répondre aux objectifs de logements sociaux imposés par la **loi SRU** uniquement si 42% des nouveaux logements réalisés en opérations sont des logements sociaux (le taux de logement social atteindrait alors 25%). Avec un minimum de 30% de construction de logements sociaux dans les opérations la part de logements sociaux n'atteindrait que 20%.

Il serait nécessaire d'augmenter considérablement les équipements municipaux pour permettre d'accueillir cette nouvelle population.

Projections n°4 : projection en fonction des potentiels d'urbanisation sur la commune

Une quatrième projection prend l'hypothèse d'une croissance au regard des objectifs municipaux et des potentialités de production de logements à Trilport à l'horizon 2030.

Elle intègre la réalisation de la ZAC, une densification du tissu urbain existant, ainsi que l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur. Ces possibilités permettraient de grossir le parc de logements trilportais de 592 résidences principales.

Estimations des données de la production de logements permise par le PLU

	Nombre de logements pour 2030	Nombre de logements sociaux pour 2030 (30% min. par opérations)	Nombre de logements sociaux pour 2018 (30% min. par opérations)
ZAC multi sites	480	142	45
OAP du « Peuplin »	30	10	10
Total opérations FSM	137	104	104
Zone de constructibilité limitée centre	50	17	0
Zone de constructibilité limitée du Bout Cornet	30	10	0
Emplacement réservé	30	10	0
Estimation dans diffus (5 / an)	95	10	0
TOTAL	852	303	159

Choix des indicateurs

Logements supplémentaires	852
Total logements en 2012	1977
Estimation taille des ménages en 2030	2,37
Estimation logements liés au renouvellement par an d'ici 2030	1,93%
Estimation logements vacants 2030	8%
Estimation logements occasionnels 2030	8

Calcul

Total logements 2030	2829
Retranchement logements liés au renouvellement en 2030 (1,93% x 2829)	-55
Retranchement logements vacants en 2030 (2829 x 8%)	-226
Retranchement logements occasionnels en 2030	-8
Total résidences principales	2540
Augmentation des résidences principales par rapport à celles existantes en 2012	563
Ajout permis de construire 2012-2014	29
Nouvelles résidences principales en 2030	592
Soit par an	34,8
Estimation population supplémentaire	1403
Estimation population totale en 2030	6301

La population atteindrait alors 6301 habitants en 2030. Il faudrait construire 592 résidences principales (852 logements), soit 35 par an pour répondre à cette croissance. Ce scénario permet d'atteindre les objectifs d'augmentation de 15% pour 21/24^e et 10% pour 3/24^e de la population totale de 2012 du SDRIF (dans le tissu existant), qui fixaient le besoin en construction à 588 résidences principales.

Ce scénario permettrait d'atteindre un ratio de logements sociaux d'environ 20% (soit pratiquement 10 points de plus qu'au dernier recensement SRU qui est de 9%). Il permettrait surtout de répondre aux objectifs de logements sociaux imposés par le PLH (soit 165 logements sociaux supplémentaires à l'horizon 2018) puisqu'il estime possible la réalisation d'environ 160 logements sociaux supplémentaires d'ici 2018.

Cette dernière projection semble donc cohérente, c'est pourquoi elle a été choisie par la Ville.

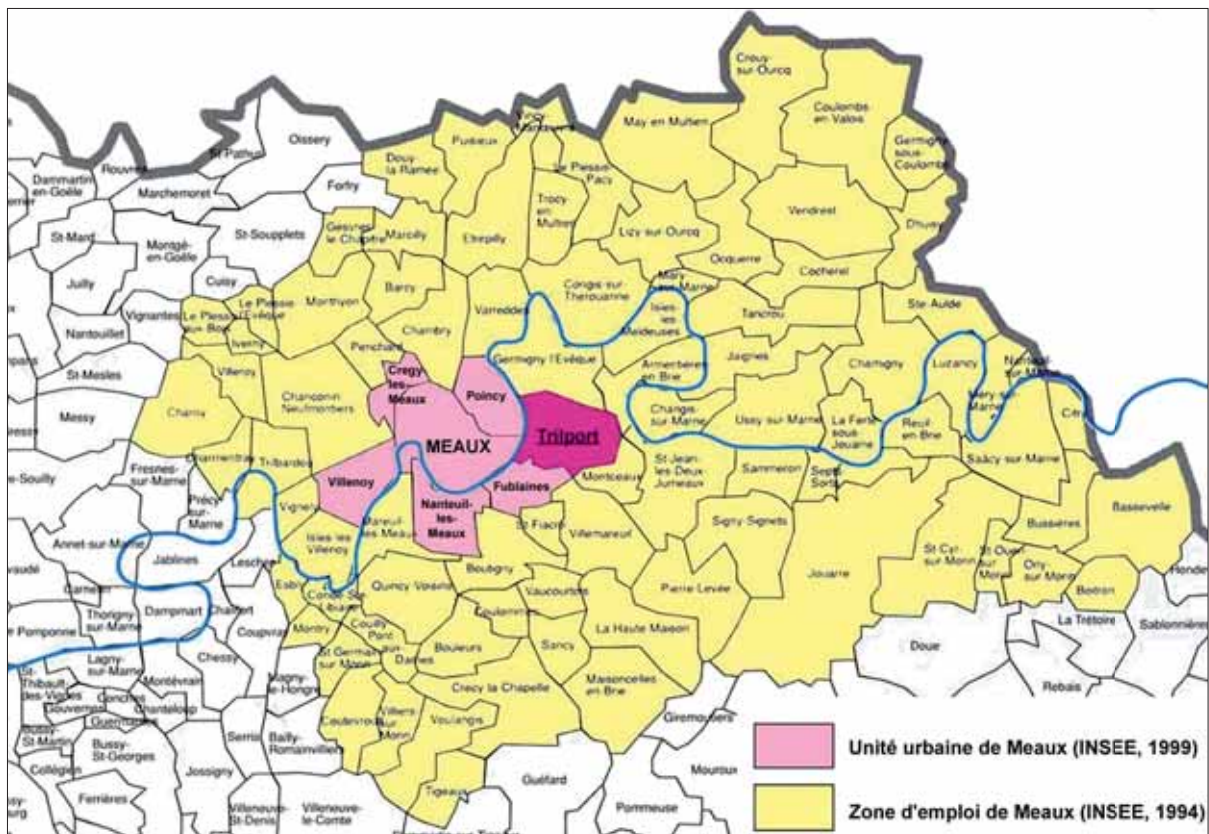
Ajoutons que cette dernière projection a été calculée à partir d'une estimation de constructions, et qu'elle n'est ni exhaustive, ni garante de la réalisation des projets sur la commune.

5. LES EMPLOIS ET LES ACTIVITES ECONOMIQUES

5.1. LA PLACE ECONOMIQUE DE TRILPORT DANS LA CAPM

Depuis la création de la communauté d'agglomération, le développement économique est devenu une compétence intercommunale. En 2009, l'INSEE comptait près de 30 250 emplois dans le périmètre de la communauté d'agglomération, soit environ 2 250 de plus qu'en 1999.

Plus de 80% d'entre eux étaient localisés à Meaux. Trilport représente donc un pôle économique secondaire de l'agglomération (avec 3,7% des emplois de l'agglomération), au même titre que Villenoy, Mareuil-les-Meaux et Nanteuil-les-Meaux.



Emploi et activité

	2010	1999
Nombre d'emplois dans la zone	1190	918
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	2255	2 072
Indicateur de concentration d'emploi	52,7	44,3
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	74,4	62,8

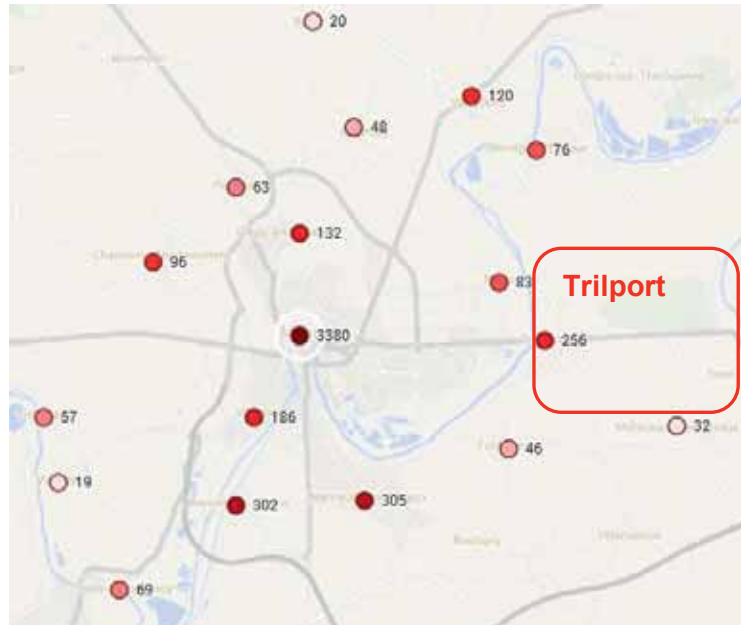
L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

Sources : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail

La commune de Trilport accueille 1 190 emplois en 2010, en forte progression par rapport à 1999 (918 emplois, + 242 emplois). La progression du nombre d'emplois est plus rapide que celle du nombre d'actifs ayant un emploi. L'indicateur de la concentration d'emploi est donc plus élevé en 2010 qu'en 1999 (+8,4%), ce qui indique une bonne situation économique.

Néanmoins, Trilport est une commune à caractère résidentiel et présente un déséquilibre habitat / emploi, ce qui implique d'importantes migrations domicile – travail. Le taux d'emploi^{††} communal est de 69,3%, supérieur à la moyenne de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux. Celle-ci connaît une baisse depuis le dernier recensement (65,7% en 2010 contre 75%).

Répartition des établissements en 2011

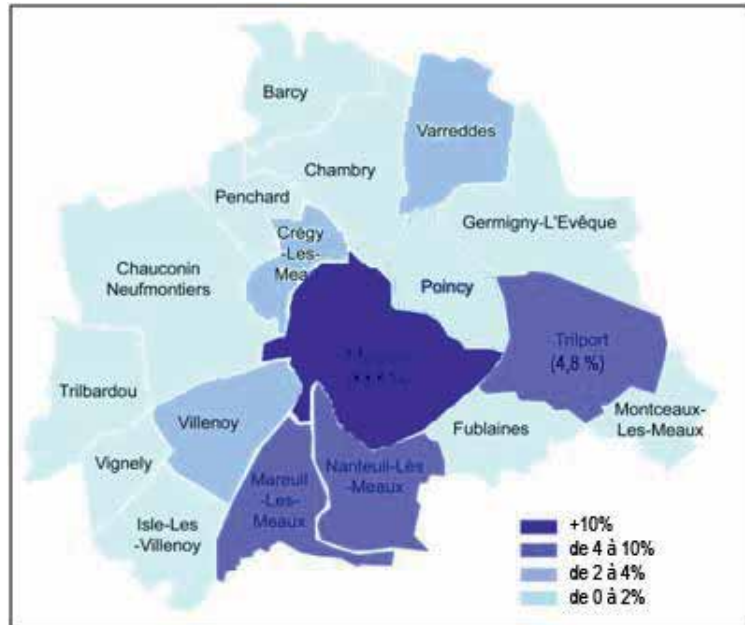


Communes	Etablissements	%	Dont auto-entrepreneurs	%	Auto-entr. / etbs (%)
Barcy	20	0,38	2	0,25	10
Chambry	48	0,91	10	1,23	20,83
Chauconin-Neufmontiers	96	1,81	17	2,09	17,71
Crégy-les-Meaux	132	2,5	41	5,03	31,06
Fublaines	46	0,87	14	1,72	30,43
Germigny-l'Évêque	76	1,44	17	2,09	22,37
Isles-les-Villenoy	69	1,3	11	1,35	15,94
Mareuil-les-Meaux	302	5,71	35	4,29	11,59
Meaux	3380	63,89	471	57,79	13,93
Montceaux-les-Meaux	32	0,6	7	0,86	21,88
Nanteuil-les-Meaux	305	5,77	50	6,13	16,39
Penchard	63	1,19	10	1,23	15,87
Poincy	83	1,57	2	0,25	2,41
Trilbardou	57	1,08	7	0,86	12,28
Trilport	256	4,84	48	5,89	18,75
Varreddes	120	2,27	25	3,07	20,83
Vignely	19	0,36	4	0,49	21,05
Villenoy	186	3,52	44	5,4	23,66
Total	5290	100	815	100	15,41

Source : service économique de la CAPM, 2011.

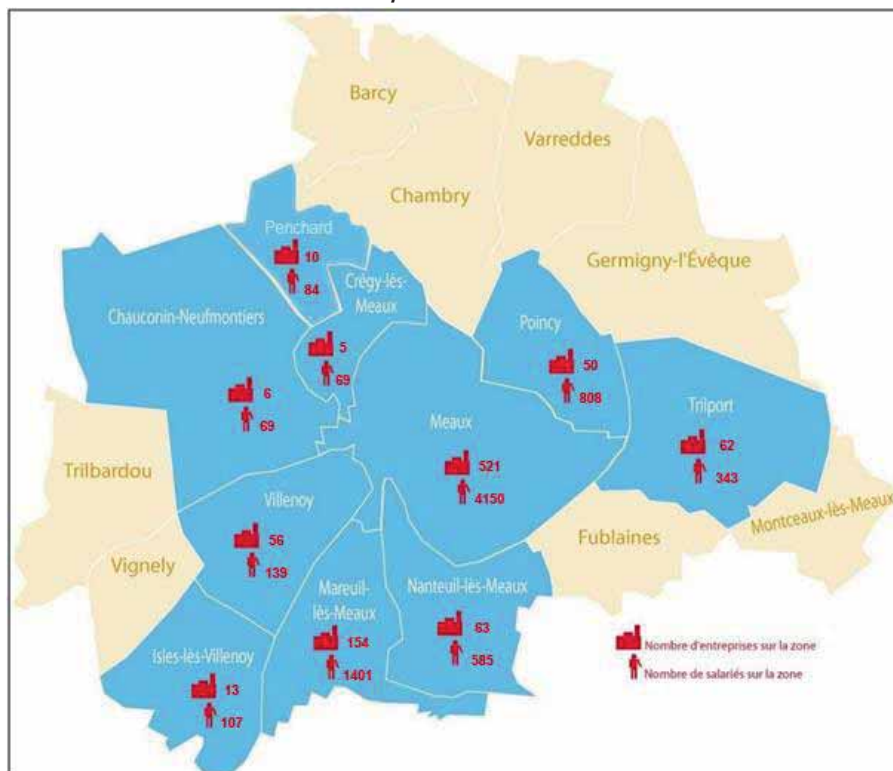
^{††} Le taux d'emploi est le rapport entre les emplois offerts sur la zone et le nombre total d'actifs.

Répartition des salariés en 2012



Source : service économique de la CAPM, 2012

Répartition des salariés et des établissements par zones d'activités sur la CAPM en 2012



Source : service économique CAPM, 2012

Les zones d'activités économiques de Trilport accueillent 100 établissements dont 52 employant un salarié ou plus, c'est-à-dire 28% du total des établissements trilportais et 44% des établissements employant un salarié ou plus. En outre, elles accueillent plus de 48% du nombre de salariés travaillant à Trilport. L'Entreprise Recticel emploie entre 50 et 99 salariés à elle seule. La densité de salariés est d'autant plus importante que la zone d'activité économique de Trilport dispose encore de disponibilités foncières.

La zone d'activité économique a vu son profil modifié avec la venue dans les années 80 d'une grande surface (actuellement Carrefour Market) qui fut pionnière de l'activité commerciale de grande distribution à Trilport.

De plus, la municipalité tient à diversifier le caractère de la zone d'activités avec l'accueil de services, notamment un centre de télétravail. Cette diversification répond à une demande en services et en commerces qui viendront compléter ceux qui existent déjà en centre bourg.

La CAPM a créé une zone d'activité Intercommunale. Située à l'ouest de Meaux, sur les communes de Chauconin-Neufmontiers et Villenoy, en liaison directe avec les principaux axes autoroutiers, la commercialisation a débuté en 2006 est en cours à différents stades selon les îlots :

Les îlots 1 et 2 ont été commercialisés à Immochan pour le centre commercial les Saisons de Meaux – les travaux ont commencé le 12 mars 2013 pour une ouverture fin 2015.

L'îlot 3 est destiné à la Chambre de Métiers et d'Artisanat – les travaux ont commencé le 7 octobre 2013.

L'îlot 4 a été cédé récemment à Prologis pour la future plateforme logistique C&A – travaux prévus début 2014.

L'îlot 7 : 1ha sous promesse de vente avec Gefec – pour la réalisation d'un programme immobilier de locaux d'activités.

Restent à commercialiser les îlots 5 – logistique et les îlots 6 et 7 (destination PME / PMI).

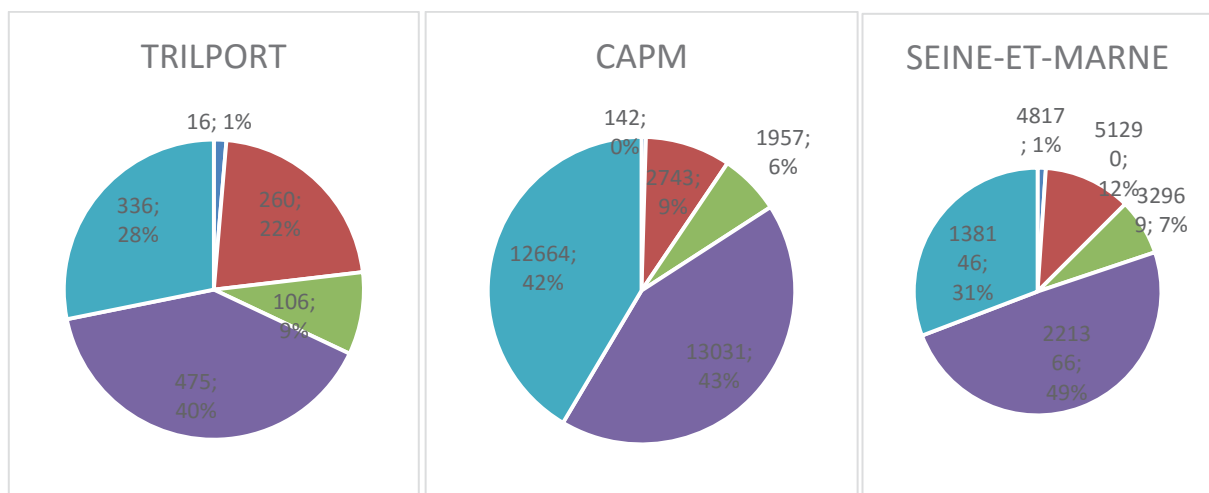
5.2. LES SECTEURS D'ACTIVITES SUR LA COMMUNE

En 2012, l'INSEE a recensé 1193 emplois sur la commune de Trilport.

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité économique en 2012

	TRILPORT		CAPM		SEINE-ET-MARNE	
Agriculture, sylviculture, pêche	16	1.3%	142	0,5%	4817	1,1%
Industrie	260	21.8%	2743	9,0%	51290	11.4%
Construction	106	8.8%	1957	6,4%	32969	7,3%
Commerce	475	39.9%	13031	42,7%	221366	49.3%
Services	336	28.2%	12664	41.5%	138146	30,8%
Ensemble	1193	100,00%	30537	100,00%	448588	100,00%

Source : Insee, RP2012 exploitation complémentaire



Source : Insee, RP2012 exploitation complémentaire

Les activités tertiaires (commerces et services) représentent la majorité des emplois offerts sur la commune de Trilport (respectivement 39.9% et 28.2% des emplois) comme à l'échelle de l'agglomération et du département (mais dans de moindres proportions concernant le secteur des services).

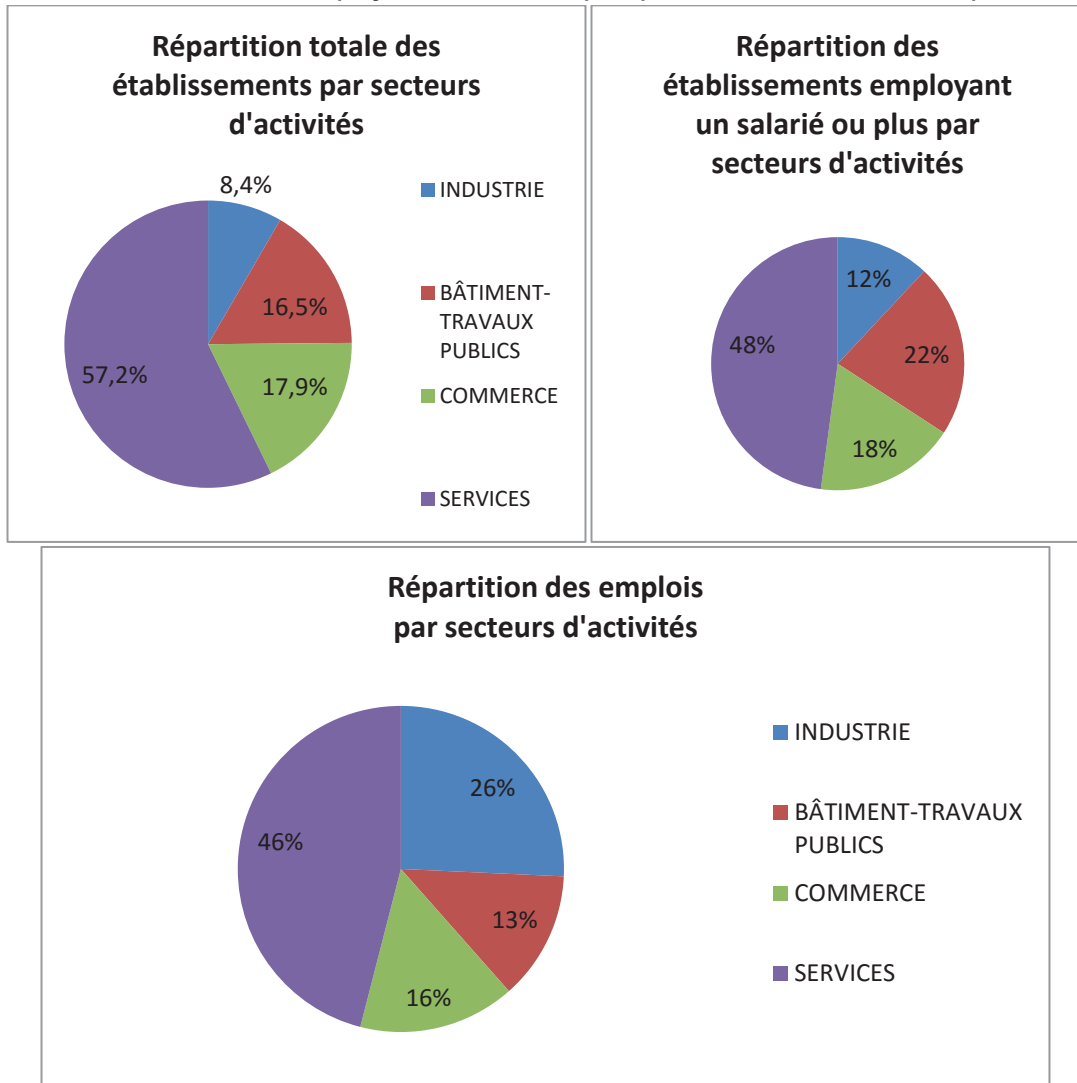
Il faut toutefois noter une part d'emplois industriels non négligeable surtout si on la compare avec les proportions de la CAPM ou du département. En outre on constate que ces emplois progressent légèrement à Trilport (260 emplois en 2012 soit près de 22% des emplois, contre 252 emplois en 1999), à l'inverse des deux autres entités

géographiques (communauté d'agglomération et département), dans lesquelles l'industrie représente seulement 9,0% des emplois dans la CAPM et 11,4% dans le département.

En s'appuyant sur les chiffres du fichier SIRENE au 1^{er} juin 2013, on peut calculer un total de 1147 emplois dont 918 emplois salariés. Ces emplois se répartissent au sein de 346 établissements dont 117 comptent 1 salarié ou plus.

Ces résultats provenant du recensement peuvent être complétés et actualisés par l'analyse du fichier SIRENE. Ces données ayant une source différente, elles ne peuvent être comparées à celles issues du recensement INSEE.

Répartition des établissements employant un salarié ou plus par secteurs d'activités à Trilport en 2013



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013**

Si l'on analyse l'ensemble des établissements, on constate que le secteur des services est majoritairement représenté avec 57,2% des établissements de la commune. Il est suivi du secteur du bâtiment et des travaux publics qui représente 16,5% des établissements. Le commerce et l'industrie représentent respectivement 17,9% et 8,4% des établissements.

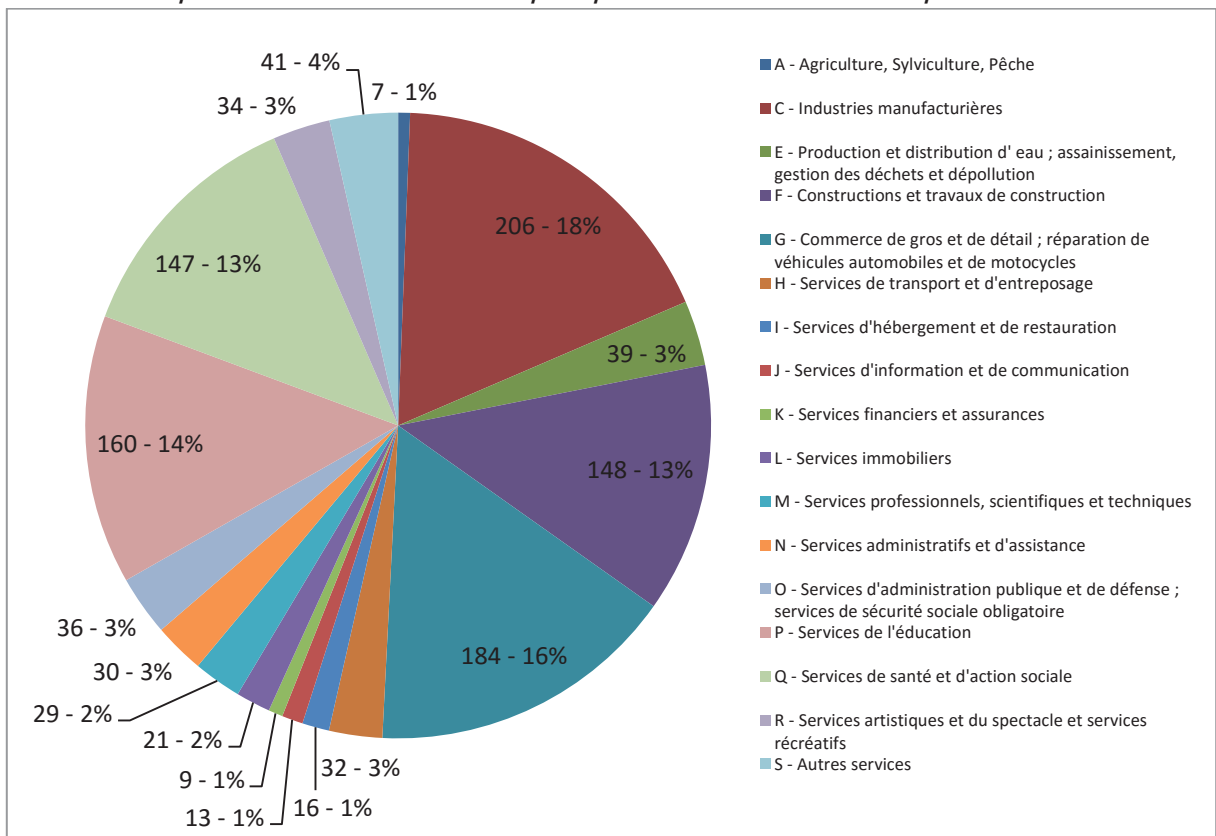
Si l'on ne s'intéresse qu'aux établissements avec un salarié ou plus, la répartition des établissements est relativement homogène. Le secteur des services est encore majoritaire mais ne représente plus que 48% des établissements de la commune. Ceci tend à montrer que de nombreux établissements ne peuvent être

** N.B : Les effectifs sont basés sur des moyennes de tranches d'emplois.

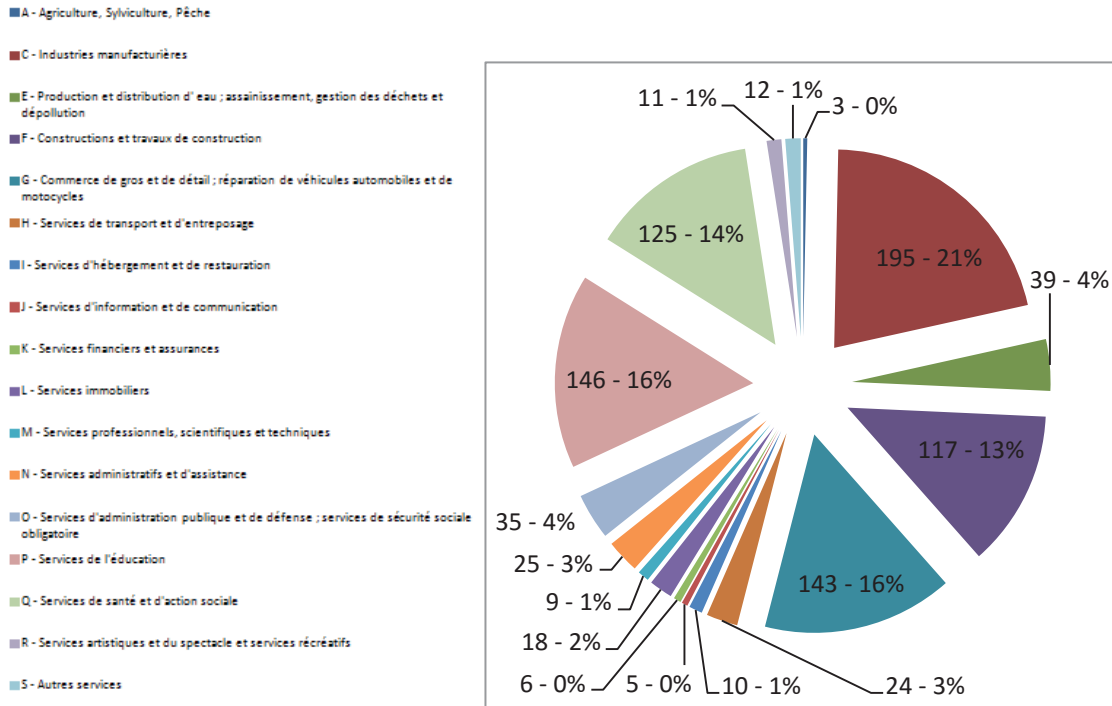
considérés comme de réelles entreprises. Dans cette catégorie sont en effet classés les indépendants ou les auto-entrepreneurs qui sont des emplois réels mais aussi les sociétés de type SCI immobilière qui ne génèrent aucune activité. Le secteur du bâtiment et des travaux publics représente 22% des établissements. Le commerce et l'industrie représentent respectivement 18% et 12% des établissements.

Cette répartition est peu différente si l'on analyse la répartition des emplois selon les secteurs d'activités. Les services en représentent 46%, les commerces 16%, le bâtiment et travaux publics 13% et l'industrie 26%. Ces chiffres tendent à montrer que les établissements industriels emploient beaucoup plus de salariés que les établissements du bâtiment et des travaux publics.

Répartition de l'ensemble des emplois par secteurs d'activités à Trilport en 2013



Répartition de l'ensemble des emplois salariés par secteurs d'activités à Trilport en 2013



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013⁵⁵

L'armature commerciale et le fonctionnement urbain

Avec un total de 184 emplois dont 143 emplois salariés, le commerce représente le 3ème employeur de la commune. Trilport bénéficie d'une armature de commerces et services de proximité localisés principalement le long de la RD 603, au niveau du bourg de Trilport, et autour de la place du 19 mars 1962, qui accueille également le marché.

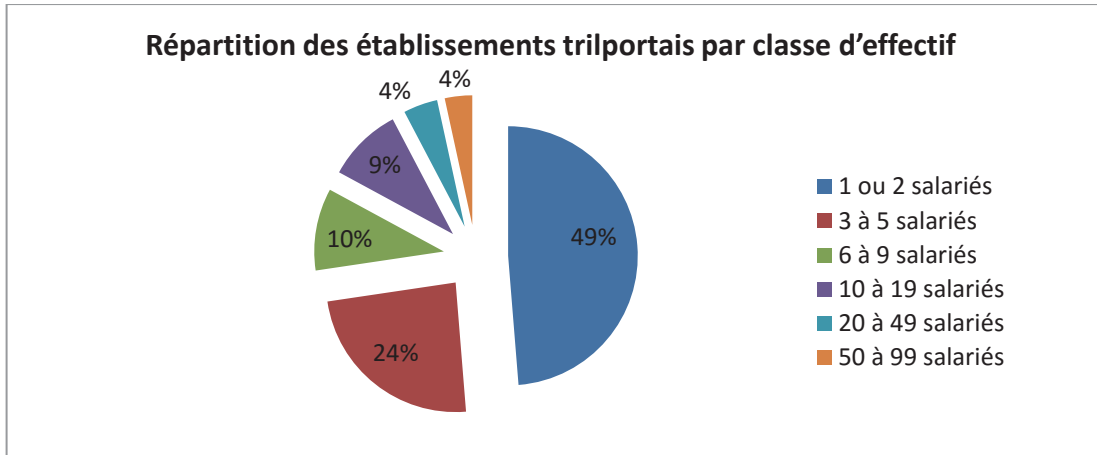
Les Trilportais disposent également d'un supermarché implanté en bordure de la RD 603, en face des zones d'activités.



⁵⁵ N.B : Les effectifs sont basés sur des moyennes de tranches d'emplois.



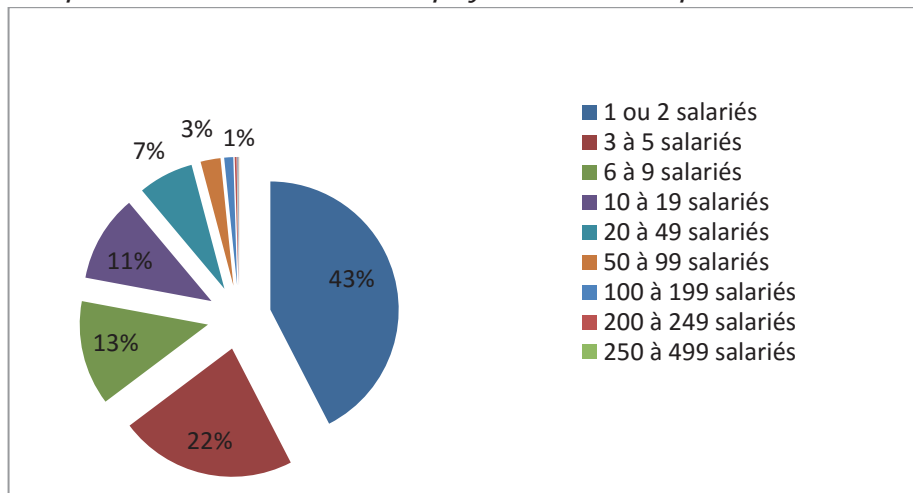
Répartition des établissements employant un salarié ou plus à Trilport



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

92% des établissements de Trilport sont des TPE de moins de 20 salariés. Seuls 4% des établissements (soit 5 d'entre eux) emploient entre 20 et 49 salariés et 4% (soit 4 d'entre eux, à savoir ASSOCIATION DE SERVICES DE SOINS A DOMICILE TRILPORT & ENVIRONS (services), COLLEGE LE BOIS DE L'ENCLUME (services), RECTICEL SAS (Industrie) et SOC EMBALLAGES RECUPERATION PALETTES (Industrie)) entre 50 et 99 salariés. A l'échelle de la CAPM, les TPE sont également très majoritairement représentées (89%), bien que légèrement moins qu'à Trilport (89% des établissements meldois contre 92% des trilportais).

Répartition des établissements employant un salarié ou plus dans la CAPM



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

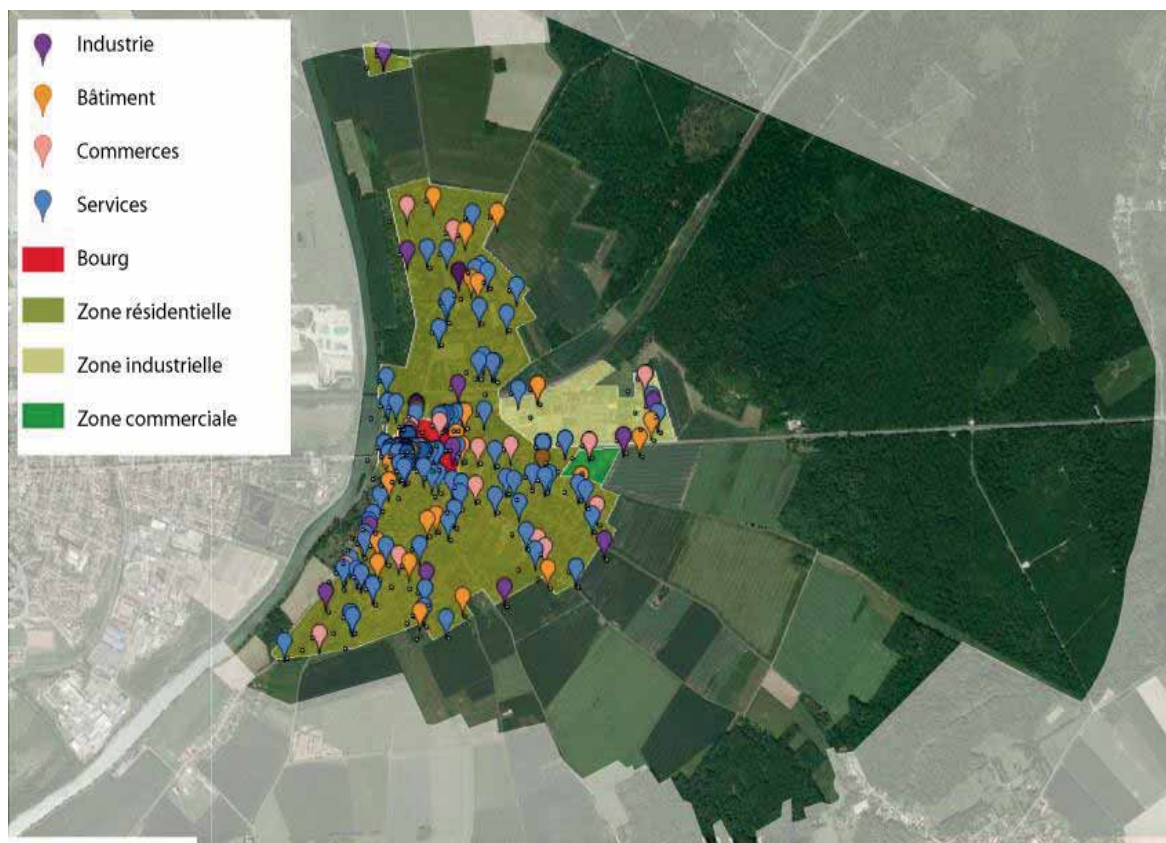
5.3. LOCALISATION DES ACTIVITES SUR LA COMMUNE

5.3.1. LOCALISATION DE L'ENSEMBLE DES ACTIVITES PAR TYPE

Les cartographies suivantes ont été réalisées à partir des adresses fournies dans le fichier SIRENE de l'INSEE, permettant de localiser l'ensemble des établissements de Trilport. Il en ressort à la fois une grande dispersion des établissements et une certaine concentration dans différents secteurs de la commune.

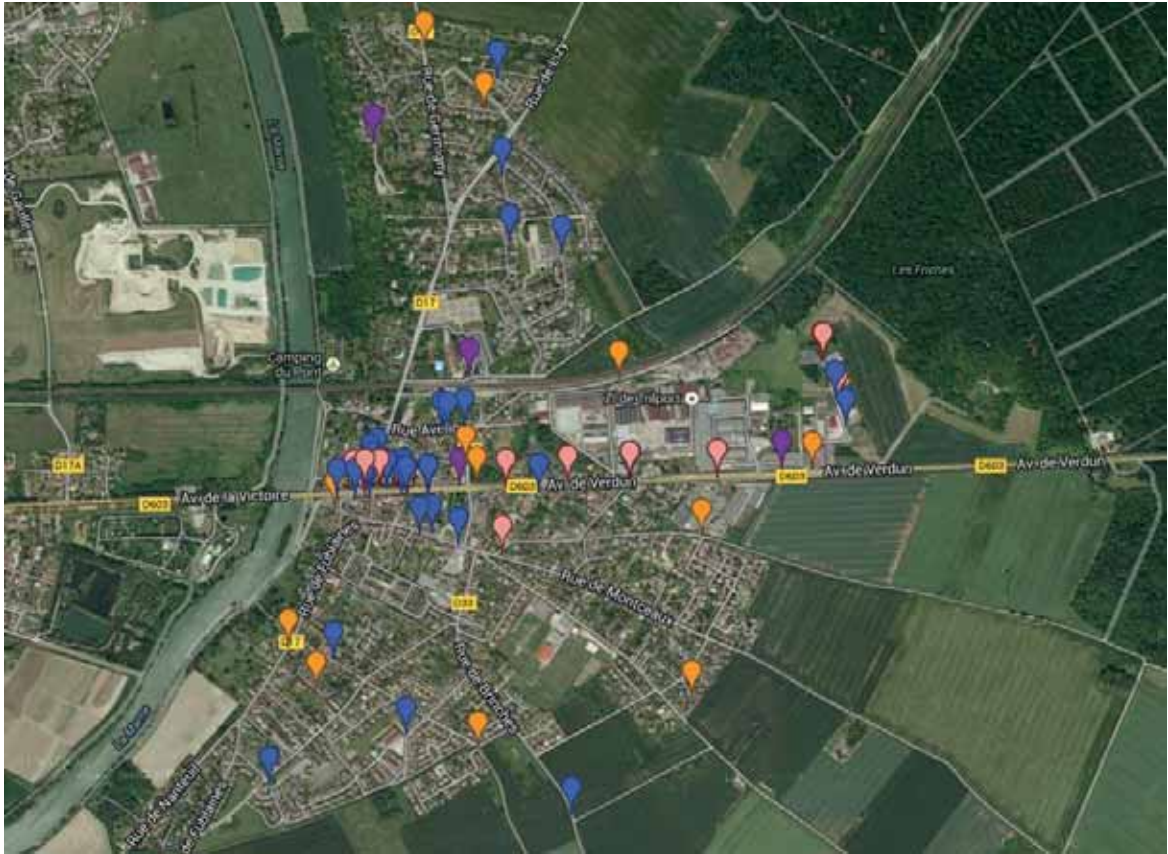
La première remarque s'explique par le fait que de nombreuses activités sont déclarées à l'adresse de résidence. Ainsi, on note que de nombreux commerces sont localisés dans les zones résidentielles. Si l'on enlève les établissements employant 0 salarié, on s'aperçoit qu'il n'y a en fait aucun commerce dans ces zones. Ce sont principalement des établissements relevant des services ou du bâtiment et travaux publics qui y sont installés.

Localisation de l'ensemble des établissements sur la commune



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

Localisation des établissements employant un salarié ou plus sur la commune

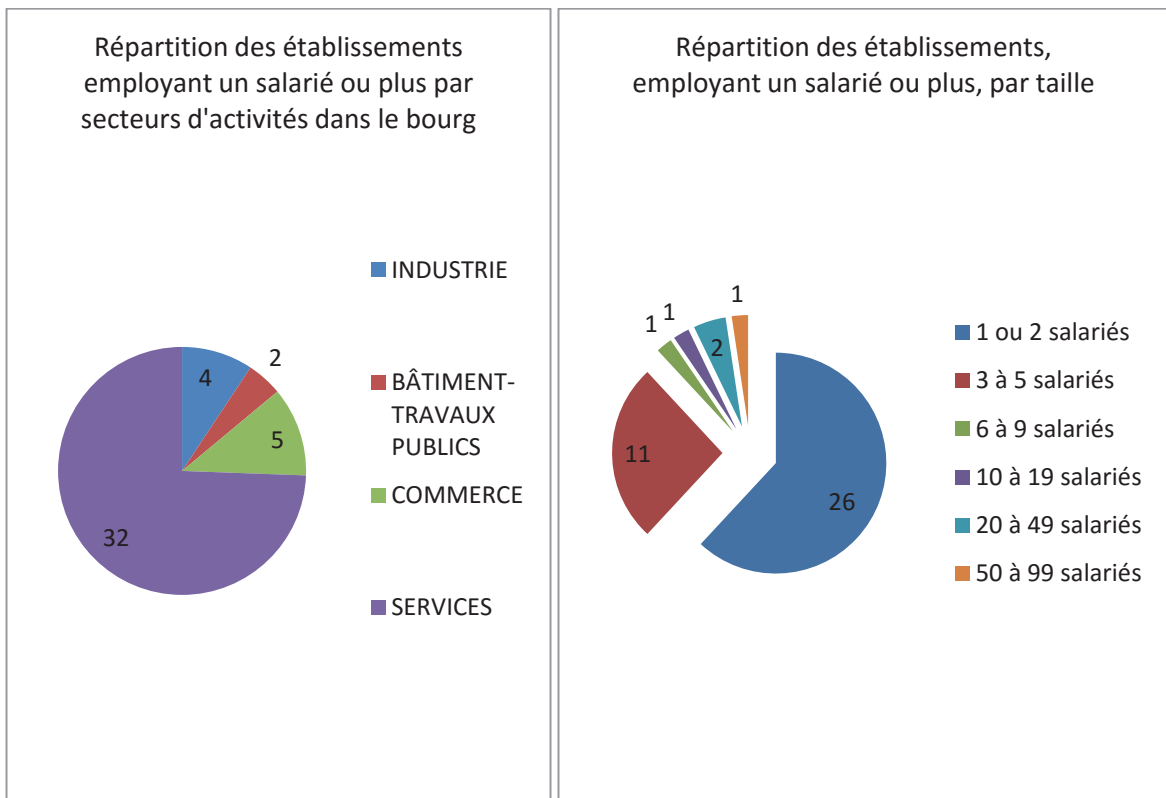


Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

5.3.2. LOCALISATION DES ACTIVITES EN CENTRE-BOURG



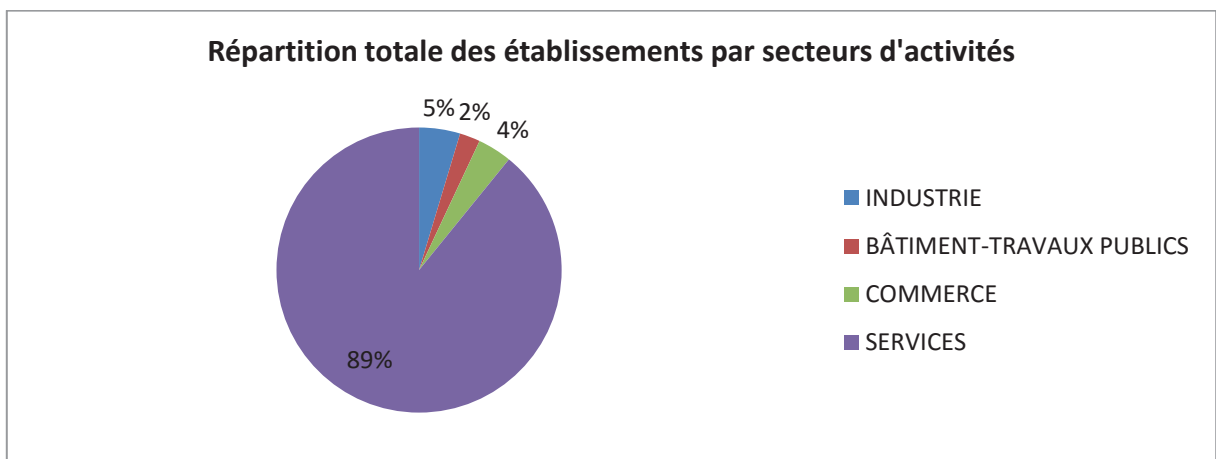
Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

La cartographie et les graphiques précédents indiquent qu'au cœur du bourg, ce sont les établissements de services qui sont les plus nombreux et ceci s'explique par la présence de deux pôles d'emplois conséquents : La mairie et le Cabinet médical. En effet, ces deux adresses accueillent de nombreux établissements. Ils sont le premier pourvoyeur d'emplois de la zone avec 89% du total des emplois. Dans une moindre mesure, l'industrie est le deuxième secteur en termes d'emplois (5%). Les chiffres concernant le nombre d'établissement ne signifient pas que seuls 5 commerces existent dans le centre-bourg, mais seuls 5 établissements commerciaux emploient des salariés.

L'ASSOCIATION DE SERVICES DE SOINS A DOMICILE TRILPORT & ENVIRONS (services) est le seul établissement qui emploie entre 50 et 99 salariés.



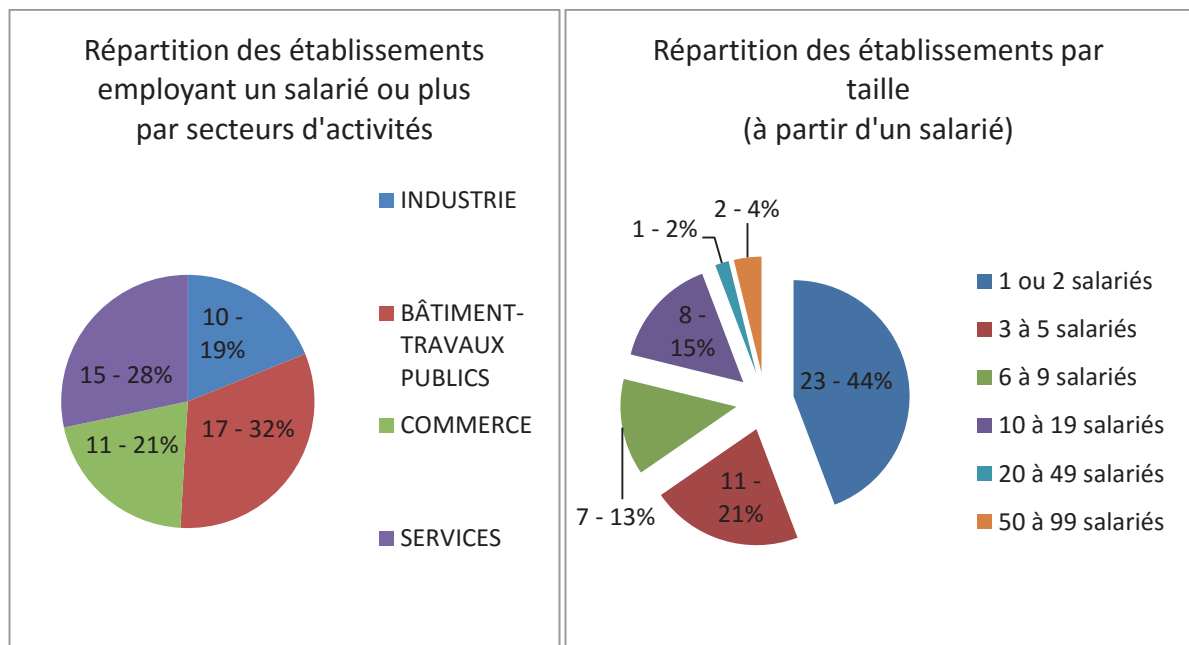
5.3.3. LA ZONE D'ACTIVITE ECONOMIQUE ET COMMERCIALE DE TRILPORT

L'essentiel des établissements de Trilport est implanté au sein des zones d'activités, localisées à l'entrée est de la zone urbanisée, entre la RD603 et la voie ferrée. La zone s'étend sur 27 hectares et comprend le site dit « Kléber », l'entreprise Recticel, l'entreprise Valometal (ex Marchetto), la ZAC de la Halotte et une surface commerciale au sud de la RD603. Deux autres entreprises sont situées à proximité de la zone d'activités : l'entreprise Nugue qui est la plus vieille entreprise trilportaise (fabrication de coffres-forts) et l'entreprise Nolorgues (vente de combustibles, fioul, bois, charbon, détail...).

Localisation des activités dans les zones industrielles et commerciales



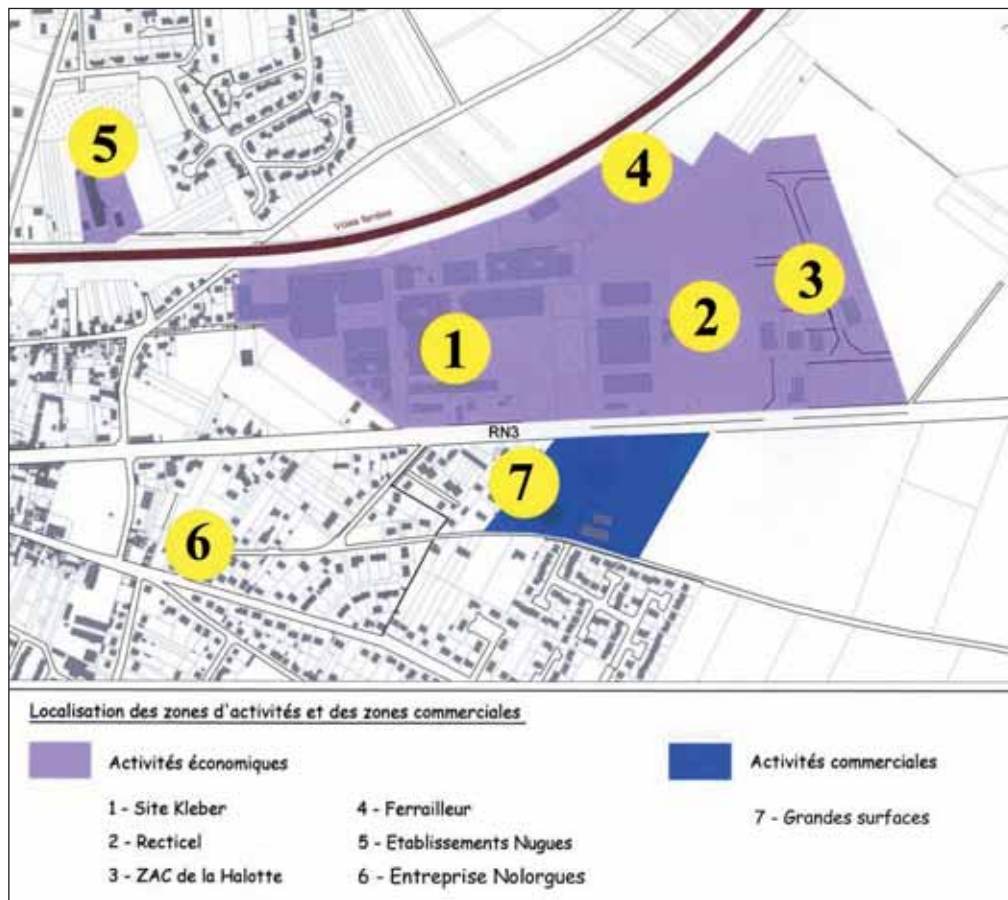
Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

Les graphiques ci-dessus montrent qu'au sein de la zone industrielle et commerciale les secteurs d'activités sont très diversifiés. Les plus grandes entreprises de la commune y sont localisées (RECTICEL SAS (Industrie) et SOC EMBALLAGES RECUPERATION PALETTES (Industrie)). La place des TPE est donc plus faible qu'ailleurs.

Localisation des zones des activités industrielles et commerciales



La zone d'activités dite du « site Kléber ». Elle est l'une des plus anciennes de la commune, elle accueille sur environ 8,6 hectares des locaux loués à des entreprises et joue le rôle informel de « pépinières d'entreprises ». La partie de la zone située à l'ouest du 67 avenue de Verdun est concernée par le site Saint-Fiacre/Verdun de la ZAC de l'éco quartier de L'ancre de lune ainsi que l'ancienne chaufferie (bâtiment signé de l'architecte Otto Muller) située à l'est de la voie. La partie Est sera conservée mais la transition entre la ZAC et la zone industrielle devra être particulièrement soignée afin de pas créer de nuisances pour les futurs habitants. Cette zone est celle qui regroupe le plus d'établissements comme le montre la carte de localisation des établissements.

L'entreprise Recticel, spécialisée dans la fabrication et la transformation de matières plastiques, possède une entrée indépendante sur la RD603. Elle a récemment étendu ses installations ;

La ZAC de la Halotte, accueille sur 5,4 hectares plusieurs PME. L'explosion de l'usine des « Radiateurs de Meaux » le 23 octobre 2002 a détruit les bâtiments de sept entreprises et a également soufflé les toitures de plusieurs maisons riveraines, pénalisant le développement de la zone.

Les établissements Valometal (ex Marchetto), spécialisés dans la récupération de ferrailles, possèdent une entrée indépendante, rue d'Armentières. Cette entreprise pose problème à plusieurs titres : d'une part en matière de nuisances environnementales (risques de pollution) ; d'autre part, en matière de paysage, entre la forêt et la Marne. En effet, la présence de cet amas de ferrailles localisé le long de la rue d'Armentières, principale voie menant à la forêt de Montceaux depuis le bourg de Trilport, nuit à la qualité paysagère de cette liaison douce structurante. Il est aussi visible de loin en particulier de l'entrée de ville par la RD603.

Enfin, l'entreprise **Nugue**, qui fabrique des coffres-forts, occupe un site relativement enclavé au nord des voies ferrées.

Ainsi que l'entreprise **Nolorgues**, qui est située dans un quartier pavillonnaire entre la rue de Saint-Jean et la RD603.

La zone commerciale au sud de la RD603 est occupée par deux établissements :

Le **Carrefour Market** est un supermarché

Discount Garden est une jardinerie

5.3.4. L'ACTIVITE AGRICOLE

L'activité agricole représentait en termes d'emploi seulement 1,13% des emplois de la commune en 1999 et plus que 0,34% en 2009. Pourtant, les espaces agricoles représentent 33% de la surface totale de la commune.

Entre 1988 et 2010 le nombre d'exploitations a baissé, il est passé de 6 à 2 en 2010.

Il s'agit essentiellement de production céréalière (maïs, blé) et de production de betteraves. Il n'y a pas d'élevage et très peu de friches. Les seules friches se trouvent en limite de la lisière de forêt.

Recensement agricole à Trilport

	Recensement 2000	Recensement 2010
Nombre de sièges d'exploitations	4	2
Nombre de chefs d'exploitation et de coexploitants	4	2
Nombre total d'actifs sur les exploitations (en UTA, équivalent temps plein)	5	2
Surface Agricole Utilisée des exploitations (ha) (SAU)	439 hectares	318 hectares
Terres labourables (ha)	434 hectares	296 hectares
Rappel : Nombre d'exploitations en 1988	6	

Source : AGRESTE



Trilport compte plusieurs exploitations dont 4 grandes et plusieurs petites :

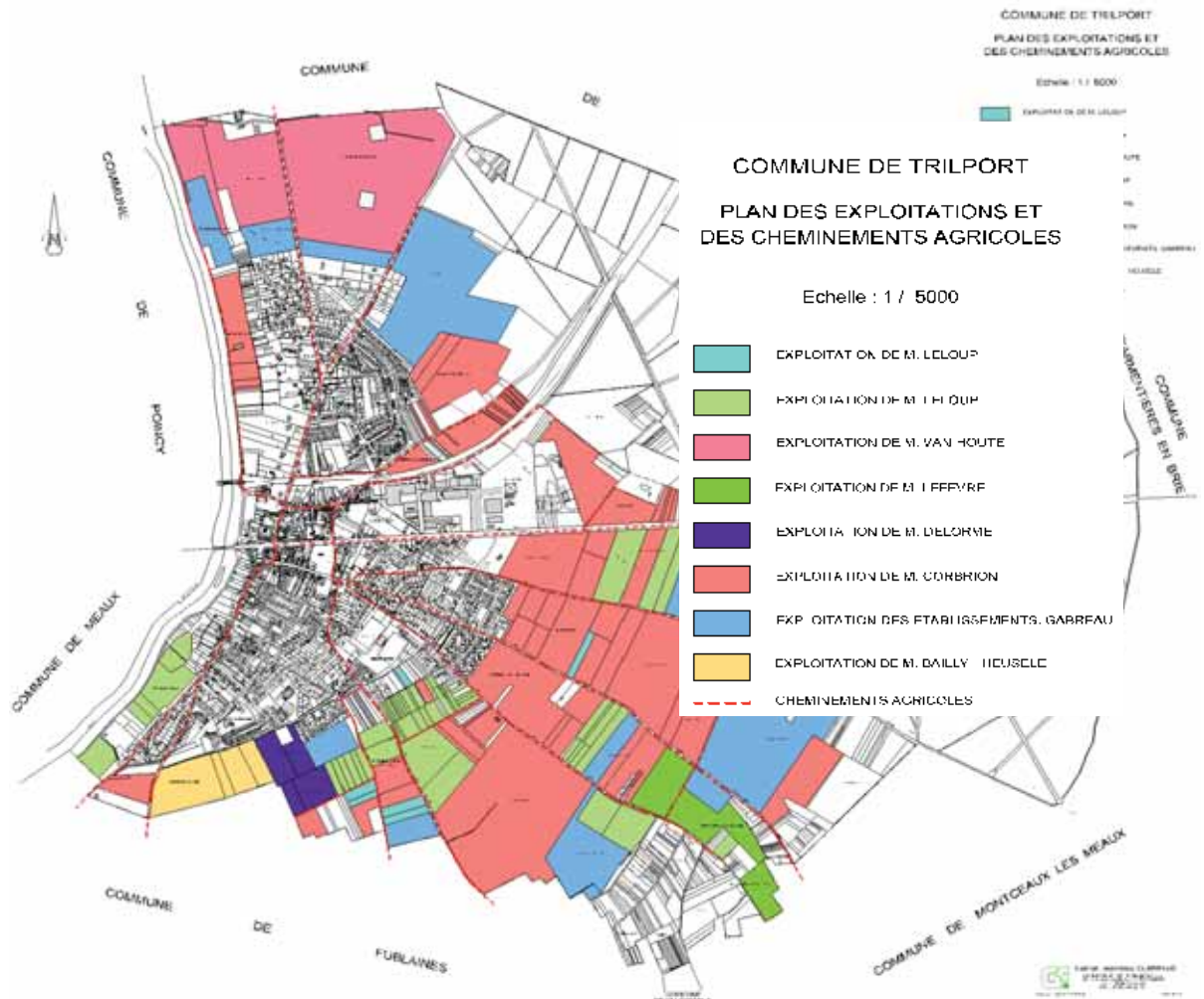
-l'exploitation de Monsieur Corbrion, dont la ferme se situe dans le centre bourg, rue du maréchal Joffre,

-l'exploitation des établissements Gabreau,

-l'exploitation de Monsieur Van Houtte, située au nord de la commune (ferme de Dancy) aux abords de la ferme,

-l'exploitation de Monsieur Leloup.

Dans l'ensemble, les parcelles cultivées des différents exploitants sont à proximité des fermes. Les cheminements agricoles correspondent aux voies les plus empruntées sur Trilport. Les machines empruntent ainsi la RD603, les petites rues du centre bourg, qui ne sont pour le moins pas adaptées aux déplacements agricoles, les principales départementales et certains chemins en terre.



EXPLOITATIONS	TOTAL (m ²)	TOTAL (Ha)	%
Exploitation de M.CORBRION	1 390 516	139,05	41,5%
Exploitation des établissements GABREAU	763 155	76,32	22,8%
Exploitation de M. VAN HOUTTE	492 675	49,27	14,7%
Exploitation de M.LELOUP	429 365	42,93	12,8%
Exploitation de M.LEFEVRE	115 373	11,54	3,4%
Exploitation de M.BAILLY – HEUSELE	95 306	9,53	2,8%
Exploitation de M.DELORME	65 514	6,55	2,0%
Total	3 351 904	335,19	100,0%

juin 2013

On note l'émergence de nouvelles productions qui serviront notamment dans l'éco construction comme le chanvre.

Les espaces agricoles connaissent aujourd'hui, un phénomène d'érosion des sols. L'agrandissement de la taille des emprises cultivées, le travail des sols, la suppression des fossés, des talus, des haies et de la végétation permanente entraînent une érosion des sols. Celle-ci entraîne elle-même une accélération des ruissellements, ce qui favorise la migration d'éléments polluants tels que les pesticides. L'érosion des sols participe donc à la pollution des nappes phréatiques et de la Marne.

Le Schéma de Cohérence Territoriale arrêté du Pays de Meaux identifie les espaces agricoles comme des espaces de sensibilité écologique et paysagère qui sont donc à protéger. Aussi, la réglementation devra être conforme à cette orientation. Des secteurs d'implantation possible pour de nouvelles exploitations agricoles ont donc été définis en concertation avec la Chambre d'Agriculture selon plusieurs critères dont la proximité des espaces boisés afin de ne pas dénaturer les paysages et d'en assurer la desserte par des chemins agricoles existants.

5.4. LES PREVISIONS ECONOMIQUES

Comme le montre le chapitre ci-dessus, la commune dispose d'un tissu économique assez développé. Afin d'assurer un développement équilibré du territoire et de répondre aux objectifs du SDRIF (augmentation de la densité humaine à l'horizon 2030), il est nécessaire de prendre en compte l'évolution de l'emploi dans la commune. En 2012, on dénombrait 1133 emplois dans la commune. A surface égale, afin d'atteindre une densité supplémentaire sur son territoire de 15% pour 21/24^e et de 10% pour 3/24^e des emplois, la commune doit accueillir environ 162 emplois nouveaux.

	Insee 2012	+15%/+10%	Projection 2030
Nombre d'emplois	1133	162	1295

Plusieurs projets peuvent contribuer à l'atteinte de ces objectifs, en voici une estimation :

- La mise en service d'une Maison d'Accueil Rurale pour Personnes Agées, qui pourrait créer une vingtaine d'emplois
- La mise en service d'un foyer de jeunes travailleurs, qui pourrait créer une dizaine d'emplois
- L'agrandissement du collège, qui pourrait créer une dizaine d'emplois
- L'agrandissement des écoles dû à la production de logements, qui pourrait créer environ 12 emplois (hypothèse n°2 des projections scolaires).
- La possible implantation de commerces dans la nouvelle ZAC sur l'avenue de Verdun, qui pourrait créer une vingtaine d'emplois
- La création du centre de Télé travail, qui compterait environ 5 emplois
- L'agrandissement de l'entreprise Recticel, qui pourrait créer une trentaine d'emplois
- L'optimisation et la modernisation de la zone d'activités de la Halotte, qui pourrait créer une trentaine d'emplois

	Insee 2012	Création d'emplois potentielle	Projection 2030
Nombre d'emplois	1133	137	1270

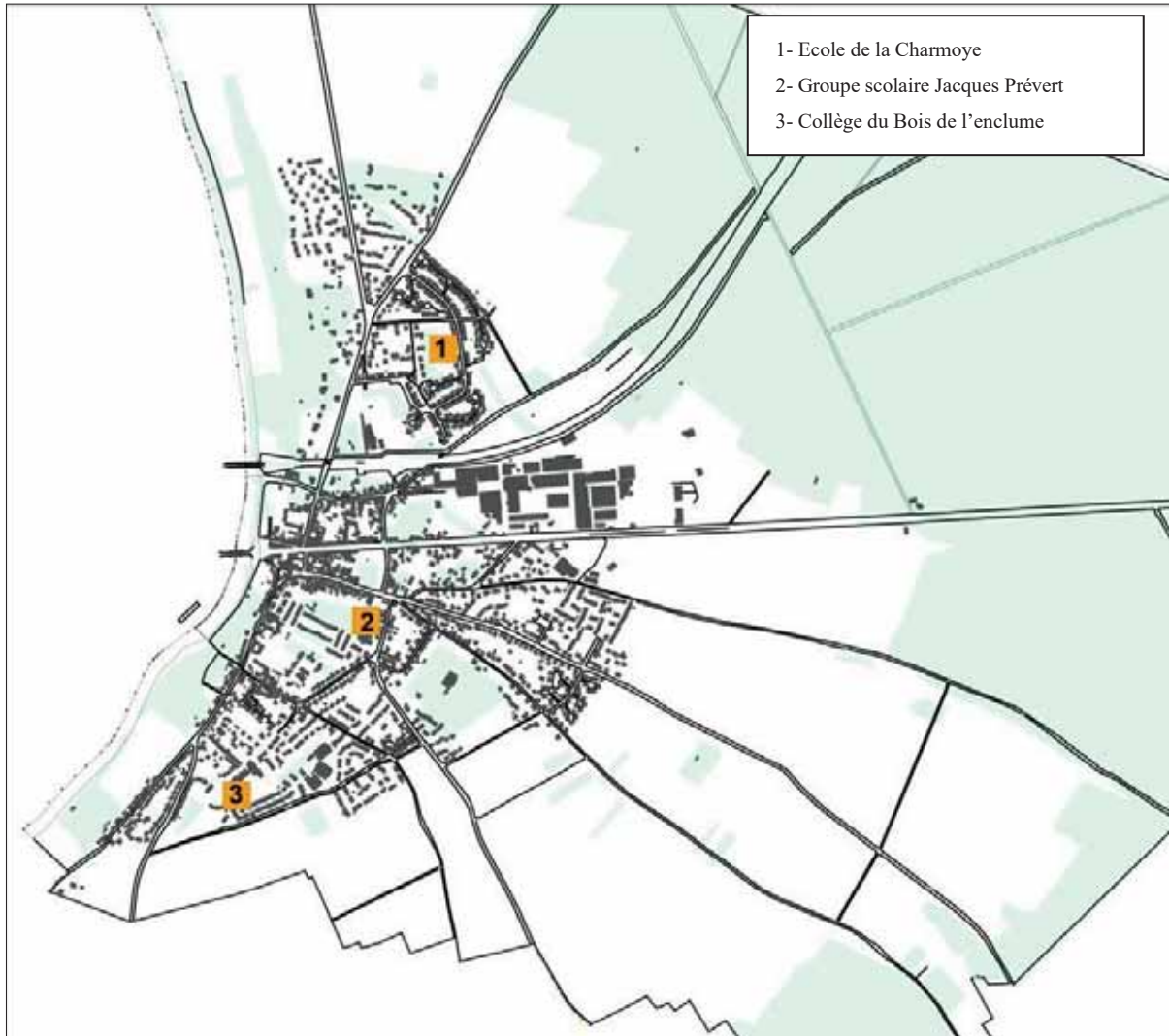
Les projets de créations d'emplois sur la commune permettent pratiquement d'atteindre les objectifs du SDRIF. Néanmoins les objectifs de densification humaine du SDRIF incluent à la fois les emplois, et les espaces d'habitat. La densification humaine dans les espaces d'habitat étant déjà conséquente dans le projet de PLU, il n'apparaît pas essentiel d'augmenter de façon plus forte la densification liée à l'emploi pour atteindre les 162 du SDRIF, en ouvrant par exemple de nouveaux espaces d'activités à l'urbanisation.

6. LES EQUIPEMENTS

Les équipements publics de Trilport sont concentrés principalement en centre-ville, en particulier au sud de la voie ferrée. Ils sont facilement accessibles grâce à leur position centrale.

6.1. LES EQUIPEMENTS SCOLAIRES

Carte des équipements scolaires



Trilport comptait en 2012, 987 enfants de 0 à 14 ans (Insee).

La commune de Trilport dispose sur son territoire de :

Deux groupes scolaires qui accueillent à eux deux 185 enfants en classe de maternelle et 340 enfants en classe de primaire, soit 525 enfants pour la rentrée de septembre 2015, répartis en 8 classes de maternelle et 15 classes de primaire.

- Le groupe scolaire de la Charmoye, rue A. Schweitzer.
- Le groupe scolaire Jacques-Prévert, place du 19 mars 1962.

Chaque groupe scolaire est doté d'un accueil périscolaire abrité dans d'anciennes classes, spécialement aménagées. Ce qui a permis d'améliorer considérablement les anciennes garderies des écoles.

Un agrandissement des écoles (classes supplémentaires et agrandissement des parties communes) sera également à prévoir afin de répondre aux besoins futurs liés aux projets de construction de logements (dont l'éco quartier).

Un collège construit par le syndicat intercommunal, le **Collège du Bois de l'Enclume**, situé allée Jean-Rostand, qui accueillait 520 élèves (à sa rentrée 2014) venant de Trilport et de six communes des environs (Armentières, Fublaines, Germigny-l'Evêque, Montceaux-les-Meaux, Poincy et Varreddes).

Un Syndicat Intercommunal du Collège de Trilport a été créé et réunit les communes d'Armentières, Fublaines, Germigny, Montceaux-lès-Meaux, Poincy, Trilport et Varreddes. Le siège social se trouve en Mairie de Trilport. Ce syndicat avait pour objet, à sa constitution, la prise en charge financière de la réalisation du collège. Le syndicat a réglé la dernière annuité d'emprunt en 2004. Aujourd'hui le syndicat participe par le biais de versement de subventions, notamment à l'activité piscine (prise en charge partielle des transports), et assure les frais engendrés par l'échange avec les collégiens d'Engen (cars pour les sorties, financement d'une visite, et réception pour les familles). Un agrandissement du collège est également prévu.

Evolution des effectifs scolaires

La proportion d'enfants ainsi que leurs effectifs diminuent sur la commune. Les enfants de moins de 14 ans représentaient 21,6% de la population trilportaise en 1999 (soit 993 enfants), ils n'en représentent plus que 20,1% en 2012 (soit 987 enfants), ce qui fragilise la stabilité des effectifs scolaires.

Entre 1999/2000 et 2003/2004, les effectifs scolaires de Trilport ont diminué de 4%. Cette diminution a surtout été sensible pour l'école maternelle Jacques-Prévert, où les effectifs ont diminué de 14,5%. Au contraire, à cette période, le groupe scolaire de la Charmoye a vu ses effectifs augmenter de 6%, peut-être en liaison avec la construction de lotissements pavillonnaires au nord de la commune.

Dans les prochaines années ces effectifs tendront à augmenter en raison des projets de logements actuellement portés par la commune, ce qui impliquera la nécessité d'agrandir et d'adapter les équipements scolaires à ces apports de population.

Petite enfance

Trilport comptait, en 2009, 166 enfants âgés de moins de trois ans.

L'absence de crèche collective sur le territoire communal est compensée par la présence de 48 assistantes maternelles agréées, qui représentent le mode de garde majoritaire, et par l'installation récente du Relais d'Assistants Maternelles situé dans les locaux de la villa Bia. Les habitants de Trilport disposent également d'une crèche familiale intercommunale implantée à Crégy-les-Meaux, soit à plus de 8 kms de la commune. Pour la commune de Trilport, 7 places y sont réservées.

On observe une absence de PMI sur la commune, les Trilportais se rendent ainsi à celle située sur Meaux.

6.2. Projections scolaires à l'horizon 2030

Le PLU prévoit la réalisation d'environ 600 logements supplémentaires, en un peu plus de 15 ans.

L'évaluation des effectifs scolaires est basée sur une approche très globale du nombre d'enfants supplémentaires pouvant être attendus dans les écoles de la commune de Trilport, du fait de cette augmentation du parc de logements.

Actuellement sur la commune, pour 1877 résidences principales, il y a d'après les chiffres communiqués (2012):

- 340 élèves en école élémentaire, soit 0.18 élève par logement
- 185 élèves en école maternelle, soit 0.09 élève par logement

Par simple extrapolation :

- Une augmentation du parc de logements de 600 unités suppose : $600 \times 0,09 = 54$ élèves supplémentaires en école maternelle.
- Une augmentation du parc de logements de 600 unités suppose : $600 \times 0,18 = 108$ élèves supplémentaires en école primaire.

Projection 2030 – Hypothèse 1					
Construction de logements	Elèves maternelle nouveaux	Elèves élémentaire nouveaux	Total élèves	Besoin classe maternelle (norme 30 enf/classe)	Besoin classe élémentaire (norme 28 enf/classe)
600	54	108	162	8	16

Projection 2030 – Hypothèse 2					
Construction de logements	Elèves maternelle nouveaux	Elèves élémentaire nouveaux	Total élèves	Besoin classe maternelle (25 enf/classe)	Besoin classe élémentaire (25 enf/classe)
600	54	108	162	10	18

Les effectifs scolaires ainsi que le nombre de classes en 2015 sont donnés par le tableau suivant :

Effectifs 2015			
	Effectifs 2015	Classes 2015	Elèves par classe
SOUS TOTAL maternelles	185	8	23,1
SOUS TOTAL élémentaires	340	15	22,7
TOTAL	525	23	

Selon l'hypothèse n°1 (respect des normes de l'éducation nationale, soit 30 et 28 élèves par classe), le nombre d'élèves par classe en maternelle (23) et en élémentaire (22) montre qu'il y a encore des réserves. Pour les maternelles, ces classes pourront résorber les effectifs engendrés par les constructions nouvelles projetées dans le cadre de PLU. Pour l'élémentaire l'ouverture de **1 classe** supplémentaire sera sûrement nécessaire.

Selon l'hypothèse n°2 (en considérant un maximum de 25 enfants par classe), l'augmentation du nombre d'élèves par classe en maternelle (23) et en élémentaire (22) ne suffirait pas à absorber les nouveaux élèves. Pour les maternelles, il faudrait ouvrir **2 classes** supplémentaires pour combler les effectifs engendrés par les constructions nouvelles projetées dans le cadre de PLU. De la même manière pour l'élémentaire, l'ouverture de **2 classes** supplémentaires sera sûrement nécessaire.

Néanmoins, les nouvelles constructions seront réalisées sur une période d'environ 15 ans. De ce fait, les augmentations d'effectifs scolaires seront également étalées dans le temps.

6.3. LES EQUIPEMENTS SPORTIFS, CULTURELS ET DE LOISIRS

6.3.1 LES EQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS

Les équipements sportifs de Trilport sont utilisés par les scolaires (collège et écoles), mais également pour les nombreuses activités sportives proposées dans le cadre des associations.

Ils se localisent dans le complexe sportif de la Noyerie qui réunit :

- 3 terrains de football et des vestiaires,
- 1 plateau EPS (basket et hand),
- 4 courts de tennis et la maison du tennis,
- 1 terrain de pétanque,
- 1 gymnase avec vestiaires.

Ces installations souffraient de leur ancienneté (en particulier le gymnase), mais surtout de leur exigüité (le gymnase accueille l'essentiel des activités sportives proposées dans le cadre des associations sportives) et de leur inadaptation à l'évolution des pratiques sportives.

Dans le cadre du contrat Régional, la commune a rénové son gymnase actuel grâce à la construction de 1 000 m² supplémentaires en continuité de l'existant.

La commune a récemment réalisé deux espaces sportifs, l'un dans l'espace vert de la Charmoye, l'autre dans l'espace vert de la Mère-Grand et une aire de jeux réalisée dans le Parc Municipal.

La municipalité a également réalisé deux nouveaux équipements : des vestiaires pour les clubs de football et de roller et un espace protégé en bord de Marne, destiné à l'initiation à la pêche.

Le gymnase du complexe de La Noyerie	<i>Espace vert de la Charmoye</i>
	

Carte des équipements sportifs, culturels et de loisirs



Le centre de loisirs

Un centre de loisirs (le mini-club), a été récemment construit sur le site de la Villa Bia. Anciennement installé dans le complexe sportif de la Noyerie, l'exiguïté des lieux nécessitait l'utilisation du premier étage réservé normalement aux associations et, en période de vacances scolaires, les locaux des établissements scolaires. Ainsi, la capacité et les conditions d'accueil du centre de loisirs étaient inappropriées, en particulier pour les plus petits. Malgré l'aménagement de locaux abritant d'anciennes classes (bâtiments préfabriqués), le centre de loisirs avait besoin d'un nouvel endroit plus fonctionnel. Il accueille les enfants de 4 à 14 ans les mercredis et pendant les vacances scolaires. Le centre de loisirs accueille en moyenne 40 à 45 enfants durant l'année, avec un pic de 140 enfants au mois de juillet. Tout comme les équipements scolaires, il devra être agrandi afin de répondre aux besoins liés à l'apport de population (comprenant notamment les futurs habitants de l'éco quartier).



Centre de loisirs le petit Prince

Les espaces de loisirs

Afin de profiter des espaces de détente que recèle le territoire de Trilport, plusieurs aménagements ont été réalisés :

- des aménagements le long de la Marne pour permettre les promenades et les pique-niques
- le renouvellement de l'actuel site du cercle de voile en bord de Marne
- un espace pêcheur, qui se situe rue du Bac, à proximité des berges.
- une aire de détente et de jeux dans le parc municipal et une autre en bord de Marne

L'action jeunesse



Le Mini-club



Espace multiservices

Depuis 1998, la municipalité a créé un véritable service Jeunesse. Le point de départ de cette politique volontariste a été le dispositif des emplois jeunes, qui a permis de recruter deux animateurs. Une nouvelle structure, « l'Action Jeunesse », a ainsi pu être créée et des activités régulières ont pu être proposées aux jeunes Trilportais (âgés de 11 à 18 ans et plus) : activités multisports, théâtre, hip hop, atelier internet, vidéo, sorties... Ces activités se déroulent dans le cadre de locaux municipaux (salle des fêtes, gymnase,...) ou utilisent le matériel municipal (mini-bus,...).

L'« Action Jeunesse » est située au niveau du complexe sportif. Elle assure diverses animations en « libre-service ». Elle compte en moyenne une trentaine d'inscrits (pré-adolescents et adolescents).

Constatant l'importance des besoins en encadrement des jeunes, la commune a privilégié une démarche partenariale, d'une part avec la CAF (Contrat Temps Libre), d'autre part avec la Direction Départementale Jeunesse et Sport et l'Education Nationale (Contrat Temps Libre), ainsi qu'avec la Préfecture de Seine-et-Marne (mise en place pour l'été 2004 du dispositif Vie Ville Vacances, en direction de certains publics sensibles). Cette démarche a permis de pérenniser le service Jeunesse, de le développer peu à peu au sein des services municipaux (il concerne désormais, à des degrés divers, directement trois personnes) et de responsabiliser de nombreux jeunes de la commune, qui animent des activités.

Ces six ans d'efforts ont ainsi permis à la commune de disposer d'une structure d'animation stable, de bonne qualité (label CAF, CEL, VVV), mais qui, en contrepartie, nécessite des locaux adaptés, pouvant accueillir les activités des jeunes.

Le Relais d'assistantes maternelles

Un relais d'assistantes maternelles a ouvert ses portes en 2011. Répondant aux résultats du diagnostic « Petite enfance » mené par la commune en 2009, le relais accueille des enfants et leurs assistantes maternelles et permet un lieu d'échange entre les 50 professionnelles et d'épanouissement pour les enfants. Il apporte également un accompagnement aux parents, futurs parents et assistantes maternelles (information, partage d'expériences...). Actuellement situé Villa Bia, il est prévu qu'il fasse partie, à terme, d'un lieu d'Accueil Enfant Parent (LAEP), prévue au sein de l'éco quartier en janvier 2016.

6.3.2. LES EQUIPEMENTS SOCIO-CULTURELS

Trilport possède une vie associative particulièrement riche, animée par plus d'une quarantaine d'associations sportives, culturelles et de loisirs. La commune met à leur disposition:

- Une salle des fêtes de 300m², ainsi que la place du 19 mars 1962, qui permet d'accueillir environ 200 personnes. Elle permet également l'exercice de nombreuses activités (danse, théâtre, gymnastique...) et accueille occasionnellement des expositions, des réunions ou des réceptions.
- Les locaux de l'ancien mini-club accueille à l'étage une salle ouverte aux associations (Club du 3ème âge, peinture, couture, langues étrangères, scrabble...)
- L'école de musique et le Centre Artistique, dont les locaux installés dans l'ancienne école, sont situés derrière la Mairie
- Un espace multiservices.

Cependant, les associations manquent d'espaces, certaines sont même obligées de refuser des adhérents faute de place.

Enfin, la commune manque d'un lieu d'exposition permanente et d'espaces de convivialité, comme par exemple des salles de quartier. Il y a nécessité pour la ville de développer un espace culturel proportionné à la taille de la commune.



Salle des fêtes



L'espace multiservice

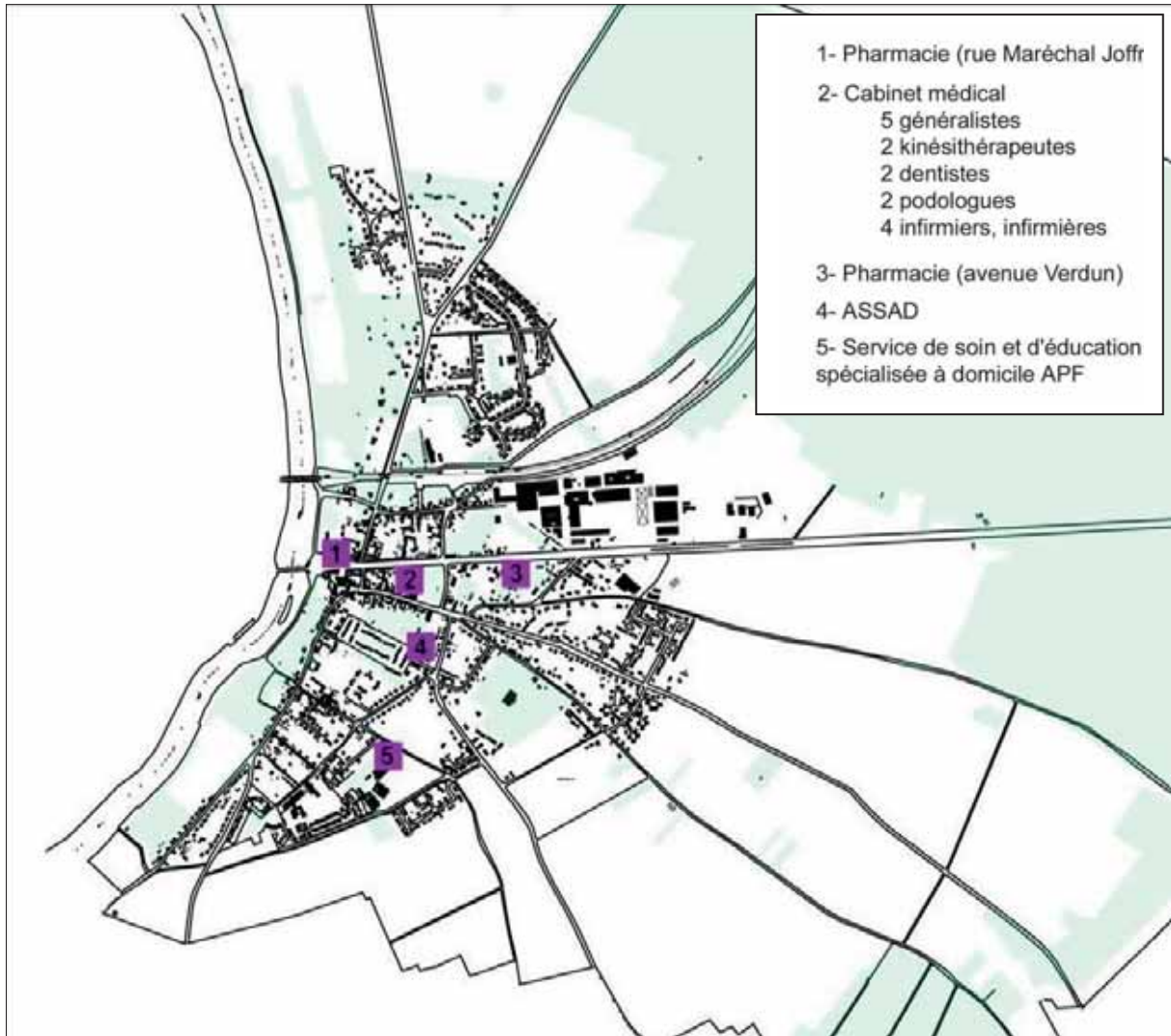


Club de judo



Association de peinture

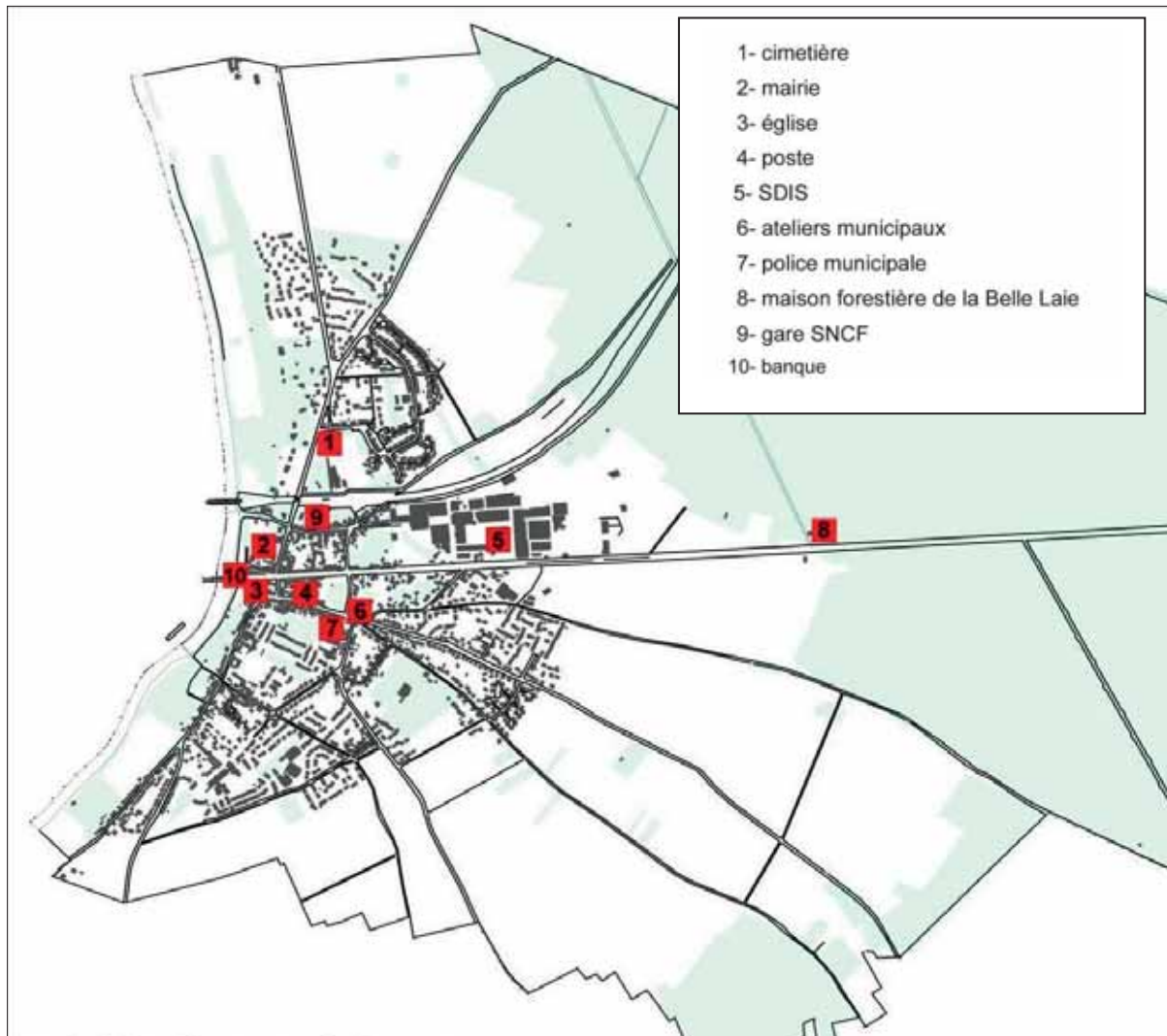
6.4. LES EQUIPEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX



Avec un peu moins de 5000 habitants, Trilport compte deux pharmacies (situées sur la RD603), un cabinet médical regroupant 5 généralistes, 2 kinésithérapeutes, 5 dentistes, 2 podologues et 4 infirmiers, l'ASSAD (Association de Services et Soins à Domicile) et le service de soin et d'éducation spécialisée à domicile (association des paralysés de France). Les locaux du cabinet médical sont exigus et nécessiteraient un aménagement de nouveaux espaces. La commune de Trilport est donc bien dotée en termes d'équipements sanitaires et sociaux, et ceci montre son rôle de commune fédératrice pour ses voisins ainsi que sa vitalité.



6.5. LES EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET AUTRES



La mairie de Trilport se situe dans la rue du Général de Gaulle, dans le centre bourg. Elle a récemment réaménagé son parking afin d'offrir un plus grand nombre de places de stationnement dans le centre ancien.



La mairie



La Villa Bia

Les locaux de l'administration municipale souffraient de leur exiguïté et de leur inadaptation : Ils manquaient d'espace disponible pour l'accueil de la population, que ce soit par les services ou par les élus. Des travaux ont

permis de créer en 2012 une entrée principale clairement identifiable. Le bâtiment a été mis en accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Les conditions de travail du personnel municipal ont également été améliorées grâce à l'aménagement, lors de l'été 2012, des combles de la mairie en 3 nouveaux bureaux et 1 salle de réunion. Cependant, la mairie ne dispose pas d'un accès pour les personnes à mobilité réduite à l'étage, où se trouvent quelques services : service urbanisme, bureau du Maire. L'installation d'un ascenseur est en projet côté parking.

Le CCAS se trouve dans la villa Bia et les services scolaires et centre de loisirs sont en rez de chaussée.

Tous les services au public sont en rez-de-chaussée.

En termes de services et d'équipements, la commune dispose également d'une gare SNCF, d'une poste, d'une banque, d'ateliers municipaux, d'une police municipale, du SDIS (Service départemental d'incendies et de sécurité) et enfin d'un cimetière et d'une église.

6.6. LES COMMUNICATIONS NUMERIQUES

La commune est déjà en grande partie fibrée et le sera totalement fin 2016. La CAPM a passé une convention avec Orange

6.7. LES EQUIPEMENTS INTERCOMMUNAUX

Les équipements intercommunaux participent à la vie des Trilportais. Ils viennent en effet compléter les équipements communaux.

6.7.1. LES EQUIPEMENTS SPORTIFS, DE LOISIRS ET CULTURELS :

Meaux :	<ul style="list-style-type: none"> Une halte fluviale Une médiathèque (la médiathèque Luxembourg) et son annexe (Chenonceau) Deux théâtres (Théâtre Luxembourg et Gérard Philippe) Un billard Un cinéma Un centre nautique Un centre hippique Un parcours de santé Deux piscines Un musée (Musée Bossuet) Un musée de la Grande Guerre
---------	---

Germigny-l'Evêque :	Un parcours botanique
Isle-Lès-Villenoy :	Un aéro-club
Nanteuil-Lès-Meaux :	Une discothèque
Poincy :	Un karting-bowling



6.7.2. COLLEGES ET LYCEES :

Meaux	7 collèges 7 lycées
Nanteuil-Lès-Meaux	1 collège

6.7.3. L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR :

Meaux :	Un I.U.T B.T.S immobilier – HEC au Lycée Moissan à Meaux Cité Technique Pierre-de-Coubertin Lycée Jean-Vilar A l'Institution Sainte-Geneviève : B.T.S hôtellerie – Hypokhâgne littéraire B.T.S comptabilité –Gestion PME PMI – Commerce international, Lycée Sainte-Marie
---------	--

6.7.4. EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET AUTRES :

Meaux :	Gare SNCF Chambre de Commerce et de l'Industrie de Seine-et-Marne Sous-Préfecture Palais de justice (Tribunal de commerce, TGI...) Chambre des Métiers Office de Tourisme Mission Locale Trésorerie générale de Seine-et-Marne Pôle Emploi Centre d'action éducative Centre de guidance infantile Centre d'information et de recrutement de l'Armée de terre Direction de l'Action Sociale de Seine-et-Marne Direction Départementale des Territoires Inspection du Travail Inspection de l'Education Nationale Meaux I II III Maison d'Arrêt Maison de la justice et du Droit Aire d'accueil des gens du voyage Meaux-Poincy (40 emplacements)
---------	---

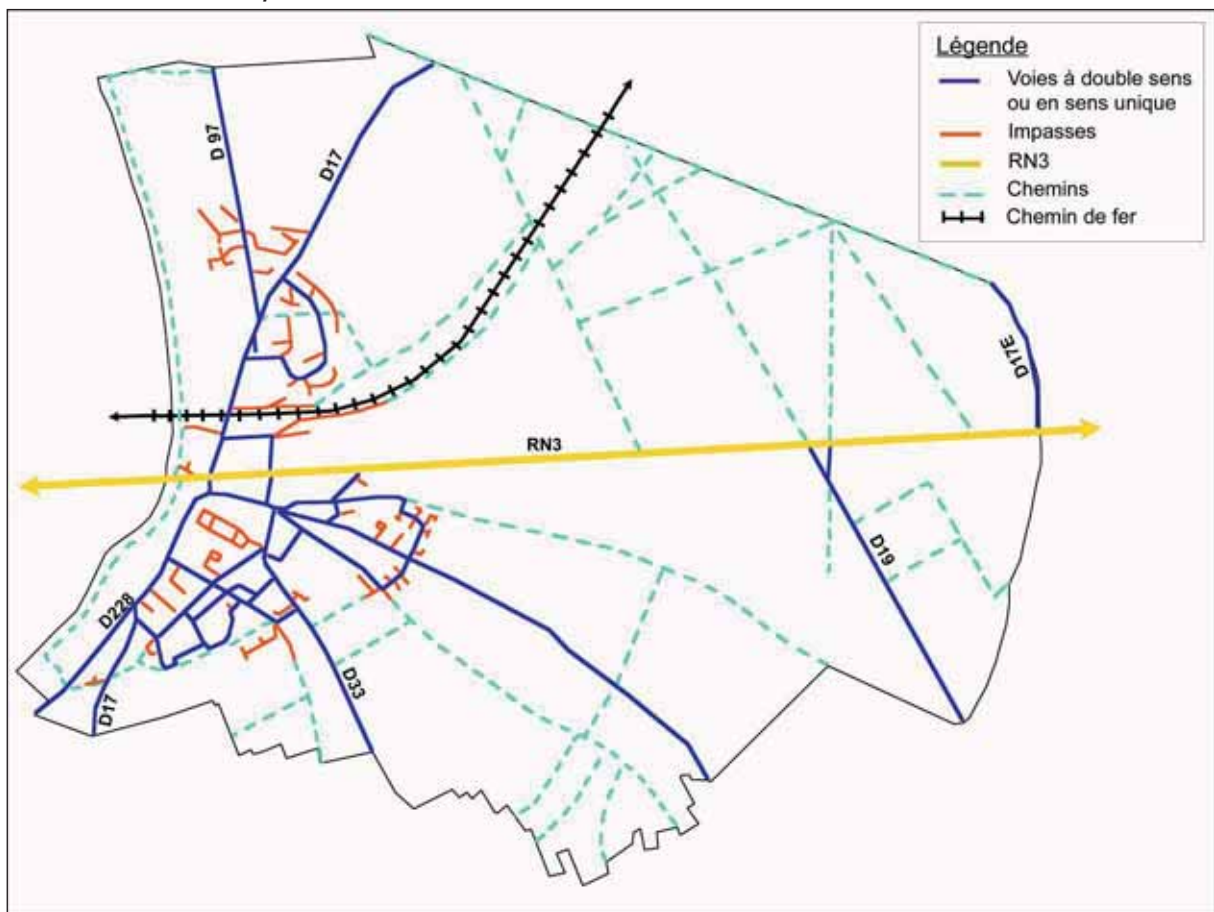
7. LA VOIRIE ET LES DEPLACEMENTS

7.1. LE RESEAU ROUTIER

La commune de Trilport bénéficie potentiellement d'une bonne desserte routière : la RD603, l'A4, l'A140 et la Francilienne permettent des liaisons avec les grands pôles d'emplois locaux (Meaux, Roissy, Marne-la-Vallée) et avec la capitale.

La commune est également desservie par un réseau de voiries départementales organisé en étoile (RD97, RD17, RD228A, RD33 et route de Montceaux qui constitue l'exutoire de la R19) et convergeant vers le pont de la RD603, qui permet de franchir la Marne en direction de Meaux.

Le réseau routier à Trilport

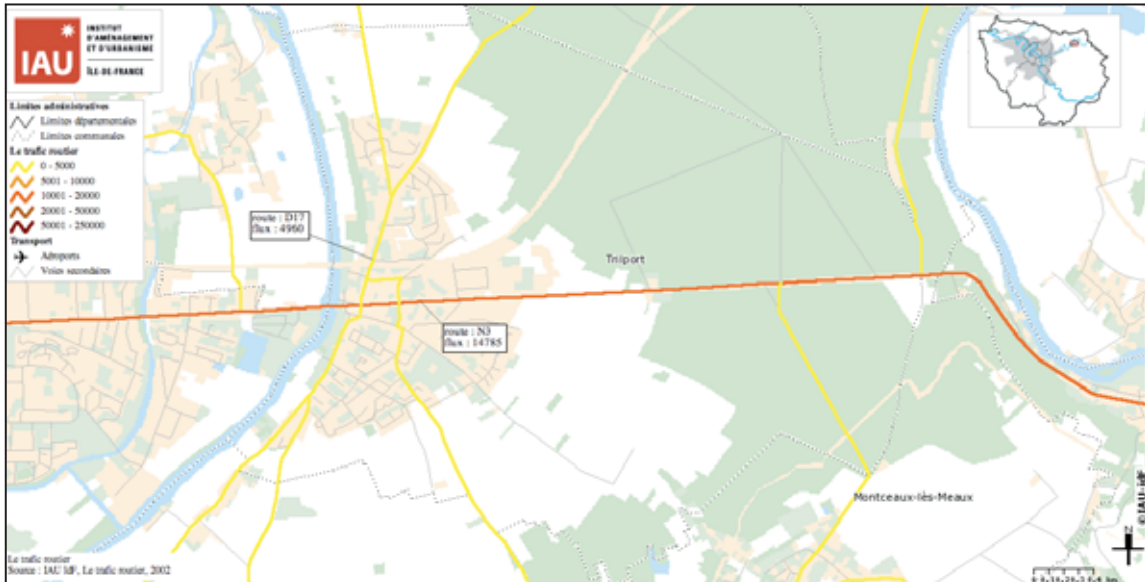


Cette convergence de voies de circulation confère à la commune le rôle d'entrée de l'agglomération melloise depuis l'est. En contrepartie, le pont franchissant la Marne constitue également un goulot d'étranglement pour les véhicules se rendant à Meaux, à l'origine d'importants engorgements. En effet, ces axes très empruntés accueillent une importante circulation de transit, dont la vitesse est peu compatible avec la traversée de zones d'habitation.

Selon des comptages réalisés par la DDE depuis 2000, on observait en entrée de ville Est une légère diminution du trafic routier entre 2000 et 2004. Les chiffres varient entre environ 14 500 véhicules/jour à 14 800 véhicules/jour. En 1998, la moyenne était à l'Est de la commune de 16 000 véhicules/jour. En 2002, on comptait 4 960 véhicules/jour sur la D17, toujours en entrée de ville.

	2000	2001	2002	2003	2004
Comptages entrée de ville Est (RD603)	14 770	14 720	14 785	14 570	14 665

Le trafic routier à Trilport (en 2002)



Source : IAU

Il semblerait que cette diminution soit toujours d'actualité puisque selon des données de 2013 le comptage indique un trafic de 13 300 véhicules sur la RD603 en entrée de ville Est. 710 poids lourds par jour circulent également sur cette voie. Les autres voies supportaient un trafic compris entre 1 000 à 5 000 véhicules par jour.

Le comptage routier



Source : Département de Seine-et-Marne, Septembre 2014

Les voies supportent donc un trafic relativement lourd et les rues du centre bourg ne sont absolument pas adaptées à ce type de circulation. Les embouteillages réguliers entraînent de nombreuses nuisances sonores et polluantes pour les habitants, ainsi qu'une image négative de la commune pour les automobilistes traversant Trilport.



Cette circulation importante de transit représente également un risque d'accidents piétons ou cycles-véhicules plus important.

Le Conseil Général prévoit le contournement nord/est de l'agglomération meldeuse, notamment par la création d'une liaison entre la RD603 et le nord de la commune de Meaux, qui traversera le territoire de Trilport en lisière de la forêt de Montceaux et permettra de compléter le contournement de l'Agglomération. Cependant, aucune date de réalisation n'a encore été fixée.

La ville, consciente de cet enjeu pour son développement futur et de la médiocre qualité paysagère de son entrée de ville Est, a fait réaliser une étude de traversée de la RD603, qui envisage l'interdiction des circulations de transit lors de la traversée de l'agglomération et la requalification de cette voie sous forme d'avenue de ville, une fois la voie de contournement réalisée.

7.2. LA MOTORISATION DES MENAGES

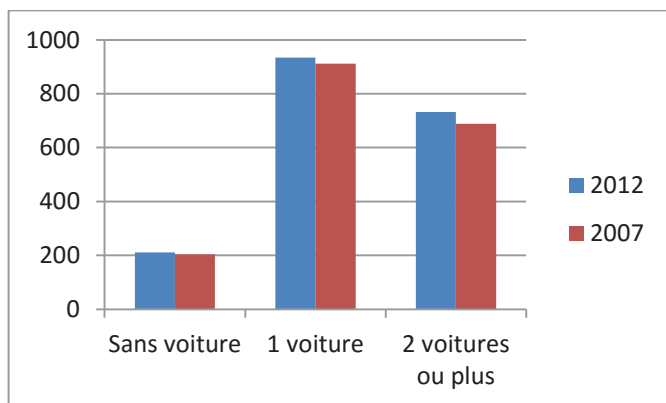
Le nombre de ménages possédant une voiture est en augmentation et plus particulièrement les ménages possédant 2 voitures et plus.

Équipement automobile des ménages

	2012	%	2007	%
Ensemble	1 877	100	1 804	100
Au moins un emplacement réservé au stationnement	1 495	79,7	1 451	80,5
Au moins une voiture	1 666	88,8	1 600	88,7
- 1 voiture	934	49,8	912	50,6
- 2 voitures ou plus	732	39,0	688	38,1

Source : Insee, RP1999 et RP2009 exploitations principales.

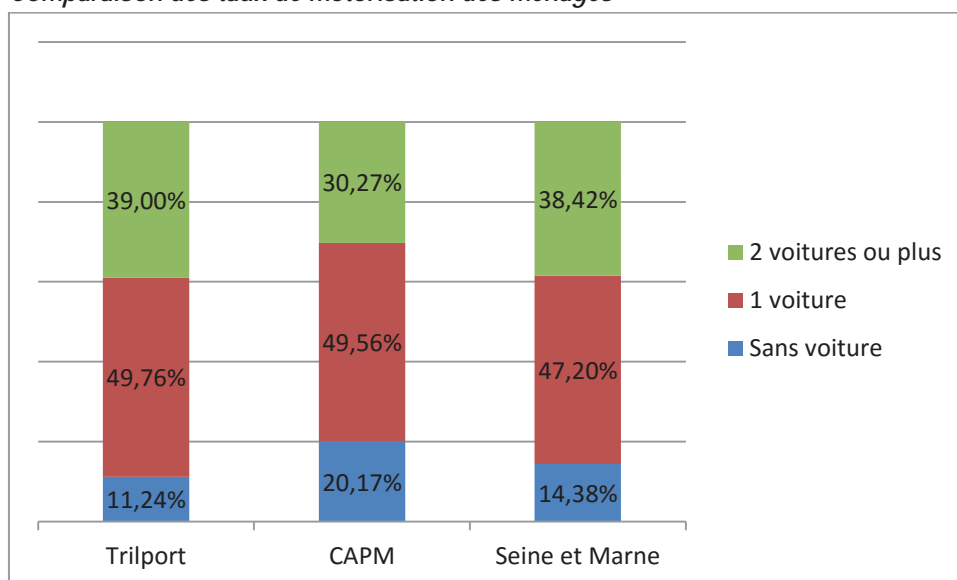
Le taux moyen de motorisation des ménages trilportais est donc d'au moins 1,3.



Source : Insee, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

Les ménages possèdent pour 88,8% d'entre eux au moins une voiture. On constate entre 2007 et 2012, une progression de la part des ménages possédant 2 voitures ou plus de 38% à 39% soit 44 ménages de plus.

Comparaison des taux de motorisation des ménages



Source : Insee, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

Trilport compte 1 877 résidences principales en 2012 parmi lesquelles 382 (20,4%) ne possèdent pas de places de stationnement, essentiellement en centre ancien. Or 211 ménages ne possèdent pas de voitures. Le déficit est donc d'au moins 171 places de stationnement. Le déficit réel est vraisemblablement plus important encore car un grand nombre de ménages ont plusieurs voitures, l'encombrement des espaces publics par le stationnement va croissant.

En outre, le taux d'équipement en automobile des Trilportais est plus élevé que sur l'ensemble de la CAPM où 20,2% des ménages ne possèdent aucune voiture, et dans une moindre mesure sur le département (14,4%).

Trilport est une commune à caractère résidentiel qui rend indispensable de nombreux déplacements en voiture particulière pour le travail, les tâches de la vie quotidienne et les loisirs, ce qui explique un taux de motorisation élevé.

7.3. LES TRANSPORTS COLLECTIFS

La commune de Trilport est desservie par une gare SNCF récemment rénovée, localisée sur la ligne Paris/La Ferté-Milon – La-Ferté-sous-Jouarre. Elle permet ainsi de rejoindre la capitale en 31 minutes et a essentiellement une vocation de gare de diffusion vers Meaux et Paris (deux trains pour Meaux et un pour Paris chaque heure grâce au cadencement mis en place fin 2009).



Avec 1 200 passagers par jour, la gare constitue un élément important de l'attractivité de Trilport. En particulier, la gare de Trilport constitue une gare de rabattement utilisée également par de nombreux habitants des communes voisines. Son rayonnement s'est accru depuis la hausse de la fréquence des trains en direction de Paris. Le nouveau cadencement du STIF ayant renforcé la fréquence et l'amplitude de fonctionnement des lignes fréquentant la gare de Trilport, comme les aménagements réalisés par la SNCF dans le cadre de la labellisation « Transilien » ont considérablement renforcé l'attractivité de la gare.

Depuis 2001, les usagers bénéficient à proximité de la gare d'un parking de stationnement régional (PSR) gratuit de 183 places, situé au nord des voies ferrées, auquel s'ajoutent les 82 places payantes du Parcotrain, réservé aux abonnés. Cependant, ce parking est d'ores et déjà saturé et le stationnement sauvage tend à se redévelopper dans les rues adjacentes de la gare (rue d'Armentières, avenue de la Gare, rue Saint-Fiacre, rue Aveline), au sud des voies ferrées.

Aussi, un projet de mise en place d'un pôle Gare est en cours afin de répondre aux différents besoins en termes d'accès de la gare par les bus, de stationnement des utilisateurs et des taxis.



La voie ferrée

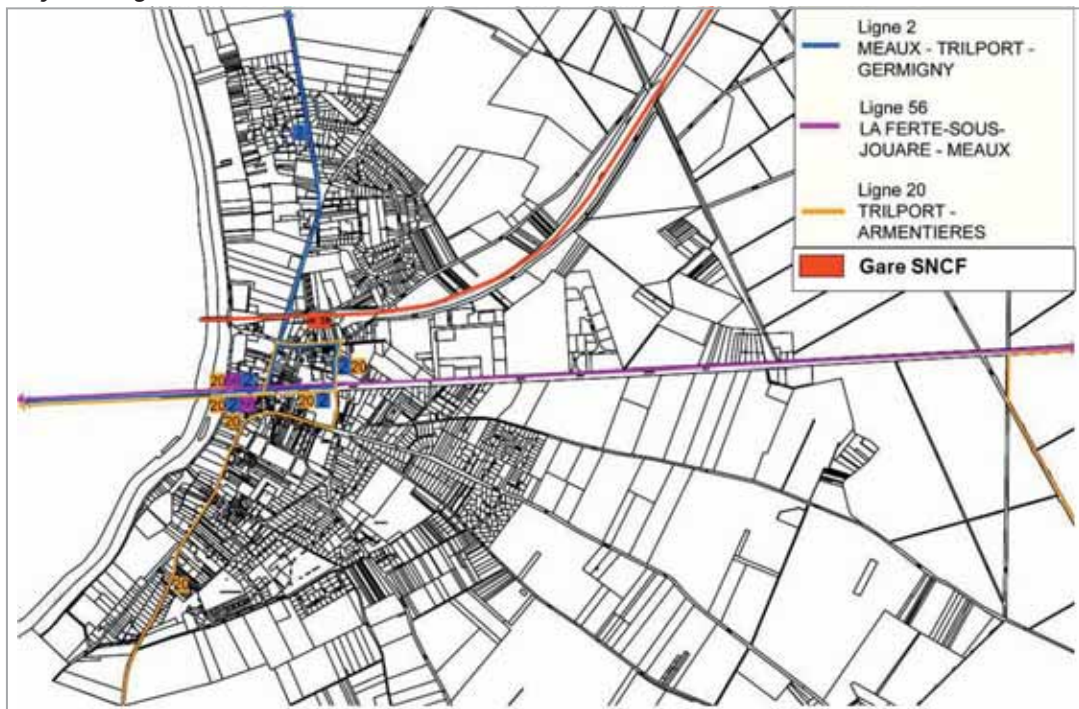
La commune de Trilport est desservie par 3 lignes de bus. Toutes les 3 permettent de relier Trilport à Meaux et offrent plusieurs arrêts dans le centre de Trilport. La ligne 2 qui relie Meaux à Germigny permet de desservir les quartiers résidentiels situés au Nord de la RD603. La ligne 20 permet de desservir les quartiers résidentiels au sud de la RD603. La ligne 56 reliant la Ferté-sous-Jouarre à Meaux est la seule à emprunter la RD603 dans sa traversée de Trilport.

Les lignes de bus ne présentent pas d'arrêts au niveau des zones d'activités économiques et commerciales, ni à la gare SNCF. De plus, les trajets parcourus par les bus doivent s'adapter aux sens de circulation parfois compliqués et à l'é étroitesse de la voirie du centre ancien.

Le STIF a lancé une étude de restructuration de l'offre bus sur l'agglomération, qui devrait prendre en compte l'attractivité de la gare de Trilport (notamment après le cadencement de 2009).

La mise en place du pôle gare doit permettre d'améliorer cette situation en accompagnant la réalisation d'une voie de desserte de la gare depuis l'éco quartier (site Saint-Fiacre/Verdun).

Trajets et lignes de bus



Source : Atelier TEL

Réseaux de bus



La commune possède également un service de ramassage scolaire, destiné aux écoliers et aux collégiens. Il faut signaler un problème de stationnement pour les bus de ramassage scolaire au droit du collège. En effet, la descente et la montée se fait directement sur la chaussée.

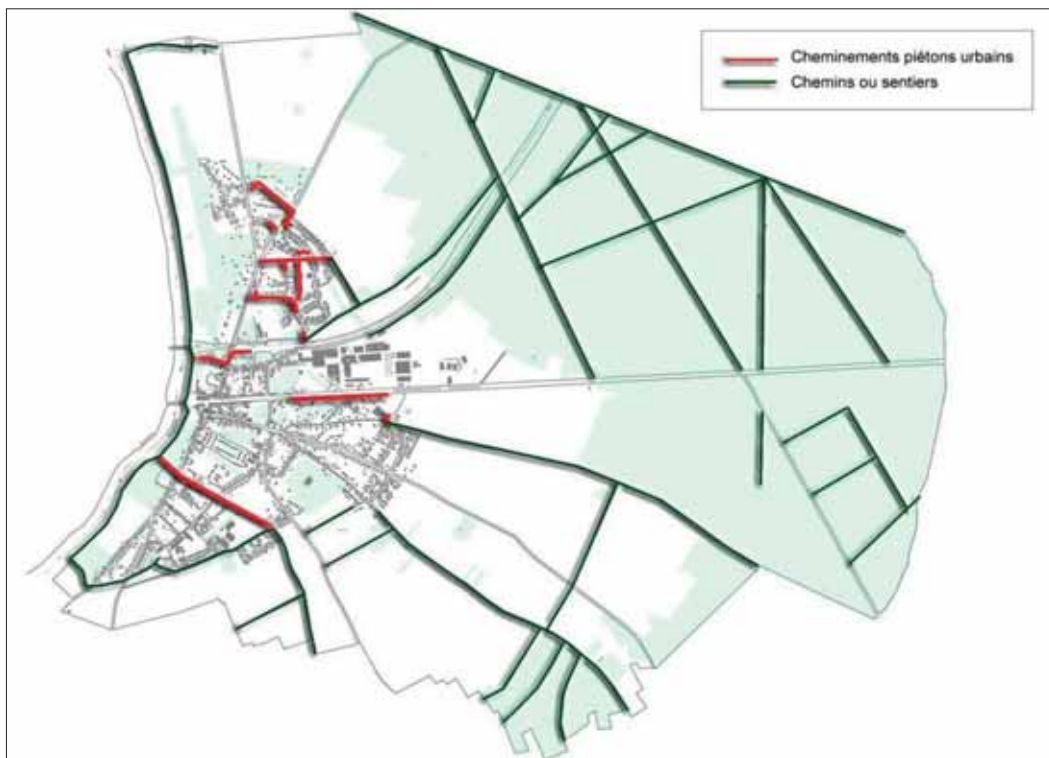
7.4. LES CIRCULATIONS DOUCES

Trilport représente une interface entre la forêt de Montceaux et les bords de Marne, deux espaces naturels de grande qualité. Son territoire est ainsi parcouru par un réseau de chemins et de sentiers (chemin de halage le long de la Marne, chemins d'exploitation forestière au sein de la forêt de Montceaux). La commune est également traversée par deux chemins balisés de grande randonnée : GR11 et GR11 div. qui depuis la forêt effectuent une boucle par le village et le chemin de halage. Cependant, ce réseau présente peu de connexions entre Marne et forêt et demanderait à être renforcé. Par exemple, la rue d'Armentières, qui constitue l'une des liaisons entre la Marne et la forêt, passe devant les établissements Valometal (ex Marchetto), dont l'aspect dégradé nuit à la qualité paysagère de cette voie.

En outre, certains lotissements présentent des connexions entre eux ou avec les axes routiers et les chemins forestiers. Un cheminement sécurisé existe entre le débouché de la rue Saint-Fiacre sur la RD603 et le supermarché Carrefour Market. Il permet un accès piéton du centre bourg jusqu'au centre commercial. Un autre également, permet un raccourci entre la RD17 (au niveau du pont de chemin de fer) et la gare. Ces quelques voies ou cheminements piétons ne constituent pas en eux-mêmes de réseau de liaisons douces puisque la plupart ne sont pas connectés entre eux.

Par ailleurs, la commune ne dispose actuellement d'aucune voie cyclable sur son territoire et d'aucun stationnement pour vélos, en dehors de ceux de la gare et de la mairie.

Carte des circulations douces



Source : Atelier TEL



Cheminement au départ de la rue de Fublaines Cheminement lotissement de la Charmoye

La commune accueille également une circulation fluviale de loisirs sur la Marne, qui mériterait d'être développée.

Les circulations douces sont donc insuffisantes dans la commune. Ceci rend les déplacements des piétons et cycles dangereux alors que 45% des utilisateurs de la gare s'y rendent à pied. Il est vrai que les coupures physiques que constituent la RD603 et la voie ferrée ainsi que l'étroitesse des autres voies compliquent la création ou l'aménagement d'espaces dédiés à ces circulations.

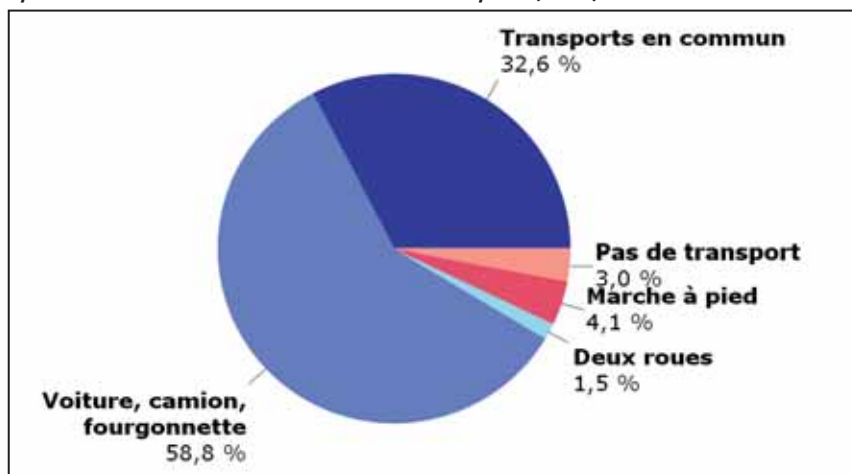
7.5. L'UTILISATION DES DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORTS PAR LES USAGERS

A Trilport, la voiture particulière, comme sur l'ensemble de la Seine-et-Marne, est le premier moyen de transport utilisé par les actifs trilportais pour se rendre au travail (58,8% des déplacements domicile travail). Les transports en commun sont utilisés par 32,6% d'entre eux, en progression par rapport à 1999 (23,2%).

Les actifs trilportais utilisent donc plus les services collectifs que l'ensemble des Seine-et-Marnais (26% en 2012), en raison de la bonne desserte ferrée dont bénéficie cette commune, desservie également par les bus de l'agglomération. Les actifs seine-et-marnais utilisent pour 63,1% leur voiture.

Ainsi à Trilport, la voiture particulière, à l'image de l'ensemble de la Seine-et-Marne, est le premier moyen de transport utilisé pour se rendre au travail. Cependant, son utilisation est légèrement moins importante que pour l'ensemble du département.

Moyens de transports des navettes domicile/travail à Trilport (2012)



Source : Insee, RP2012 exploitation principale

Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, lieu de travail et moyen de transport

	Dans la commune de résidence	Dans une autre commune du département	Dans un autre département de la région	Hors région en France métropolitaine	Hors région ds Dom, Com ou à l'étranger	Ensemble
Pas de transport	36	0	0	0	0	36
Marche à pied	99	12	0	0	0	111
Deux roues	4	20	0	0	0	24
Voiture, camion, fourgonnette	166	1 010	289	36	0	1 502
Transports en commun	20	155	547	0	0	721
Ensemble	325	1 197	836	36	0	2 393

Source : Insee, RP2006 exploitation complémentaire

En 2006, les actifs travaillant dans la commune utilisaient principalement leur voiture particulière pour se rendre à leur lieu de travail (51% d'entre eux). Mais l'utilisation de la marche à pied et des transports en commun en a quand même convaincu 36,6%. Les transports en commun étaient avant tout utilisés pour les grands trajets c'est-à-dire par les actifs travaillant dans une autre commune du département : 65,4% d'entre eux utilisaient les infrastructures collectives.

7.6. LE STATIONNEMENT

7.6.1. STATIONNEMENT DES VEHICULES MOTORISES

Plan des parkings de la commune de Trilport (portion Nord)



Plan des parkings de la commune de Trilport (portion Sud)



Plan des parkings de la commune de Trilport (Forêt)



-L'offre en stationnement de la gare

En 2001, la commune a créé un parking de stationnement régional (PSR) aux abords de la gare SNCF avec la participation du STIF et de la région: 183 places gratuites sont mises à disposition ainsi que 82 places payantes. Cependant, malgré cela, le centre bourg et les alentours de la gare restent régulièrement saturés et entraînent un stationnement sauvage le long des voies.

-L'offre en stationnement des équipements

Les différents équipements de la commune semblent bien dotés en stationnement, hormis le gymnase où des difficultés se font sentir notamment à cause des conflits d'usages (le parking est également utilisé pour la pétanque). Plusieurs parkings sont situés à l'entrée de la forêt de Montceaux pour l'accueil des promeneurs. Leur accès est d'ailleurs délicat à cause de la mauvaise visibilité et de la vitesse des automobilistes sur la RD603.

Stationnement sauvage aux alentours de la gare SNCF



Le Parking de Stationnement Régional**-L'offre en stationnement résidentiel**

L'offre en stationnement résidentiel est insuffisante dans le centre ancien de Trilport. Avec l'augmentation du nombre de voitures, la saturation des places par les usagers de la gare ainsi que l'exiguïté des cours communes (forme urbaine dominante dans le centre bourg), les places de stationnements semblent en nombre insuffisant. Un système de zone bleue, puis de zones blanches ont été mises en place par la municipalité afin de limiter les temps de stationnement et de faire ainsi bénéficier les places de stationnement au plus grand nombre en augmentant le taux de rotation.

Résidences principales disposant d'un ou plusieurs emplacements de stationnement (par pièces)

Nombre de pièces	Avec emplacement(s) de stationnement
1	24%
2	53,5%
3	73%
4	84%
5	89%
6 ou plus	86%
Ensemble	80%

Source : Insee, RP2010 exploitation principale

7.6.2. STATIONNEMENTS DE VEHICULES HYBRIDES ET ELECTRIQUES

La commune ne dispose pas de stationnements de véhicules hybrides et électriques.

7.6.3. STATIONNEMENTS DE VELOS

La commune dispose de 4 parkings pour les deux-roues non motorisés, ils sont situés à :

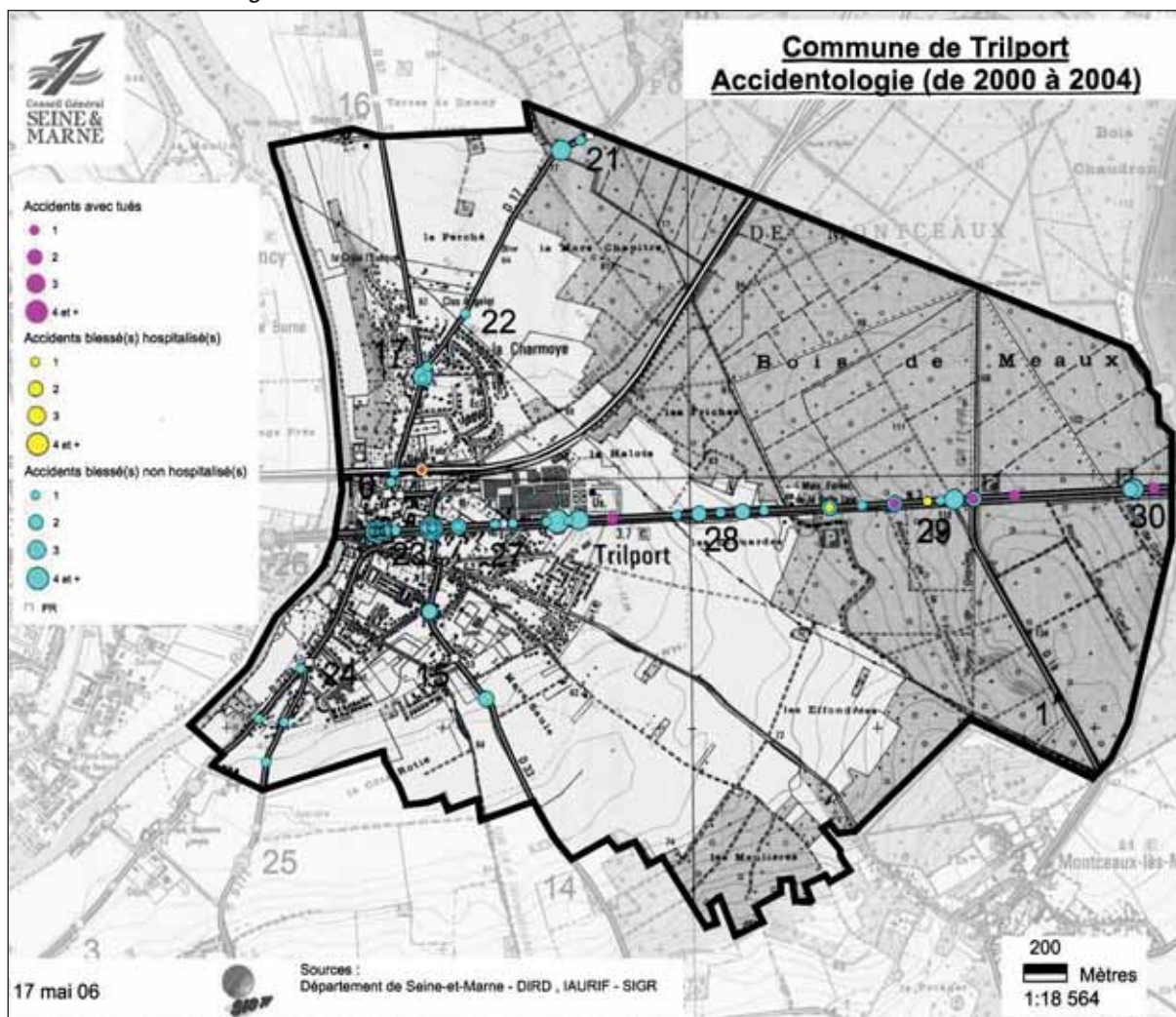
- La mairie
- La gare
- Le bureau de Poste
- L'école de la Charmoye
- la place de l'église.

7.6.4. LES CAPACITES DE MUTUALISATION

Nom du parc de stationnement public	Nombre de places total	Nombre de places pour VH ou VE	Nombre de places de vélos	Mutualisation possible
Mairie	60		1 parking de 8 places	Bibliothèque, commerces
PSR	183			Cimetière
Gare + linéaire	93 dont 82 payant		1 parking	Commerces
Ecole Charmoye	12		1 parking	
Ecole Prévert/Place du 19 mars 1962	10 + 65		1 parking	Salle des fêtes, commerces, Poste
Cimetière	20			
Rue du Bac	10			Mairie
Abreuvoir	7			Mairie, commerces
Crédit Agricole	18			Eglise, commerces
Parc municipal	15			Salle des fêtes, commerces, Poste
La Poste			1 parking	Commerces
Centre commercial	284			Commerces
Stade	118		1 parking de 10 places	
Rue Rolland-de-Lassus	11			Stade
Rue Jacques-Offenbach	17			
Rue Georg-Friedrich-Haendel	36			
Bois de l'Enclume	12			
Rue du Bout Cornet	6			
Rue Hector-Berlioz	6			
Rue Guiseppe-Verdi	10			
Le Clos Fleuri	6			
RD603 2	Env. 30			
RD603 4	Env. 20			

7.7. L'ACCIDENTOLOGIE

Carte de l'accidentologie de 2000 à 2004



Les données départementales montrent un nombre important d'accidents sur la RD603, dont certains sont graves ou mortels (5 tués entre 2000 et 2004). La vitesse et l'alcool sont souvent responsables des accidents. Sur le reste de la commune, il s'agit essentiellement de blessés légers c'est-à-dire non hospitalisés et on compte tout de même 1 mort depuis 2000 au niveau de la voie ferrée (suicide). Certains carrefours présentent une sensibilité plus importante aux accidents, ils sont essentiellement positionnés sur les axes principaux.

Il s'agit du :

- carrefour de la RD603 avec la rue du Général-De-Gaulle
- carrefour de la RD603 avec la rue Saint-Fiacre
- carrefour de la RD603 avec la rue du Port
- carrefour rue de Germigny et rue de Lizy

En entrée de ville, des accidents sont aussi relevés.



Les données, sur lesquelles a été basée cette analyse, ont été transmises par la gendarmerie ou les pompiers et font état uniquement des accidents comportant des blessés. Les accidents n'ayant pas donné lieu à un constat de police ne sont pas comptabilisés.

Sur l'ensemble de la commune les déplacements sont dangereux pour les cyclistes.

Données générales :

Durant la période de 5 ans (2003-2007), 70 accidents corporels ont été recensés sur la commune de Trilport. Ils ont fait 91 victimes, dont 2 personnes tuées (un piéton de 50 ans et un cycliste de 70 ans, 14 blessés hospitalisés et 75 blessés légers. Le nombre de personnes tuées pour 100 accidents est de 2.86 (contre 8.49 pour l'ensemble du département). Le nombre de victimes graves pour 100 accidents est de 22.86 (contre 54 pour l'ensemble du département).

Sur la période 2007-2011, 20 accidents corporels ont été recensés, faisant 31 victimes dont 3 personnes tuées (un automobiliste et deux usagers de deux roues motorisées). On note que malgré un nombre de personnes tuées plus important que sur la période 2003-2007, le nombre d'accidents a quant à lui nettement diminué (passant de 70 à 20). Cela est certainement en partie dû à l'installation d'un radar automatique sur la RD 603 à l'est de l'agglomération dans le sens Province - Paris. Parmi ces 31 victimes, 17 sont des automobilistes, 11 des usagers de deux roues motorisées et 3 des piétons. 70% de ces accidents se sont produits en agglomération. Les voies les plus concernées sont la RD603 avec treize accidents dont 2 mortels et la RD17 avec trois accidents dont un mortel

Sur la période 2010-2014, 11 accidents corporels ont été recensés, faisant 22 victimes dont 3 personnes tuées. Le nombre de personnes tuées est stable mais la proportion est en forte augmentation. Le nombre d'accidents a été divisé par 2. Le nombre de personnes tuées pour 100 accidents est de 27,27. Le nombre de victimes graves pour 100 accidents est de 109,09. Parmi ces 22 victimes, 15 sont des automobilistes, 3 des usagers de deux-roues motorisés et 4 des piétons.

Répartition dans l'espace (par type de réseau) :

2000-2004

- 82 % des accidents sont survenus sur le RD (67% sur RD603) et 8 sur la voirie communale.
- 81.4 % des accidents sont survenus dans la partie agglomérée avec une gravité de 17,5 % (très inférieure à celle du département qui est de 48 %).
- Seuls 13 accidents (dont les 2 mortels) se situent en rase campagne avec une gravité de 46 % (également inférieure à celle du département qui est de 59 %).

2010-2014

- 100% des accidents sur RD.
- 63,64 % des accidents sont survenus dans la partie agglomérée.

Répartition dans le temps :

2000-2004

- On ne constate pas d'année noire : en moyenne 14 accidents par an.
- 3 mois nettement plus accidentogènes : Juin, Mai et novembre.
- Le jour le plus accidenté est le dimanche et paradoxalement le jour le moins accidenté est le samedi. La tranche horaire la plus accidentée 17-18 H mais les écarts sont faibles.

2010-2014

- L'année 2010 concentre 36% des accidents de la période.
- Les mois de décembre, juin et mai concentrent 60% des accidents.
- Le jour le plus accidentogène est le jeudi.

Usagers impliqués :

2000-2004

Les victimes sont en grande majorité des usagers de véhicules devant les cyclomoteurs, les motos, les piétons et les vélos.

Entre 2003 et 2007 la tranche d'âge la plus touchée était celle des 25-59 ans essentiellement usagers des véhicules et de motos; 44 victimes (soit 50 %), puis celle des 18-24 ans essentiellement usagers de véhicules et de cyclomoteurs: 26 victimes (soit 30 %).

Les autres classes d'âge ne sont que plus légèrement impactées.

2010-2014

37,5% des usagers présumés responsables ont une alcoolémie positive.

Conclusion :

2000-2004

L'accidentologie de la commune de Trilport montre que ce secteur représente une part non négligeable des accidents de Seine-et-Marne. Il est à noter deux points importants : le taux de gravité élevé, et l'axe RD 603 où l'accidentalité est représentative.

2010-2014

Le nombre de personnes tuées et de blessés graves est en forte hausse sur une décennie même si le nombre d'accidents est en diminution.

PLU DE TRILPORT - RAPPORT DE PRESENTATION

**PARTIE 4 – BILAN DU DIAGNOSTIC ET OBJECTIFS DU
PROJET DE VILLE**

Sommaire

1.	LES ATOUS	448
1.1	DES ESPACES NATURELS ET PAYSAGERS D'UNE GRANDE QUALITE	448
1.2	UN ASSEZ BON NIVEAU D'EQUIPEMENT MAIS QUELQUES BESOINS IMPORTANTS	450
1.3	UNE SITUATION ECONOMIQUE ASSEZ FAVORABLE	450
2.	LES FAIBLESSES	452
2.1	UN TERRITOIRE BIEN RELIE PAR SES RESEAUX ROUTIER ET FERRE MAIS FACTEURS DE NUISANCES	452
2.2	UNE OFFRE EN LOGEMENT ET DES STATUTS D'OCCUPATION FAIBLEMENT DIVERSIFIES	453
2.3	UNE PLACE IMPORTANTE ACCORDEE A LA VOITURE	454
2.4	UNE EXPOSITION A DES RISQUES NATURELS ET INDUSTRIELS	455
2.5	DES BESOINS EN MATIERE D'EQUIPEMENTS	456
3.	SYNTHESE DES OBJECTIFS DU PROJET DE VILLE PAR THEMATIQUE	457
3.1	THEMATIQUE : ENVIRONNEMENT - RISQUES – SANTÉ PUBLIQUE	457
3.2	THEMATIQUE : POPULATION - HABITAT - FORMES URBAINES	458
3.3	THEMATIQUE : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	459
3.4	THEMATIQUE : OFFRE EN EQUIPEMENTS ET EN SERVICES	460
3.5	THEMATIQUE : CADRE DE VIE URBAIN ET NATUREL	461
3.6	THEMATIQUE: DEPLACEMENTS	462

INTRODUCTION

La présente partie expose le bilan du diagnostic prévu au 1° R123-2-1 du Code de l'Urbanisme qui est détaillé dans la partie 2 du présent rapport de présentation. Ce bilan est établi en prenant également en compte l'état initial de l'environnement prévu au 2° R123-2-1 du Code de l'Urbanisme et présenté dans la partie 3. La mise en cohérence de ces différents éléments permet d'établir les objectifs qui en découlent et sont présentés dans cette quatrième partie du rapport de présentation du PLU de Trilport.

1. LES ATOUTS

1.1 DES ESPACES NATURELS ET PAYSAGERS D'UNE GRANDE QUALITE

La commune de Trilport se situe au cœur d'un amphithéâtre naturel avec la Marne à l'ouest, la forêt de Montceaux à l'est et une couronne agricole entourant la zone urbaine.

Trilport dans son environnement naturel



Réalisation Atelier TEL

Cette situation géographique privilégiée lui confère une qualité naturelle, écologique et paysagère exceptionnelle. Trilport s'est développée entre Marne et forêts, encadrée d'une ceinture de terres agricoles

Qualité écologique :

Les bords de Marne, tout d'abord, sont une zone humide qui constitue une importante réserve écologique. La forêt domaniale de Montceaux, qui fait l'objet d'un classement ZNIEFF de type II, dispose également d'une valeur écologique, principalement en raison de sa valeur faunistique assez forte et notamment de sa fréquentation par plusieurs mammifères qui profitent de la vaste zone de lisière/ boisement/ cultures. En outre, la commune de Trilport dispose d'autres bois qui sont disséminés dans les espaces agricoles ou paysagers et qui assurent un corridor écologique pour les espèces animales.



Continuités écologiques à Trilport, source : *Atelier TEL*

Qualité paysagère :

Elle est principalement due aux espaces ouverts : agriculture, boisements et forêt.

Les vastes espaces ouverts de la commune de Trilport (les espaces cultivés représentent environ 35% de la superficie communale) forment une ceinture tout autour du tissu urbain et permettent des vues dégagées de part et d'autre de la commune. Le maintien de ces espaces permet de préserver le paysage rural de la commune. En outre, les boisements disséminés participent à la diversité du paysage et des espaces naturels proposés.

Les grands enjeux

- Préserver et valoriser les espaces ouverts, naturels et agricoles

Les objectifs

- Protéger les bois, les forêts, les espaces cultivés et la vallée de la Marne
- Maintenir et renforcer les continuités écologiques et paysagères
- Stabiliser le front urbain

1.2 UN ASSEZ BON NIVEAU D'EQUIPEMENT MAIS QUELQUES BESOINS IMPORTANTS

La commune offre un niveau d'équipement complet aux habitants de toutes générations.

Outre la gare SNCF, qui place Paris à 35 minutes et Meaux à 5 minutes, Trilport propose une offre très diversifiée en services, structures sportives ou de loisirs. Outre les établissements scolaires tant du primaire (3 écoles) que du secondaire (un Collège), il faut signaler la présence d'un service d'animation municipal très actif. L'offre de services s'est ouverte à la petite enfance il y a trois ans avec la création d'un Relais d'Assistantes Maternelles qui permet d'accompagner parents, futurs parents et assistantes maternelles ; son action sera complétée dès janvier 2016 par l'ouverture d'un lieu d'Accueil Enfants Parents (LAEP).

Soulignons la présence d'une Maison médicale pluridisciplinaire, de deux pharmacies, de commerces de proximité, d'une poste, d'une banque et d'un super marché. Le Centre Social hébergeant le CCAS, le RAM et bientôt le LAEP constitue un vrai point d'écoute au service de la population comme des familles et des seniors qui ont la possibilité de disposer d'une Association d'Aide à Domicile implantée à Trilport même. Toute la ville sera connectée à la fibre d'ici le 31 décembre 2016

La ville dispose d'une vie associative riche et diversifiée, on constate cependant une insuffisance de locaux destinés à leurs activités ou à la convivialité.

En matière d'équipements sanitaires et sociaux, les locaux du cabinet médical sont exigus.

Les équipements scolaires, vieillissants pour certains, ont la capacité, sous condition d'extension, d'absorber les futures populations s'installant à Trilport, notamment dans le cadre de l'éco quartier.

Enfin, l'appartenance à l'agglomération meldoise constitue pour Trilport un atout en termes d'accès aux équipements structurants ainsi qu'aux commerces et services de la ville centre.

Les grands enjeux

- Répondre aux besoins de la population actuelle et future en matière d'équipements

Les objectifs

- Agrandir les équipements scolaires à la hauteur des besoins futurs
- Poursuivre la dynamique petite enfance et famille en permettant l'implantation d'un équipement dédié au sein de l'éco quartier
- Diversifier les équipements en implantant un équipement d'ordre culturel et/ou associatif

1.3 UNE SITUATION ECONOMIQUE ASSEZ FAVORABLE

On distingue trois catégories socioprofessionnelles majoritaires à Trilport : les employés, CSP prédominante avec environ 34% de la population mais en baisse, les professions intermédiaires, en hausse, et les ouvriers, en baisse. Seuls 10% des Trilportais sont des cadres.

Les habitants de Trilport jouissent d'un taux d'activité élevé (près de 75% de la population est active) et en progression. Ce taux est comparable à ceux du département et de la région et est supérieur à celui de la CAPM

(près de 74%). En outre, le taux de chômage est assez faible (inférieur à 7%) ce qui est moins élevé que celui de la CAPM. Les actifs trilportais sont plus mobiles que le reste des actifs de la communauté d'agglomération en raison du caractère résidentiel de la commune et de sa bonne desserte en transports en commun (gare SNCF) et en infrastructures routières.

On constate par ailleurs une amélioration du cadre de vie des actifs.

La commune de Trilport compte environ 1 193 emplois (soit près de 4% des emplois de l'agglomération melloise. A ce titre elle constitue un pôle économique secondaire de l'agglomération, derrière Meaux (80% des emplois). De plus l'indicateur de concentration d'emploi est en hausse depuis 1999. Les emplois trilportais sont majoritairement tertiaires (le commerce et les services représentent à eux seuls 69% des emplois de la commune). Dans le même temps on constate un maintien des activités industrielles représentant 23% des emplois, ce qui est nettement supérieur à la CAPM et au département.

L'activité agricole en revanche ne concerne que 1% des emplois de la commune et cette part est en baisse alors que les terres agricoles concernent 35% du territoire communal.

(Source INSEE RGP2012)

Les grands enjeux

- Maintenir et renforcer la dynamique économique trilportaise
- Pérenniser le commerce trilportais
- Maintenir l'activité agricole et favoriser son exploitation

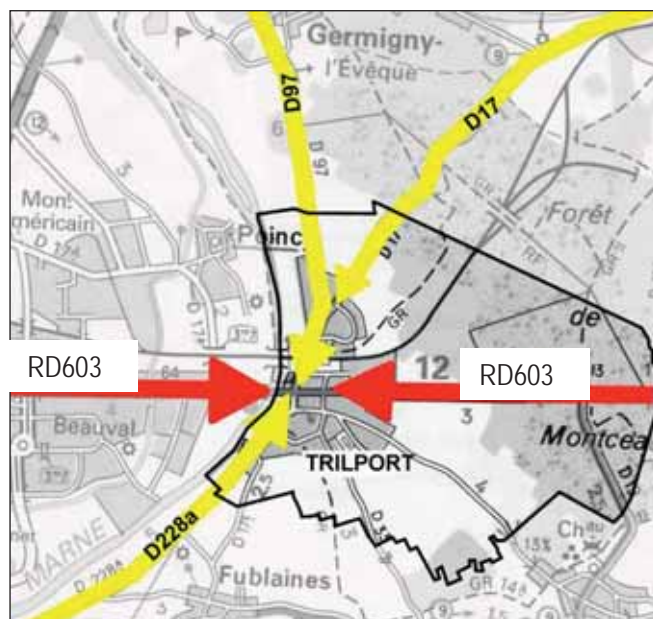
Les objectifs

- Maintenir le commerce de proximité en limitant l'extension de la zone commerciale
- Encourager l'implantation de professionnels sur le territoire communal, tel qu'un centre de télétravail
- Protéger les espaces agricoles et naturels et permettre un meilleur fonctionnement de l'activité agricole en prévoyant des espaces pour les constructions agricoles

2. LES FAIBLESSES

2.1 UN TERRITOIRE BIEN RELIE PAR SES RESEAUX ROUTIER ET FERRE MAIS FACTEURS DE NUISANCES

Tout au long de son histoire, Trilport a constitué un nœud de communication important entre les Plaines de la Brie, l'Ile-de-France et l'Allemagne.



Source : Atelier TEL, carte Michelin, environs de Paris, Ed 2005

La commune bénéficie de la proximité de nombreuses infrastructures routières et autoroutières qui en font un emplacement stratégique en termes de développement économique et d'attractivité de population. Elle est coupée en son centre par la Route Départementale 603 reliant Paris à l'Allemagne et se situe à proximité de l'autoroute A4 qui la relie à Paris ainsi qu'aux pôles de Roissy et de Marne-la-Vallée.

En outre, la commune jouit de la présence d'une gare SNCF la reliant à Paris en moins de 40 minutes.

Cependant ces infrastructures de transport, en même temps qu'elles relient, produisent d'importantes coupures urbaines productrices de nuisances, en particulier sonores. De plus la RD603 constitue également un élément qui dégrade le paysage, de par sa rectitude, son trafic routier et son positionnement dans la ville.

La présence du pont de la Marne fait de Trilport un passage obligé et un goulot d'étranglement pour les quatre départementales qui la traversent et occasionne lors des heures de pointe des bouchons importants.

Les grands enjeux

- Protéger les populations des nuisances des infrastructures de transport

Les objectifs

- Inciter à l'installation de dispositifs spécifiques contre les nuisances sonores dans les nouvelles constructions situées dans la zone de bruit de la voie ferrée
- Permettre le contournement de l'agglomération melloise par l'est de la commune
- Permettre le réaménagement de la RD603 en avenue de ville

2.2 UNE OFFRE EN LOGEMENT ET DES STATUTS D'OCCUPATION FAIBLEMENT DIVERSIFIES

La segmentation des logements de Trilport fait apparaître une grande majorité de logements individuels de type maison. Et bien qu'ils connaissent un très léger recul, ils représentent plus de 80% des logements en 2012.

En conséquence, Trilport est doté d'une majorité de grands logements. En effet les 4 pièces et plus représentent plus de 74% du parc. Alors que dans le même temps on constate une hausse des ménages de 1 et 2 personnes.

Le secteur locatif quant à lui est trop faiblement représenté : moins de 25% des résidences principales dont seulement 6% de locatif social.

On constate une hausse de la proportion de personnes de plus de 60 ans et une baisse des populations de moins de 20 ans, cette dernière ne trouvant pas à se loger à Trilport. En outre, le recensement de l'INSEE fait apparaître un faible renouvellement de la population et une croissance démographique certes continue depuis les années 1960 mais ralentie depuis 1999.

Ces constats indiquent un manque important de petits logements et de logements en location (sociale, mais également privée) afin de répondre aux besoins des Trilportais et de leur offrir un parcours résidentiel complet, en particulier à destination des jeunes, des personnes âgées et des personnes modestes.

La diversification du parc de logements constitue un véritable enjeu en termes de mixité générationnelle et sociale identifiée comme tel par la ville qui en a fait une priorité de sa politique urbaine. Elle est prise en compte dans les opérations de logements sociaux menées depuis 2009, avec notamment vers le public senior la généralisation du label « Habitat Seniors Services » (un logement sur 5 de chaque opération respecte ce label) et dans la programmation de l'éco quartier de l'Ancre de lune, qui outre une Maison d'Accueil pour Personnes Agées devrait accueillir une résidence sociale destinée aux jeunes étudiants, apprentis, travailleurs et familles monoparentales.

Les grands enjeux

- Mettre en cohérence l'offre de logement avec les besoins de la population et encourager les mixités sociales et générationnelles

Les objectifs

- Diversifier le parc de logement en taille et en type
- Poursuivre la production de logement social par la réalisation de projets tels que l'éco quartier de l'ancre de lune

2.3 UNE PLACE IMPORTANTE ACCORDEE A LA VOITURE ET UN MANQUE DE LIAISONS DOUCES

On constate une progression des ménages possédant deux voitures ou plus et le taux d'équipement en automobiles est plus élevé à Trilport que dans la communauté d'agglomération.

Cela se traduit par un encombrement des espaces publics par le stationnement (en particulier car le stationnement de la gare est saturé), un engorgement de certaines voies et des effets négatifs quant aux émissions de gaz à effet de serre.

Le réseau viaire de la ville n'est pas du tout adapté aux liaisons douces car les voies sont trop étroites.

Les grands enjeux

- Limiter l'utilisation de la voiture individuelle, les nuisances induites et réduire les émissions de gaz à effet de serre

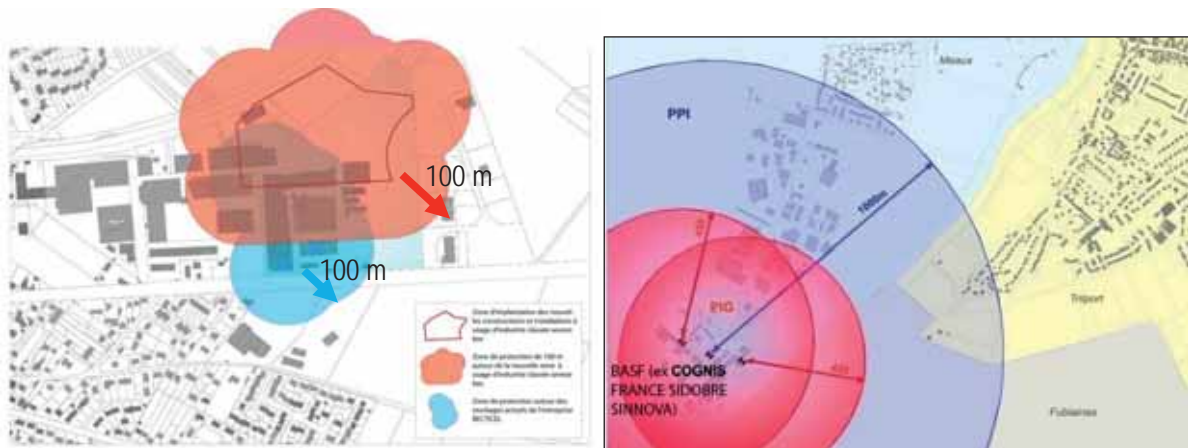
Les objectifs

- Réduire la place de la voiture dans les déplacements
- Diminuer les nuisances sonores liées aux voies routières
- Favoriser les modes de transport respectueux de l'environnement (circulations douces, transports en commun)
- Permettre l'aménagement du futur pôle multimodal d'échanges qui permettra de mieux relier la gare aux autres modes de transports
- Développer l'accès aux transports en commun et en particulier à la gare
- Renforcer les circulations douces dans la ville et à proximité des bords de Marne et de la forêt
- Atténuer la coupure urbaine que constitue la RD603

2.4 UNE EXPOSITION A DES RISQUES NATURELS ET INDUSTRIELS

Certaines installations impliquent des risques plus ou moins avérés pour la population trilportaise.

La commune est tout d'abord exposée aux risques d'inondation de la Marne. Elle l'est d'autre part aux risques industriels dus à la présence sur la commune de l'entreprise Recticel classée SEVESO seuil bas d'une part et à la proximité de l'entreprise BASF (ex Cognis) située à Meaux dont le périmètre de plan particulier d'intervention affecte l'extrémité sud-ouest de la commune de Trilport.



Recticel, SEVESO seuil bas. source : DRIRE , Atelier TEL

Entreprise BASF (ex Cognis). source : DRIRE, Cognis, Atelier TEL

Enfin, une ligne de transport électrique à très haute tension de 400 000 volts traverse Trilport et tangente toute la partie nord de la zone urbaine.

Les grands enjeux

- Protéger les populations des risques naturels et technologiques
- Prendre en compte les risques lors de l'urbanisation

Les objectifs

- Interdire les nouvelles constructions sous la ligne à très haute tension et à proximité des constructions et installations à usage d'industrie classée SEVESO
- Interdire les constructions dans la zone inondable de la vallée de la Marne
- Envisager un bassin de retenue d'eau ou un autre dispositif pour protéger la zone urbaine en contrebas de Montceaux

2.5 DES BESOINS EN MATIERE D'EQUIPEMENTS

La commune de Trilport dispose d'une assez bonne offre en équipements. Cependant certains équipements de type sociaux, multigénérationnels (petite enfance, parents, seniors) et culturels /associatifs doivent être développés afin de compléter cette offre, à la fois pour les habitants actuels et pour les futurs habitants de la commune (notamment de l'éco quartier).

De plus, en raison de l'apport de population engendré par la réalisation de l'éco quartier, les équipements scolaires et périscolaires devront être agrandis.

Les grands enjeux

- Répondre aux besoins en équipements des populations actuelles et futures
- Dynamiser l'action culturelle du territoire

Les objectifs

- Créer un équipement social et multigénérationnel
- Prévoir l'agrandissement des équipements scolaires et périscolaires
- Mutualiser de manière efficiente certains équipements (pôle social et multigénérationnel)

3. SYNTHÈSE DES OBJECTIFS DU PROJET DE VILLE PAR THÉMATIQUE

Le projet de Plan Local d'Urbanisme de Trilport s'inscrit dans les perspectives et les objectifs définis par les élus en compatibilité avec :

- le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (S.D.R.I.F.)
- le Programme Local de l'Habitat
- la loi SRU

Les objectifs tiennent également compte des besoins propres à la commune de Trilport.

3.1 THÉMATIQUE : ENVIRONNEMENT - RISQUES – SANTÉ PUBLIQUE

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> -Économiser et valoriser les ressources naturelles -Préserver la biodiversité et les milieux fragiles ou rares : zones humides, rivière, forêt, zone herbacée. -Limiter la production de gaz à effet de serre - Développer des modes de consommation énergétique plus économes. - Prévenir les risques technologiques et naturels - Limiter les nuisances : de bruits, d'odeurs, visuelles, et de poussières - Préserver la santé des populations - Développer les solidarités multi-générationnelles 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la qualité de vie des personnes âgées et des handicapés en créant les conditions du maintien de leur autonomie -Améliorer la qualité de l'air - Préserver des continuités écologiques - Développer la biodiversité dans la ville - Protéger les espaces ouverts - Réduire les pollutions de l'air, de l'eau et des sols - Favoriser l'accès de tous aux soins - Assurer une accessibilité de tous aux équipements, espaces et services publics - Préconiser/imposer des systèmes d'assainissement évitant les risques pour les populations, respectueux des milieux naturels, rationnels et économiquement viables -Traiter et valoriser les déchets -Préserver les espaces verts et paysages privés et publics - Développer les énergies renouvelables. - Éloigner les lignes à Haute Tension des zones habitées. - Prendre en compte les risques industriels dans le développement de l'urbanisation et réciproquement. - Permettre la mutation des terrains industriels susceptibles d'être pollués vers d'autres usages, ce qui entraînera une obligation de dépollution des sols

	<p>et permettra ainsi la suppression de sources de pollutions potentielles.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adapter la ville au réchauffement climatique et à ses conséquences - Garantir la qualité de l'eau - Agir pour favoriser la diversification de la ressource en eau - Préserver la ressource en eau - Instaurer des zones tampons entre la Marne et les espaces cultivés pour éviter la pollution de la rivière
--	---

3.2 THEMATIQUE: POPULATION - HABITAT - FORMES URBAINES

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Permettre une croissance raisonnée de la population. - Répondre aux besoins actuels et futurs d'habitat (notamment en logements sociaux), ce qui entraînera une croissance raisonnée de la population - Diversifier le parc de logements pour permettre une mixité sociale et générationnelle plus épanouie - Permettre aux Trilportais qui le souhaitent de rester dans la commune et d'y trouver un logement adapté à leurs besoins - Favoriser la croissance de la ville sur la ville - Respecter les formes urbaines de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la construction de nouveaux logements pour les Trilportais - Respecter l'article 55 de la loi SRU en créant de nouveaux logements sociaux. - Compenser le déficit de logement social en poursuivant les acquisitions/réhabilitations des logements existants - Diversifier le parc de logements pour mettre en place un parcours résidentiel complet - Développer des logements adaptés pour des populations spécifiques : personnes âgées, jeunes isolés, jeunes couples, étudiants, jeunes travailleurs, familles monoparentales, personnes à mobilité réduite. - Prévoir des solutions pour l'accueil des gens du voyage adaptées à la taille de la commune. - Développer des formes urbaines adaptées à la ville, à son image, à l'approche environnementale initiée et portée notamment dans le référentiel durable de l'éco quartier de l'Ancre de lune - Faire évoluer les formes urbaines existantes anciennes (cours communes) ou récentes (lotissements en impasse), afin de résoudre les dysfonctionnements constatés. - Autoriser l'adaptation des constructions existantes afin de répondre aux nouveaux besoins des habitants

	<p>(évolution de la taille de la famille, vieillissement,...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des opérations de restructuration du tissu urbain en construisant dans les dents creuses du centre bourg - Ouvrir des nouvelles possibilités de constructions en centre bourg - Mener une politique de réhabilitation et de reconquête des logements dans le centre bourg en liaison avec l'OPAH. - Ouvrir de nouveaux terrains à l'urbanisation au plus près des équipements et transports en commun - Permettre la réalisation de l'éco quartier de L'ancre de lune - Permettre le maintien des décohabitants jeunes ou moins jeunes - Promouvoir un développement urbain qui limite les difficultés socio-économiques de la population
--	--

3.3 THEMATIQUE: DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Axer le développement économique sur le commerce et les services à la population - Préserver l'activité agricole dans le respect de l'environnement et de la santé publique 	<ul style="list-style-type: none"> - Inciter à la réhabilitation et à l'optimisation des zones d'activité existantes - Soutenir le commerce de proximité et les services - Maintenir la qualité et la diversité des commerces - Accompagner les initiatives autour de la nouvelle économie : numérique, matériaux bio sourcés, agriculture bio ... - Permettre le maintien de la zone d'activités économiques, le développement de l'artisanat dans le respect des paysages, de l'environnement, de la santé et de la sécurité publique

3.4 THEMATIQUE: L'OFFRE EN EQUIPEMENTS ET EN SERVICES

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Compléter les équipements publics dans tous les domaines et à toutes les étapes de la vie en particulier : la santé, l'assistance aux personnes âgées, la petite enfance, le scolaire, la culture, les sports, les loisirs, la jeunesse... -Permettre le développement de services de proximité - Améliorer la qualité et l'accessibilité des services existants - Améliorer les espaces publics et les rendre plus accessibles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Créer de nouveaux équipements répondant aux besoins des populations et exemplaires dans le respect de l'environnement - Favoriser l'agrandissement et l'adaptation des équipements publics existants - Conforter la centralité élargie axée sur les différents pôles existants (gare, centralité commerciale autour de la RD603, centralité administrative de la Mairie, site central de l'éco quartier...) et faciliter son accessibilité - développer l'intensité urbaine de la ville - Améliorer l'accessibilité des quartiers au centre de la ville

3.5 THEMATIQUE: CADRE DE VIE URBAIN ET NATUREL

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Inscrire l'environnement au centre des préoccupations - Renforcer l'identité de Trilport autour de l'image d'une ville équilibrée et à taille humaine, proche de la nature - Conforter le rôle spécifique de petite ville bien équipée pour les Trilportais - Faire reconnaître le rôle spécifique de ville, relais local bien équipé pour les habitants des communes voisines de plus petite taille - Promouvoir une organisation urbaine et une architecture respectueuses des hommes et de la nature - Renforcer le niveau d'équipement des quartiers et leur liaison avec le centre - Lutter contre le mitage et l'étalement urbain - Limiter les nuisances urbaines et industrielles - Préserver la qualité du paysage naturel et bâti - Préserver la flore et la faune rares 	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager et susciter la création de constructions de qualité - Préserver les formes urbaines du bourg (maisons de bourg) - Préserver le patrimoine remarquable - Inciter à la création d'architectures innovantes et remarquables - Développer la qualité environnementale des constructions (mettre en pratique les principes de l'éco construction et de l'éco-gestion des bâtiments aux différentes étapes (construction, usage, démolition) - Promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables - Valoriser/préserver/aménager les entrées de ville - Éviter l'envahissement de l'espace public par l'automobile - Atténuer les coupures urbaines (RD603/SNCF) - Favoriser les liaisons douces entre Marne et forêt - Développer de nouveaux espaces de loisirs - Valoriser les potentialités touristiques de la voie d'eau et des accès aux forêts (chemins de randonnées) - Créer des fronts urbains permettant d'améliorer la cohabitation entre secteur résidentiel et secteur agricole

3.6 THEMATIQUE: DEPLACEMENTS

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la mobilité - Assurer l'accessibilité - Limiter les consommations énergétiques - Limiter la production de gaz à effet de serre - Proposer des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle en développant les circulations douces et en améliorant les dessertes en transport en commun - Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes - Organiser le développement urbain en cohérence avec l'offre de déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser le développement des liaisons douces dans toute la ville : voies piétonnes et pistes cyclables - Prévoir un nouveau partage de la voirie au profit des cyclistes et des piétons - Améliorer le stationnement des véhicules légers et des cycles - Rendre les espaces publics accessibles à tous, quels que soient les handicaps - Développer la multi modalité en améliorant la desserte en transports en commun, le désenclavement de la gare, et en sécurisant les accès - Éloigner les flux de transit des zones de vie - Mettre en valeur les espaces verts et naturels en améliorant leur accessibilité - Améliorer et sécuriser la desserte et l'accès des zones d'activités - Transformer la gare de Trilport en Pôle Multimodal d'échanges : liaisons douces, voitures et transports en commun (bus, TAD, taxis ...) - Éloigner les dessertes des zones d'activités économiques des zones d'habitat - Concentrer la croissance urbaine à proximité des transports en commun et des lieux de centralité - Aménager la voirie pour que puissent se développer en toute sécurité de nouveaux usages tels que pédibus ou vélo-bus pour le ramassage scolaire

**PLU DE TRILPORT
RAPPORT DE PRESENTATION**

**PARTIE 5 - ANALYSE DES INCIDENCES ET EXPOSE DES
CONSEQUENCES DE L'ADOPTION DU PLAN**

Sommaire

1.	ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DU PADD SUR L'ENVIRONNEMENT	466
1.1.	ANALYSE DES ITEMS	466
1.1.1.	CREER UNE ORGANISATION SPATIALE ET URBAINE RESPECTANT ET VALORISANT L'ENVIRONNEMENT ET LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES	466
1.1.2.	VALORISER LES QUALITES PAYSAGERES ET PATRIMONIALES DE LA COMMUNE	467
1.1.3.	PLACER L'HUMAIN AU CŒUR DE LA STRATEGIE URBAINE EN INSCRIVANT LA COMMUNE DANS UNE DYNAMIQUE SOCIALE, MULTI GENERATIONNELLE ET ECONOMIQUE DURABLE, TOUT EN AMELIORANT LE CADRE DE VIE DES TRILPORTAIS	470
1.1.4.	AMELIORER LA MOBILITE URBAINE POUR TOUS ET FAVORISER LES CIRCULATIONS DOUCES	471
1.1.5.	PROTEGER DES RISQUES ET DES NUISANCES	474
1.2.	SYNTHESE DU TEXTE DU PADD	475
1.3.	ANALYSE DU DOCUMENT GRAPHIQUE DU PADD	477
2.	ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DES OAP SUR L'ENVIRONNEMENT	478
2.1	OAP n°1 : Secteur « Berlioz/Fublaines »	478
2.2	OAP n°2 : Secteur « Saint-Fiacre/Verdun »	479
2.3	OAP N°3 : SECTEUR DU « PEUPLIN »	480
3.	ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REGLEMENTATION SUR L'ENVIRONNEMENT	481
3.1	ARTICLES 1 ET 2 : POSSIBILITES D'IMPLANTATION	481
3.2	ARTICLES 3 ET 4 : VOIRIE ET RESEAUX	483
3.3	ARTICLES 6 A 10 : DENSITE ET IMPLANTATION DU BATI	484
3.4	ARTICLE 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS	485
3.5	ARTICLE 12 : STATIONNEMENT	485
3.6	ARTICLE 13 : ESPACES LIBRES DE CONSTRUCTION	485

INTRODUCTION

La présente partie *«analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement »* prévu au 3° R123-2-1 du Code de l'Urbanisme.

La directive européenne EIPPE et le Code de l'urbanisme indiquent que l'évaluation doit exposer « les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan / schéma ». Ils précisent également qu'elle « expose les problèmes posés par l'adoption du plan / schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement ».

D'après le ministère de l'Ecologie, les « zones susceptibles d'être touchées de manière notable » sont les secteurs qui sont susceptibles d'être impactés, directement ou indirectement, par les orientations du document d'urbanisme et les futurs projets. Il peut s'agir de « zones revêtant une importance particulière pour l'environnement » telles que les sites Natura 2000 (sites qui ne concernent pas la commune de Trilport) mais aussi d'autres zones à enjeux en matière de biodiversité, de prévention des risques (zones d'expansion des crues, par exemple), de protection des ressources en eau (aires d'alimentation de captage, par exemple).

Six sites de projets ont été repérés comme « à enjeux » dans le cadre de cette évaluation environnementale :

- Projet d'urbanisation au Sud de la commune (ZAC) en bordure du ru du Travers
- Travaux d'amélioration du centre de voile en bordure de Marne
- Projet de réalisation de la voie de contournement en lisière de forêt domaniale de Montceaux (réservoir de biodiversité au SRCE)
- Projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage en bordure de massif forestier
- Projet de réalisation de jardins familiaux en bordure de talus ferroviaire
- Projet de réalisation d'un écoquartier (ZAC) dans une zone de nuisances potentielles (bruit et risques technologiques)

Concernant l'analyse de ces enjeux, une pression ou un effet est la conséquence objective des projets sur l'environnement indépendamment du territoire affecté. Un impact ou une incidence est une appréciation croisant l'effet avec la sensibilité environnementale du territoire. Il s'agit d'un changement positif ou négatif, dans la qualité de l'environnement. Il peut être direct ou indirect s'il résulte d'une relation de cause à effet.

Ce chapitre expose ainsi les incidences du plan sur l'environnement via une analyse des orientations stratégiques, programmatiques et réglementaires proposées dans le PLU de Trilport. Les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement identifiées ci-dessus feront l'objet d'une attention particulière au travers des trois développements.

Il est important d'ajouter que pour déterminer ses projets, le Plan Local d'Urbanisme de Trilport s'est inscrit dans les perspectives et les objectifs définis par les élus en compatibilité avec :

- les Plans et Programmes supra-communaux mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement et décrits en première partie de ce rapport de présentation,
- le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF),
- les objectifs de la loi ALUR.

Ainsi, pour répondre à ces engagements, la commune de Trilport construit la majeure partie des nouveaux logements dans le tissu urbain existant. Cette stratégie n'est toutefois pas suffisante pour pouvoir accueillir les logements prévus à l'horizon 2030 dans de bonnes conditions. Ainsi, 2 secteurs seront urbanisés en continuité du tissu existant :

- Le secteur Sud de la ZAC (déjà identifié comme zone à enjeux dans le cadre de l'évaluation)
- Le secteur du Peuplin (pour plus de la moitié en dent creuse)

1. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DU PADD SUR L'ENVIRONNEMENT

Le PADD résulte d'une analyse stratégique fine du territoire. Il respecte pleinement les trois piliers du Développement Durable (Economie, Social et Environnemental) afin de lutter contre le changement climatique, préserver la biodiversité, les milieux et les ressources, permettre l'épanouissement des êtres humains tout en visant la cohésion sociale et la solidarité entre territoires et entre générations. Le PADD de Trilport inscrit donc son projet pour une ville compacte au cœur d'un territoire naturel d'exception.

La stratégie urbaine reflétée dans le PADD présente les moyens par l'organisation spatiale de l'habitat et des activités économiques, le renouvellement des espaces urbains, le maintien des commerces, l'optimisation de la mobilité, la valorisation des espaces naturels... favorisant la réponse aux enjeux environnementaux du territoire.

Ainsi, ces orientations du PADD devraient conforter un cadre de vie sain pour les Trilportais, privilégier la préservation de leur milieu naturel, de leur environnement sonore, de leur qualité de l'air et de leur ressource en eau.

1.1. ANALYSE DES ITEMS

Les thématiques abordées par le PADD sont les suivantes :

- Créer une organisation spatiale et urbaine respectant l'environnement et valorisant les espaces naturels et agricoles
- Valoriser les qualités paysagères et le patrimoine bâti et végétal de la commune
- Placer l'humain au cœur de la stratégie urbaine en inscrivant la commune dans une dynamique sociale, multi-générationnelle et économique durable, tout en améliorant le cadre de vie des trilportais
- Améliorer la mobilité urbaine pour tous et favoriser les circulations douces
- Protéger des risques et des nuisances

1.1.1. CREER UNE ORGANISATION SPATIALE ET URBAINE RESPECTANT ET VALORISANT L'ENVIRONNEMENT ET LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

➔ Préserver les espaces naturels et développer l'activité agricole et sylvicole

Incidences positives

Cette orientation permet :

- La lutte contre l'étalement urbain via le maintien d'une enveloppe urbaine cohérente et la limitation de la consommation des espaces naturels ou agricoles.
- La préservation des équilibres écologiques et la promotion de la biodiversité.

➔ Privilégier la réalisation des constructions nouvelles dans le tissu urbain existant

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une valorisation de la densification urbaine.
- Un renouvellement urbain sensé, via la mise en valeur des dents creuses, friches industrielles et délaissés agricoles situés en cœur de ville qui accueilleront la partie centrale de l'éco quartier de l'Ancre de lune.

➔ **Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- De donner un sens écologique aux continuités fluviale, boisées et agricoles.
- De donner une place plus prépondérante à la nature en ville.
- De préserver le passage de la faune entre les différentes entités paysagères.

➔ **Aménager les franges urbaines afin de permettre une transition harmonieuse entre les espaces urbanisés et les espaces ouverts (agricoles et naturels)**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- La préservation des espaces ouverts en marquant les limites de l'urbanisation et en ne les considérant pas comme réserves foncières mais comme composantes essentielles de l'équilibre environnemental et paysager de la ville.
- Une meilleure intégration paysagère des tissus urbains dans les espaces naturels via l'élaboration d'un traitement paysager qualitatif des interfaces.

➔ **Faire de l'éco quartier de l'Ancre de lune un point d'appui favorisant le renforcement des continuités écologiques**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- D'établir un nouveau cadre urbain permettant la création de liaisons paysagères et écologiques.
- D'établir un nouveau cadre urbain permettant la pénétration de la nature en ville.

➔ **Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- D'insister sur la nécessité d'avoir recours à la réutilisation de l'eau, aux énergies renouvelables et aux matériaux bio-sourcés pour les nouvelles constructions et dans la pratique de l'activité agricole.

1.1.2. VALORISER LES QUALITES PAYSAGERES ET PATRIMONIALES DE LA COMMUNE

➔ **Préserver la forêt domaniale de Montceaux et les bois**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- D'insister sur le rôle écologique et paysager d'une grande entité forestière comme la forêt de Montceaux.
- La préservation de petits boisements isolés dans les espaces cultivés et ceux en lisière d'urbanisation pour leur rôle dans les continuités écologiques.

➔ **Maintenir les espaces ouverts pour leurs qualités écologiques et paysagères, valoriser la lisière entre la zone urbanisée et les espaces agricoles ou naturels**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- La préservation des espaces ouverts en marquant les limites de l'urbanisation et en les considérant

- comme des composantes essentielles de l'équilibre environnemental et paysager de la ville.
- Une meilleure intégration paysagère des tissus urbains dans les espaces naturels et une valorisation des franges urbaines via l'élaboration d'un traitement paysager qualitatif des interfaces (arbres d'alignement, espace libre de transition lorsqu'elle est constituée d'une voie, plantations de haies arborées en fonds de parcelles, implantation d'un cimetière paysager...).

Risques

- La création d'une zone d'habitat et d'une voie en constitution du front urbain dans le cadre de l'éco quartier (secteur Berlioz/Fublaines) sur 2 hectares est située sur une zone d'alerte de zone humide potentielle accueillant un cours d'eau intermittent identifié au SRCE. Il faudra veiller à ce que le projet d'urbanisation prenne bien en considération ces éléments. *Voir Incidences de la mise en œuvre des OAP.*

→ S'appuyer sur la réalisation d'un nouveau cimetière paysager

Incidences positives

Cette orientation permet :

- La création d'une transition paysagère et plantée entre espace urbain et espaces agricoles ou naturels.
- La préservation d'un aspect moins minéral pourtant courant dans les sites funéraires via un espacement des tombes, la plantation d'arbres et d'arbustes.
- De soustraire une partie du territoire communal à l'emploi de pesticides et de produits phytosanitaires (la commune s'inscrit dans une démarche de gestion différenciée des espaces verts)

→ Maintenir la rupture d'urbanisation constituée par les jardins familiaux et les terrains de sport

Incidences positives

Cette orientation permet :

- De préserver cet espace de respiration, de détente et de loisir.

→ Renforcer la place du végétal en ville en développant les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine

Incidences positives

Cette orientation permet :

- La préservation et le renforcement de la biodiversité et des continuités écologiques.
- De donner une place plus prépondérante à la nature en ville, cadre d'un meilleur épanouissement des habitants par la pratique d'espaces extérieurs et de loisirs de qualité.

→ Profiter de la réalisation de l'éco quartier l'Ancre de lune pour renforcer la place du végétal en ville

Incidences positives

Cette orientation permet :

- D'établir un nouveau cadre urbain permettant la création de liaisons paysagères et écologiques.
- D'établir un nouveau cadre urbain permettant la pénétration de la nature en ville.
- De soustraire une partie du territoire communal à l'emploi de pesticides et de produits phytosanitaires (la commune s'inscrit dans une démarche gestion différenciée des espaces verts)

→ Protéger les nombreuses vues panoramiques vers les coteaux environnants et les perspectives

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une pénétration visuelle des espaces naturels extérieurs (Marne, reliefs sud...) dans la ville.
- Une sensation d'ouverture du tissu urbain vers les périphéries rurales et naturelles.

→ Protéger le patrimoine bâti remarquable

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une préservation de l'église, du pigeonnier de la ferme située rue du Maréchal Joffre, du bâti pavillonnaire en pierres meulières du début du XXème siècle, des maisons des années 1950 et de l'ancienne chaufferie conçues par l'architecte Otto Muller.

→ Protéger le patrimoine végétal remarquable

Incidences positives

Cette orientation permet :

Une préservation des espaces boisés, espaces verts protégés, arbres remarquables...

→ Protéger les formes du bâti traditionnel et du centre bourg

Incidences positives

Cette orientation permet :

La mise en valeur de ces formes du bâti tout en autorisant leur évolution.

→ Sauvegarder la qualité paysagère des entrées de ville nord et sud

Incidences positives

Cette orientation permet :

- La préservation des espaces ouverts en marquant les limites de l'urbanisation et en les considérant comme des composantes essentielles de l'équilibre environnemental et paysager de la ville.
- Une meilleure intégration paysagère des tissus urbains dans les espaces naturels et une valorisation des franges urbaines via la limitation des constructions nouvelles et un traitement urbain adapté des extensions d'urbanisation situées au sud de la RD.603.
- De participer au maintien des continuités écologiques, en particulier de la faune.

→ Valoriser la RD 603 par sa transformation en Avenue de ville

Incidences positives

Cette orientation permet :

- L'instauration d'une circulation apaisée et partagée grâce à l'aménagement de voies de circulations douces, en s'appuyant sur la proximité avec le site Saint-Fiacre/Verdun de l'éco quartier
- Une sécurisation des déplacements et une réduction des nuisances tout en préservant les perspectives paysagères offertes par cette voie dans la continuité des grands alignements de platanes encore existants plus à l'ouest.

→ Permettre une intégration respectueuse de la future voie de contournement dans son environnement naturel

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une reconstitution des lisières et de leurs boisements détériorés lors de la réalisation de la voie.

1.1.3. PLACER L'HUMAIN AU CŒUR DE LA STRATEGIE URBAINE EN INSCRIVANT LA COMMUNE DANS UNE DYNAMIQUE SOCIALE, MULTI GENERATIONNELLE ET ECONOMIQUE DURABLE, TOUT EN AMELIORANT LE CADRE DE VIE DES TRILPORTAIS

➔ **Prévoir une croissance démographique raisonnée et maîtrisée**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- De veiller à éviter une augmentation hors d'échelle de population.
- La préservation de la qualité de vie des Trilportais.

➔ **Diversifier le parc de logements et le parcours résidentiel**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- de proposer des logements adaptés aux habitants selon leurs besoins
- d'accompagner et prolonger l'autonomie résidentielle des seniors
- de favoriser les décohabitations dans la même ville (séparations, départ des jeunes ...)
- de préserver l'existence de réseaux sociaux ou d'entraide dans la ville
- d'accompagner les aléas de la vie

➔ **Garantir le fonctionnement de l'activité agricole**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- De lutter contre le morcellement et le mitage des terres agricoles.
- De maintenir une agriculture locale

➔ **Privilégier un maintien des activités économiques et optimiser l'espace de la zone d'activités économiques existante sans nouvelle consommation des terres agricoles**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une valorisation de la densification urbaine et une lutte contre l'étalement urbain. .

➔ **Engager la mutation de la partie de la zone d'activité située en centre-ville, à proximité immédiate de la gare, en espace destiné à l'habitat et aux équipements publics**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Un renouvellement urbain sensé, via l'utilisation d'une portion de la zone d'activité sous utilisée pour la réalisation de l'éco quartier.
- Supprimer les friches industrielles dévalorisant les alentours.

➔ **Renforcer le niveau d'équipement de la commune**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- D'adapter les équipements existants aux nouveaux besoins (écoles, centre de loisir, complexe sportif, pôle petite enfance et famille, pôle social, pôle santé, équipement adapté aux seniors, équipement culturel...) et de fait, améliorer le cadre de vie.
- De permettre la transformation du centre de voile existant en centre nautique accueillant davantage d'activités nautiques non polluantes (aviron, kayak, pêche). Cette zone de loisir a déjà fait l'objet d'une renaturation puisqu'une partie des bâtiments et structures en béton ont été détruits pour laisser place à un ponton de bois.
- De permettre la réalisation d'un cimetière paysager permettant la création d'une transition paysagère et

plantée entre espace urbain et espaces agricoles ou naturels, et la préservation d'un aspect moins minéral pourtant courant dans les sites funéraires via un espacement des tombes, la plantation d'arbres et d'arbustes.

Risques

- L'implantation d'une aire d'accueil pour gens du voyage en lisière de la RN3 pourrait avoir un impact sur le caractère naturel du site du massif forestier en cas de dimensionnement excessif non proportionnée à la taille de la commune. Il faudra veiller à ce que sa réalisation, qui relève de la compétence intercommunale, soit respectueuse des lisières forestières et conditionnée à une étude d'impact et d'insertion paysagère. On devra particulièrement veiller au maintien du « corridor calcaire ». Voir *Incidences de la mise en œuvre de la réglementation*.

→ Favoriser le développement des communications et lutter contre la fracture numérique

Incidences positives

- Limitation des déplacements domicile travail, en permettant le développement de l'économie locale et en développant le télétravail.
- Accès à la culture, à l'éducation et aux loisirs

→ Privilégier l'urbanisation aux environs immédiats des transports en commun, des commerces, des lieux de centralité

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une valorisation de la densification urbaine.
- Une réduction de l'utilisation de la voiture dans les tissus denses et une diminution des émissions de CO₂.

→ Adapter la ville au réchauffement climatique

Incidences positives

Cette orientation permet :

- De lutter contre le phénomène des îlots de chaleur urbains via une introduction du végétal et une limitation de la minéralisation (exemple du cimetière paysager et du coefficient de biotope)
- D'améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie des Trilportais.

→ Poursuivre la démarche de gouvernance collaborative

Sans incidence.

1.1.4. AMELIORER LA MOBILITE URBAINE POUR TOUS ET FAVORISER LES CIRCULATIONS DOUCES

→ Favoriser la création d'une voie de contournement Meaux-Trilport par le Nord-Est de la commune

Incidences positives

Cette orientation permet :

- D'éviter le transit des véhicules par la zone urbanisée, et de créer des liaisons viaires et douces entre les différents quartiers par des connexions avec le réseau viaire de Trilport.
- La valorisation du centre-ville, la sécurisation des déplacements (en particulier piétons et vélos), l'amélioration des circulations à l'intérieur de la ville et la diminution des nuisances.

Risques

- Le fuseau de passage actuel prévu pour la voie de contournement est situé à proximité de la lisière de la forêt de Montceaux, site identifié comme réservoir de biodiversité au SRCE.
L'étude d'impact écologique du contournement Nord-Est de Meaux-Trilport, intégrée au porté à connaissance du Conseil Départemental, réalisée par l'agence Ecosphère en février 2006 recense des impacts prévisibles pour l'ensemble du projet qui nécessiteront des aménagements et contreparties : défrichements, rudéralisation, destruction partielle d'espèces assez rares, apparition d'un risque supplémentaire de mortalité par collision pour les mammifères, coupure entre un lieu de remise et un lieu de nourrissage pour les espèces forestières, déstructuration de la lisière forestière utilisée comme lieu de nourrissage par les mammifères d'intérêt patrimonial.

Ce contournement, qui est souhaitable non seulement pour la commune de Trilport, mais bien pour tout le secteur Nord Est de la Seine-et-Marne, n'est pas de la responsabilité de la commune puisqu'il s'agit d'un projet du Conseil départemental.

→ Aménager la RD.603 en Avenue de ville

Incidences positives

Cette orientation permet :

- L'instauration d'une circulation apaisée et partagée grâce à l'aménagement de voies de circulations douces, en s'appuyant sur la proximité avec le site Saint-Fiacre/Verdun de l'éco quartier.
- Une sécurisation des déplacements et une réduction des nuisances tout en préservant les perspectives paysagères offertes par cette voie dans la continuité des grands alignements de platanes encore existants plus à l'ouest.

→ Améliorer le réseau viaire et les circulations dans la ville

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une réduction de l'utilisation de la voiture dans les tissus denses et une diminution des émissions de CO2 en fluidifiant le trafic, en sécurisant les déplacements motorisés et doux, en développant les mobilités douces et en favorisant le partage de la voie entre les véhicules, les piétons et les cycles.

→ Développer l'accès aux transports en commun en transformant la gare SNCF de Trilport en pôle multimodal

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une réduction de l'utilisation de la voiture dans les tissus denses et une diminution des émissions de CO2 par l'aménagement de voies douces donnant accès à la gare et aux arrêts de bus, et par la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre de type « Bus à Haut Niveau de Service » sur la RD603, afin de réduire l'utilisation des véhicules individuels au sein de la commune et de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux.

→ S'appuyer sur la réalisation de l'éco quartier de l'Ancre de lune

Incidences positives

Cette orientation permet :

- De faire valoir une urbanisation durable et respectueuse de l'environnement, ayant valeur d'exemplarité.
- De limiter les émissions de gaz à effet de serre en :
 - réduisant la place de la voiture en ville et en évitant aux habitants le recours à la deuxième voiture ;

- renforçant la place des transports en commun et améliorant la multi-modalité en lien avec l'aménagement du pôle gare et des accès le desservant ;
- priorisant les modes de déplacement doux sur les modes motorisés afin de sécuriser les déplacements des piétons, des cyclistes, et des personnes à mobilité réduite.

→ **Sécuriser l'accès au Collège**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- L'accès au bus, piétons et deux roues au collège en toute sécurité.

→ **Améliorer l'accessibilité dans la ville**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- de faciliter la vie des familles et de sécuriser les trajets des enfants
- de prolonger l'autonomie résidentielle des seniors
- de partager la ville avec les publics handicapés

→ **Créer et aménager de nouvelles voies douces**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une réduction de l'utilisation de la voiture et une diminution des émissions de CO2 via la création de liaisons vers l'éco quartier, la gare, le nouveau cimetière, la Charmoye, la forêt, ainsi que sur les voies situées au nord de la commune pour compléter les chemins existants, en particulier en limite de la zone urbaine et en direction du cimetière et des jardins familiaux.

→ **Aménager des itinéraires doux sur les voies nouvelles créées**

Incidences positives

Cette orientation permet :

- Une réduction de l'utilisation de la voiture et une diminution des émissions de CO2 via un équipement des nouvelles voies de pistes cyclables (notamment pour accéder à la gare, au centre-ville et au collège).

→ **Permettre l'accès au nouveau cimetière**

Sans incidence.

→ **Développer les liaisons entre les quartiers au sud de la zone urbanisée de la commune**

Incidences positives

Cette orientation permet

- d'étendre le réseau des liaisons douces dans la ville et entre les équipements publics générateurs de mobilité (Collège et Complexe Sportif)
- de fluidifier la circulation et de diminuer le trafic en centre-ville.

1.1.5. PROTÉGER DES RISQUES ET DES NUISANCES

- Prendre en compte les risques et les nuisances dans le développement de l'urbanisation

Incidences positives

Cette orientation permet :

- De mettre en place une densification cohérente du tissu urbain qui prend en compte la qualité de vie des Trilportais via l'interdiction des constructions dans les périmètres comportant des risques industriels ou naturels ainsi que dans les zones situées sous la ligne à haute tension.

Risques

- Des nuisances potentielles dues aux infrastructures de transport et à la zone d'activité (bruit et risques technologiques) ont été identifiées à proximité de la zone de densification destinée à l'éco quartier. Il faudra veiller que ces nuisances soient bien prises en compte dans le projet de l'aménageur. *Voir Incidences de la mise en œuvre des OAP.*

1.2. SYNTHÈSE DU TEXTE DU PADD

Thématiques	Enjeux environnementaux	Incidences positives	Risques ou incidences positives à conforter	Omissions ou incidences graves
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les espaces naturels et développer l'activité agricole et sylvicole	+		
	Privilégier la réalisation des constructions nouvelles dans le tissu urbain existant	+		
	Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques	++		
	Renforcer la place du végétal en ville en développant les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine, et profiter de la réalisation de l'Eco quartier l'Ancre de lune pour renforcer la place du végétal en ville	+		
	Préserver la forêt domaniale de Montceaux et les bois, ainsi que permettre une intégration respectueuse de la future voie de contournement dans son environnement naturel	++		
Paysages et cohérence spatiale	Sauvegarder la qualité paysagère des entrées de ville nord et sud et améliorer l'équilibre urbain et paysager de l'entrée de ville	+		
	Protéger le patrimoine bâti remarquable et préserver les formes du bâti traditionnel du centre bourg	+		
	Maintenir les espaces ouverts pour leurs qualités écologiques et paysagères, valoriser la lisière entre la zone urbanisée et les espaces agricoles ou naturels, et protéger les nombreuses vues panoramiques vers les coteaux environnants et les perspectives	+	-	
	Maintenir la rupture d'urbanisation constituée par les jardins familiaux et les terrains de sport, et s'appuyer sur la réalisation d'un nouveau cimetière paysager	+		

Analyse des incidences et exposé des conséquences de l'adoption du plan

	Privilégier un maintien des activités économiques et optimiser l'espace de la zone d'activités économiques existante sans nouvelle consommation des terres agricoles ; Engager la mutation de la partie de la zone d'activité située en centre-ville, à proximité immédiate de la gare, en espace destiné à l'habitat et aux équipements publics	+		
Ressources naturelles et énergies	Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation	+		
	Adapter la ville au réchauffement climatique	++		
	S'appuyer sur la réalisation de l'éco quartier de l'Ancre de lune	+		
Transports, pollution, nuisances et risques	Développer l'accès aux transports en commun et au pôle multimodal	+		
	Créer et aménager de nouvelles voies douces	++		
	Prendre en compte les risques et les nuisances dans le développement de l'urbanisation	+	-	
	Privilégier l'urbanisation aux environs immédiats des transports en commun, des commerces, des lieux de centralité	+		
	Valoriser la RD 603 par sa transformation en Avenue de ville	++		
	Favoriser la création d'une voie de contournement Meaux-Trilport par le nord-est de la commune	++	--	

1.3. ANALYSE DU DOCUMENT GRAPHIQUE DU PADD

Le PADD se compose de 5 cartes thématiques et d'une carte de synthèse. L'ensemble permet de spatialiser les 5 grands axes de travail présentés plus haut.

Chaque carte thématique permet de resituer les enjeux sur l'environnement :

- La première souligne l'importance des milieux naturels et agricoles à protéger, ainsi que les limites du développement du tissu urbain.
- La seconde indique les objectifs de valorisation paysagère et architecturale de la commune, en insistant également sur l'importance de la trame verte en milieu urbain.
- La troisième permet de visualiser les localisations privilégiées de l'activité économique et des équipements. La vocation économique des espaces agricoles est rappelée.
- La quatrième permet de visualiser la qualité du maillage de circulations douces sur l'ensemble de la commune, et les efforts de mise en cohérence du réseau viaire.
- la cinquième précise la prise en compte des risques et des nuisances dans le développement de l'urbanisation

La carte de synthèse offre une lecture prospective du territoire trilportais. Elle permet à tous, pétitionnaires comme instructeurs, de repérer les zones sensibles de la commune afin d'adapter chaque projet en conséquence.

2. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DES OAP SUR L'ENVIRONNEMENT

2.1 OAP N°1 : SECTEUR « BERLIOZ/ FUBLAINES »

Cas particulier



Incidences positives

L'urbanisation du site, premier maillon d'une urbanisation en couronne, pourra permettre à terme la constitution d'un front urbain, Ce « front urbain », permettant de limiter à terme l'étalement urbain.

La fonction de ce front urbain est de « geler » la progression de l'habitat au détriment des espaces ouverts sur le secteur Sud du territoire de la commune, mais également de limiter les contraintes dues aux mixités fonctionnelles entre secteur résidentiel et activité agricole

La transition avec l'espace ouvert qui devra être plantée, pourra être bénéfique d'une part à la biodiversité (nouveaux maillons dans la trame verte), et d'autre part à la qualité paysagère.

Incidences réduites

Une partie de la zone est concernée par des enveloppes d'alerte potentiellement humides, elle peut donc s'avérer intéressante du point de vue environnemental.

Néanmoins, d'après les études¹, l'urbanisation de la zone aura des impacts faibles sur la faune et la flore qui sont banales sur le site. En revanche, les impacts seront plus forts si le ru n'est pas conservé, puisqu'une végétation typique des bords de plans d'eau s'y est développée, favorable aux insectes qui fréquentent également les bords de Marne. En effet, d'après l'étude Biotope, un seul habitat caractéristique des zones humides est recensé sur le site. Il s'agit du fond du ru du Travers. Celui-ci n'occupe qu'une bande étroite (moins de 1m de large) le long du fossé. Cependant, la réglementation du PLU prévoit une protection de 5m de part et d'autre du ru.

Des précautions devront donc être prises pour conserver le ru et ses abords. Les ruissellements, notamment en phase de travaux, devront être contrôlés afin de ne pas polluer ce ru, déjà influencé par les cultures environnantes et le ruissellement venant de la chaussée.

Le reste de la parcelle est composée de fluviolsols en bas de pente et des colluviosols, à mi-pente. Aucune de ces unités ne correspond aux critères « zone humide ». L'urbanisation n'y présente donc pas de risque

¹ Etude « Complément à l'état initial de l'environnement » du PLU de Trilport, Aout 2014, Aliséa
Etude « ZAC Multisites Saint Fiacre/Verdun – Berlioz/Fublaines, Diagnostic des zones humides », Septembre 2013, Biotope

2.2 OAP N°2 : SECTEUR « SAINT-FIACRE/VERDUN »

Cas particulier



Incidences positives

Plusieurs avantages pour le territoire, l'environnement et les habitants relèvent du renouvellement d'un espace en voie de mutation. Grâce à une optimisation foncière, le projet d'éco quartier de la commune sur ce site propose une densification de son tissu urbain permettant de lutter avec efficacité contre l'étalement urbain en privilégiant la piste de reconstruire la ville sur la ville.

Durant la réalisation de l'opération, des travaux de dépollution des sols devront être mis en œuvre et permettront d'assainir d'anciennes emprises industrielles.

L'OAP vise à permettre la réalisation de l'éco quartier. L'opération est donc un atout durable pour la commune (énergie renouvelable, amélioration de la qualité de l'air, performance énergétique...). Le projet proposé dans l'OAP aura donc des incidences positives sur l'environnement et permettra à la ville de se régénérer.

Incidences réduites

D'après les études, aucun habitat caractéristique des zones humides n'est recensé sur le site. La topographie est régulièrement marquée par une même unité pédologique, les colluviosols. Bien que présentant des signes d'engorgement, l'intensité de l'hydromorphie ne permet pas de classer la parcelle comme étant humide. L'urbanisation présente donc peu de risques pour l'environnement.

En revanche, des nuisances potentielles pour les habitants dans le cadre d'une urbanisation ont été relevées², puisque le secteur se situe entre l'avenue de Verdun (au Sud), la voie ferrée (au Nord), la rue de Saint-Fiacre (à l'Ouest) et la zone d'activités (à l'Est).

Les risques technologiques demeurent minimes malgré la proximité avec la zone d'activités qui jouxte le site. Le périmètre de protection des ICPE (100m) est seulement tangent au site, à l'Est, il n'est donc pas compris dans le périmètre de l'OAP.

L'incidence la plus notable sur le site est sonore. En effet, le site est concerné par le classement sonore des voies adjacentes. La RD603 est classée en catégorie 3 en zone urbaine avec une bande impactée de 100m de part et d'autre de son axe. La voie ferrée est classée en catégorie 1 avec une bande impactée de 300m de part et d'autre de son axe.

Enfin, des nuisances olfactives et atmosphériques peuvent être prévisibles. La zone d'activités peut accidentellement émettre de « mauvaises odeurs ». Il arrive aussi que des déchets soient brûlés dans les jardins ou à proximité de cette zone. Les nuisances sont toutefois limitées par la dominance des vents dans le sens Sud-Ouest / Nord-Est. Ajoutons que la qualité de l'air selon AIRPARIF sur le secteur Saint-Fiacre est moins bonne qu'à Paris. La pollution principale est liée au gaz d'échappement automobile.

² TRILPORT - DIAG - ZAC Multisites - Saint Fiacre / Verdun et Berlioz / Fublaines, CAP TERRE, JAP, Agence Babylone, Y Ingénierie, Septembre 2013

2.3 OAP N°3 : SECTEUR DU « PEUPLIN »

Cas particulier



Incidences positives

De la même manière que pour l'OAP n°1, l'urbanisation du site pourra permettre la constitution d'un front urbain permettant de « geler » la progression de l'habitat au détriment des espaces ouverts sur le secteur Sud du territoire de la commune, mais également de limiter les contraintes dues aux mixités fonctionnelles entre secteur résidentiel et activité agricole

La transition avec l'espace ouvert qui devra être plantée pourra être bénéfique d'une part à la biodiversité (nouveaux maillons dans la trame verte), et d'autre part à la qualité paysagère.

De plus, l'orientation prévoit la réalisation de circulations douces, et favorise ainsi la limitation de l'usage des véhicules motorisés (limitation des GES).

Incidences réduites

D'après la DRIEE ou le SRCE la zone n'est pas concernée par des réservoirs de biodiversité, ni par des enveloppes d'alerte potentiellement humide. Mise à part une minéralisation des sols engendrée par l'opération, l'urbanisation sur ce site présente peu de risques pour l'environnement. Seul 0,6 hectare de terre cultivée sera urbanisé hors dent creuse.

3. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REGLEMENTATION SUR L'ENVIRONNEMENT

3.1 ARTICLES 1 ET 2 : POSSIBILITES D'IMPLANTATION

Les élus visent une mixité fonctionnelle pour les zones UA, UB, AUA, UF, UG et UH. Cela permet d'optimiser le foncier et de réduire les besoins de déplacements des habitants et des actifs de la commune. Ainsi, la consommation d'énergie nécessaire aux déplacements et les risques et pollutions induits (accidents, pollution atmosphérique, bruit) sont réduits.

A l'inverse, les zones UX et UV s'orientent vers plus de mono-fonctionnalité en permettant l'accueil sur la commune d'activités peu compatibles avec les autres fonctions urbaines, et notamment le logement (activités présentant des nuisances pour les riverains...). Dans ces zones, les seuls locaux d'habitations autorisés sont ceux strictement nécessaires au gardiennage des installations. Ce choix d'implantation permet une préservation des habitants des risques technologiques et des nuisances.

Enfin, les zones A et N, sont volontairement restrictives sur les implantations pour permettre le bon développement de l'agriculture et la préservation des espaces naturels. Seules dans 3 secteurs de N sont autorisées des implantations particulières (*voir « cas particulier » ci-après*). Concernant A, les nouvelles implantations des exploitations sont autorisées uniquement dans le secteur Af pour éviter un mitage des terres.

Incidences positives

Incidences positives sur l'enjeu « Privilégier l'urbanisation aux environs immédiats des transports en commun, des commerces, des lieux de centralité » et l'enjeu « Adapter la ville au réchauffement climatique » : ainsi la règle permet de développer une urbanisation respectueuse de l'environnement.

Incidence positive sur l'enjeu « Prendre en compte les risques et les nuisances dans le développement de l'urbanisation » : ainsi la règle permet de conforter le développement économique par des sites d'accueil appropriés, de tenir compte des contraintes d'urbanisation dans l'implantation des activités à risques, de protéger la santé des habitants.

Incidences positives sur les enjeux « Préserver les espaces ouverts et développer l'activité agricole et sylvicole », « Privilégier la réalisation des constructions nouvelles dans le tissu urbain existant », « Préserver la forêt de Montceaux et les bois » : les règles permettent une modération de l'urbanisation en dehors des limites de la ville par préservation de grands espaces agricoles ou naturels. Il s'agit ici d'une incidence positive pour le rôle écologique de ces espaces et la préservation de la biodiversité.

Cas particulier : Aire d'accueil des gens du voyage autorisée dans le secteur Nv



Incidences positives

La définition d'un secteur dans lequel l'implantation de l'aire d'accueil est autorisée permet d'être prévoyant, et ainsi d'éviter un potentiel mitage des terres agricoles ou naturelles par des installations illégales, comme c'est le cas dans beaucoup de communes en grande couronne.

En outre, la localisation de cette future aire d'accueil a été choisie car cet emplacement tout en étant proche du centre-ville, de ses commerces et de ses équipements est situé à l'intersection entre la RD603 et la future voie de contournement. De plus, l'alimentation en eau potable est possible à proximité (maison forestière). En revanche, l'assainissement devra être autonome (solution à privilégier par rapport à un raccordement à la ZAC de la Halotte).

Incidences réduites

L'implantation d'une zone d'accueil pour gens du voyage en bordure du massif forestier pourrait avoir un impact, dans le cadre d'une superficie excessive, la parcelle étudiée constitue une enclave dans le boisement présent au Nord. A ce titre, elle présente de nombreux intérêts pour la faune, qui peut y trouver une zone d'abris. Pour les insectes, il s'agit d'un espace à l'abri du vent. Les principaux enjeux sur cette zone concernent la flore, qui est riche et typique des pelouses calcicoles (d'après l'étude d'Aliséa³).

Depuis l'étude, le découpage du secteur a été réajusté afin de permettre la création d'une structure adaptée à la taille de la commune, placée sur ce secteur afin de faciliter l'accès des caravanes, afin que l'espace destiné à l'implantation ne se situe plus, d'une part, dans l'enclave, et d'autre part sur la ZNIEFF de type 2. A ce titre, l'impact est donc beaucoup plus réduit. De plus, la règle prévoit que sa réalisation, qui relève de la compétence intercommunale, sera conditionnée à une étude d'impact et d'insertion paysagère. La réglementation impose, en outre, que les limites parcellaires, coïncidant avec les limites de la zone A, soient paysagées sur une profondeur minimum de 5m. Cette bande paysagée devra comporter des haies champêtres libres d'essences locales.

³Etude « Complément à l'état initial de l'environnement » du PLU de Trilport, Août 2014, Aliséa

Cas particulier : Implantation de jardins familiaux autorisée dans le secteur Ne



Incidences positives

L'autorisation de l'implantation de jardins familiaux en bordure du talus ferroviaire peut effectivement poser la question de la pollution des sols.

Néanmoins l'étude réalisée⁴ démontre que la proximité de la voie ferrée ne semble pas compromettre le projet. Toutefois, cette étude ne comprenait pas d'étude d'analyse des sols. Bien que l'entretien et le nettoyage des voies ferrées puissent être sources de pollutions, le ruissellement ne semble pas réhibitoire à de tels aménagements.

De plus, l'aménagement présenterait peu de risques pour la faune et la flore, très pauvres sur le site. La zone est agricole depuis au moins 80 ans, les sols y ont été travaillés, enrichis et probablement traités aux produits phytosanitaires de nombreuses fois.

Cette implantation semble au contraire positive pour l'environnement. L'aménagement de jardins familiaux, accompagnés souvent de massifs et d'arbustes, est favorable à la faune en milieu urbain.

De plus, le secteur permet de conserver un espace ouvert en bordure d'urbanisation et de laisser pénétrer la nature en ville, dans le respect des continuités écologiques.

3.2 ARTICLES 3 ET 4 : VOIRIE ET RESEAUX

Si elles desservent plus de trois constructions, les voies nouvelles à créer devront avoir une largeur d'emprise de 8 mètres minimum afin de permettre la circulation aisée de tous les véhicules, y compris les engins de secours et les vélos.

La desserte des constructions nouvelles par les différents réseaux se fera dans le respect des normes sanitaires afin d'améliorer leur gestion, notamment les eaux usées et les eaux pluviales.

⁴Etude « Complément à l'état initial de l'environnement » du PLU de Trilport, Août 2014, Aliséa

La mise en place des techniques permettant le stockage et l'infiltration des eaux pluviales est prescrite également afin d'améliorer la qualité et la quantité des nappes. En effet, la croissance modérée de la population devrait avoir un impact sur la quantité d'eaux usées domestiques comme sur les eaux pluviales. Ainsi tout aménagement de surface permettant le stationnement regroupé de plus de 10 véhicules légers ou de 5 véhicules de type poids lourds doit être équipé d'un déboureur/déshuileur installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales ou par tout autre procédé de traitement alternatif aux performances au moins équivalentes.

Incidences positives

Incidences positives sur l'enjeu « Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation » et « valoriser la biodiversité »: Ainsi la règle permet de limiter la pollution de la rivière, d'optimiser les infrastructures existantes (réseaux AEP, EU, EP...) pour gérer les ressources et conduire une exploitation raisonnée, de préserver la ressource en eau potable, de préserver les milieux aquatiques, de maintenir la continuité hydraulique...

Incidences positives sur l'enjeu « Prendre en compte les risques et les nuisances dans le développement de l'urbanisation » : ainsi les règles permettent de développer les modes alternatifs à la voiture, et d'améliorer la qualité du cadre de vie des habitants.

3.3 ARTICLES 6 A 10 : DENSITE ET IMPLANTATION DU BATI

Les dispositions des articles 6, 7 et 8 du règlement permettent en premier lieu la constitution de fronts bâtis de qualité reprenant les caractéristiques urbaines des zones UA et UB, tout en autorisant des reculs préservant l'éclairage et la ventilation naturelle des bâtiments (pour les zones UF, UG, UH, UX, UV). Ces règles permettent des densités relativement importantes et donc une bonne utilisation de la superficie des différentes parcelles. Les densités ont été revues à la hausse pour permettre une densification du tissu urbain existant afin de préserver les espaces naturels. Une simplification des règles et du zonage a été faite pour établir un PLU plus égalitaire entre les Trilportais en leur permettant d'adapter leur logement aux évolutions de leur ménage.

Les articles 9 modulent la densité en fonction du contexte urbain et permettent de préserver les capacités d'infiltration des sols, les cœurs d'îlots et les espaces de respiration d'une manière générale tout en autorisant des augmentations de densité dans toutes les zones urbaines. Dans le but d'être plus respectueux de l'environnement, le PLU propose des bonifications en termes d'emprise au sol pour les constructions performantes énergétiquement.

Les articles 10 définissent les hauteurs maximales en les adaptant aux différentes structures ou aux différents besoins des quartiers. Ainsi la verticalité est traitée avec cohérence. De plus, et de la même manière que pour le CES des bonifications en termes de hauteurs permettent aux constructions de s'adapter aux évolutions thermiques et économiques de l'habitat.

Incidences positives

Incidences positives sur les enjeux « Adapter la ville au réchauffement climatique » et « Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation » : en effet, les règles permettent une optimisation des infrastructures existantes, et incitent les Trilportais à adopter un comportement respectueux de l'environnement dans la transformation de leur habitat.

Incidences positives sur l'enjeu « Privilégier la réalisation des constructions nouvelles dans le tissu urbain existant » : en effet le PLU propose une densification notable (emprise au sol, secteur de renouvellement urbain) du tissu, et donc une urbanisation non consommatrice d'espaces agricoles ou naturels.

3.4 ARTICLE 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Des règles sont également prescrites pour les toitures, le traitement des façades, les menuiseries, les clôtures... De plus, le PLU encourage l'utilisation de matériaux respectueux de l'environnement en assouplissant les règles pour les constructions utilisant des technologies énergétiques innovantes (habitat solaire, architecture bioclimatique).

Incidences positives

Incidences positives sur les enjeux « Adapter la ville au réchauffement climatique » et « Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation » : en effet, les règles permettent une optimisation des infrastructures existantes, et incitent les Trilportais à adopter un comportement respectueux de l'environnement dans la transformation de leur habitat.

3.5 ARTICLE 12 : STATIONNEMENT

Des règles de stationnements pour les deux roues non motorisés sont prévues pour la majorité des constructions afin d'inciter les habitants à utiliser des modes doux de déplacements.

De plus, les espaces libres non bâtis et non occupés par des aires de stationnement doivent être plantés à raison d'au moins un arbre de haute tige par 100 m². Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 250 m². Lorsque leur surface excède 500 m², ils doivent être divisés par des rangées d'arbres ou de haies vives.

Incidences positives

Incidences positives sur les enjeux « Adapter la ville au réchauffement climatique », « Renforcer la place du végétal en ville en développant les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine », « Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques », « Adapter la ville au réchauffement climatique » : en effet la règle propose de végétaliser les parkings pour une meilleure insertion paysagère et afin de valoriser la place de la nature et de la biodiversité dans le tissu urbain.

3.6 ARTICLE 13 : ESPACES LIBRES DE CONSTRUCTION

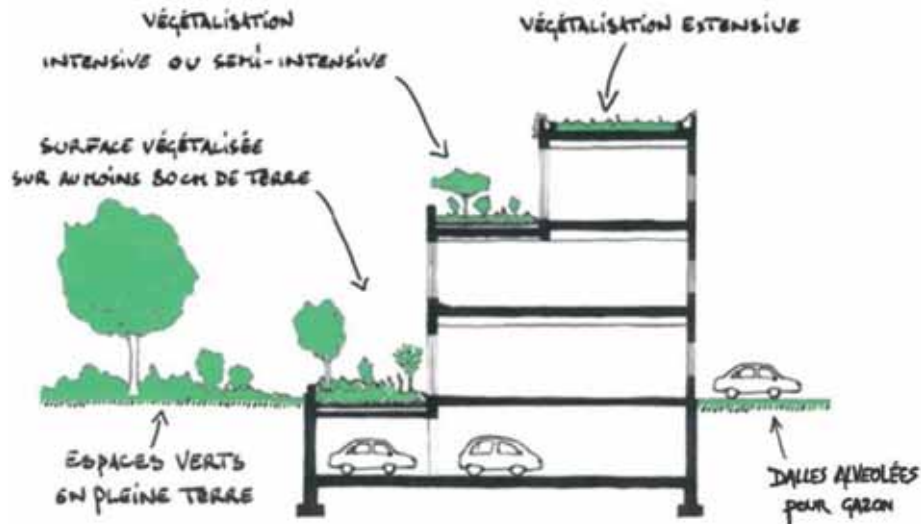
Les espaces libres non bâtis et non occupés par des aires de stationnement doivent être plantés à raison d'au moins un arbre de haute tige par 100 m² d'espace non construit. Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 250 m². Sur les EVP, toute construction, reconstruction ou installation devra contribuer à les mettre en valeur. Rien ne doit compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements sur les EBC.

En outre, un coefficient de pleine terre (ou de biotope) est institué dans presque toutes les zones :

UA	UB	UF	UG	UH	UV	UX	AUA	AUG	A	N
40%	30%	-	25%	60%	15%	10%	-	25%	40%	80%

Les coefficients affectés aux différents dispositifs de végétalisation dans le calcul de la surface des espaces verts sont :

- Pleine Terre (Spt) : Coefficient 1
- Surface végétalisée sur une épaisseur d'au moins 0.80 mètres de terre (Ssv) : Coefficient 0.6
- Végétalisation intensive ou semi-intensive (Svi) : Coefficient 0.4
- Végétalisation extensive (Sve) : Coefficient 0.3
- Mur végétalisé (Smv) : Coefficient 0.2



De plus, pour permettre une bonne transition avec l'espace ouvert, les limites avec les zones naturelles et agricoles doivent être plantées. Parfois la règle relative à ces plantations est assez prescriptive (taille, espèces...).

Incidences positives

Incidences positives sur les enjeux « Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques », « Renforcer la place du végétal en ville en développant les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine », « Sauvegarder la qualité paysagère des entrées de ville nord et sud et améliorer l'équilibre urbain et paysager de l'entrée de ville », « Maintenir les espaces ouverts pour leurs qualités paysagères et valoriser la lisière entre la zone urbanisée et les espaces agricoles ou naturels », « Adapter la ville au réchauffement climatique » : en effet, la règle dans ses déclinaisons permet de préserver et renforcer les liaisons entre les différents milieux naturels, de maintenir les continuités, de préserver les cœurs d'îlots et d'augmenter la biodiversité du territoire communal. Elle permet également de préserver les espaces de respiration et les paysages.

**PLU DE TRILPORT
RAPPORT DE PRESENTATION**

**PARTIE 6 - MESURES POUR EVITER, REDUIRE ET
COMPENSER LES CONSEQUENCES DU PLAN SUR
L'ENVIRONNEMENT**

Sommaire

1.	MESURES ENVISAGEES	490
1.1.	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LE PROJET D'URBANISATION AU SUD DE LA COMMUNE (ZAC) EN BORDURE DU RU DU TRAVERS	490
1.2.	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES TRAVAUX D'AMELIORATION DU CENTRE NAUTIQUE EN BORDURE DE MARNE	491
1.3.	MESURES COMPENSATOIRES POUR LE PROJET DE REALISATION DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT EN LISIERE DE FORET DOMANIALE DE MONTCEAUX (RESERVOIR DE BIODIVERSITE AU SRCE)	491
1.4.	MESURES COMPENSATOIRES POUR LE PROJET D'IMPLANTATION D'UNE ZONE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE EN BORDURE DE MASSIF FORESTIER	492
1.5.	MESURES COMPENSATOIRES POUR LE PROJET DE REALISATION DE JARDINS FAMILIAUX EN BORDURE DE TALUS FERROVIAIRE	492
1.6.	MESURES COMPENSATOIRES POUR LE PROJET DE REALISATION D'UN ECO QUARTIER (ZAC) DANS UNE ZONE DE NUISANCES POTENTIELLES (BRUIT ET RISQUES TECHNOLOGIQUES)	493
2.	SYNTHESE	494

INTRODUCTION

La présente partie *«Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement»* prévu au 5° R123-2-1 du Code de l'Urbanisme.

Comme vu précédemment, six sites de projets ont été repérés comme « à enjeux » dans le cadre de cette évaluation environnementale pour le PLU de Trilport :

- Projet d'urbanisation au Sud de la commune (ZAC) en bordure du ru du Travers
- Travaux d'amélioration du centre de voile en bordure de Marne
- Projet de réalisation de la voie de contournement en lisière de forêt domaniale de Montceaux (réservoir de biodiversité au SRCE)
- Projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage en bordure de massif forestier
- Projet de réalisation de jardins familiaux en bordure de talus ferroviaire
- Projet de réalisation d'un éco quartier (ZAC) dans une zone de nuisances potentielles (bruit et risques technologiques)

Ce sont ces secteurs qui sont les plus susceptibles d'avoir un impact environnemental. Toutefois, le nombre d'hectares d'espaces naturels reste très important dans le PLU (607 hectares), et seulement 3 hectares seront consommés en extension pure de l'urbanisation pour le développement résidentiel.

Il est cependant nécessaire de compenser cette urbanisation : les espaces naturels, les parcs et espaces verts ainsi que les continuités écologiques sont largement mis en valeur dans un double objectif de qualité de l'environnement et d'amélioration du cadre de vie.

Cette partie est destinée à montrer de quelle manière les impacts sur l'environnement peuvent être pris en compte, et minimisés par le biais de mesures compensatoires, voire transformés positivement par la mise en valeur de nouveaux pans du territoire.

1. MESURES ENVISAGEES

1.1. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LE PROJET D'URBANISATION AU SUD DE LA COMMUNE (ZAC) EN BORDURE DU RU DU TRAVERS

La création d'une zone d'habitat et d'une voie en constitution du front urbain dans le cadre de l'éco quartier (secteur Berlioz/Fublaines) sur 2 hectares est située sur une zone d'alerte de zone humide potentielle accueillant un cours d'eau intermittent identifié au SRCE.

Néanmoins, d'après les études, un seul habitat caractéristique des zones humides est recensé sur le site. Il s'agit du fond du ru du Travers. Celui-ci n'occupe qu'une bande étroite (moins de 1m de large) le long du fossé.

Mesures

Les mesures envisagées dans le PLU restreignent l'urbanisation autour de l'espace en eau. Ainsi afin de protéger ce ru, il a été classé en Trame Bleue au PLU. De plus, ces abords ont été classés en EVP (1m de chaque côté), et une règle impose un retrait des constructions d'un minimum de 5m. Enfin il est obligatoire de planter en limite de zone, et les espèces invasives sont interdites.



1.2. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES TRAVAUX D'AMELIORATION DU CENTRE NAUTIQUE EN BORDURE DE MARNE

Le projet de centre nautique consiste en la réhabilitation d'un bâtiment. Les conséquences dommageables sont donc réduites car les enjeux identifiés sont présents en bordure de la Marne, et non pas au niveau du centre lui-même.

Une partie de la zone a déjà été renaturée grâce à la destruction d'une partie des bâtiments et au remplacement du ponton en béton par un ponton en bois respectueux de la faune et de la flore.

Il n'existe aucun besoin d'intervention particulière dans l'état actuel du projet.

Toutefois, en cas de travaux s'étendant au nord de la zone, il serait nécessaire de protéger et de suivre le massif d'Aristoloché clématite, recensée uniquement à cet endroit sur l'ensemble du territoire communal en 2013 et 2014. Leur protection permettra donc de réduire les conséquences du projet.

1.3. MESURES COMPENSATOIRES POUR LE PROJET DE REALISATION DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT EN LISIERE DE FORET DOMANIALE DE MONTCEAUX (RESERVOIR DE BIODIVERSITE AU SRCE)

La voie de contournement est située en lisière de forêt de Monceaux, site identifié comme réservoir de biodiversité au SRCE. L'étude d'impact écologique recense en effet des impacts prévisibles pour l'ensemble du projet : défrichements, rudéralisation, destruction partielle d'espèces assez rares, apparition d'un risque supplémentaire de mortalité par collision pour les mammifères, coupure entre un lieu de remise et un lieu de nourrissage pour les espèces forestières, déstructuration de la lisière forestière utilisée comme lieu de nourrissage par les mammifères d'intérêt patrimonial. Ce contournement est souhaitable pour la commune de Trilport, mais n'est pas de sa responsabilité puisqu'il s'agit d'un projet du Conseil départemental.

Mesures

L'étude propose des mesures de compensation, à savoir :

- La réduction des impacts du chantier (périodes de déboisement, limitation de l'emprise du chantier, interdiction des dépôts en lisière...)
- La réduction des risques de collision avec les grands mammifères
- Le traitement des nouvelles lisières forestières (limitation du « rideau arbustif », du sous-bois, afin d'éviter l'installation dangereuse de la petite faune)
- Le reboisement
- Le maintien des espaces ouverts situés entre la variante retenue et les boisements

1.4. MESURES COMPENSATOIRES POUR LE PROJET D'IMPLANTATION D'UNE ZONE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE EN BORDURE DE MASSIF FORESTIER

L'implantation d'une zone d'accueil pour gens du voyage en bordure du massif forestier peut avoir un impact, puisque la parcelle étudiée constitue une enclave dans le boisement présent au Nord. A ce titre, elle présente de nombreux intérêts pour la faune, qui peut y trouver une zone d'abris. Pour les insectes, il s'agit d'un espace à l'abri du vent. Les principaux enjeux sur cette zone concernent la flore, qui est riche et typique des pelouses calcicoles.

Mesures

Ainsi des mesures d'évitement ont été prises puisque, suite aux études réalisées dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLU, le secteur Nv permettant l'implantation de l'aire d'accueil des gens du voyage a été déplacé plus vers le sud afin de ne plus se situer, d'une part, dans l'enclave, et d'autre part sur la ZNIEFF de type 2. A ce titre, l'impact a donc été réduit.

En outre, des mesures de compensation sont proposées pour limiter les effets négatifs de l'installation de cette aire :

- Réalisation d'une étude d'impact et d'insertion paysagère avant toute réalisation
- Limitation de la minéralisation des sols au maximum
- Conservation d'une surface de pleine terre conséquente
- Utilisation de matériaux en adéquation avec le site
- Obligation que les limites parcellaires, coïncidant avec les limites de la zone A, soient paysagées sur une profondeur minimum de 5 mètres. Cette bande paysagée devra comporter des haies champêtres libres d'essences locales.

1.5. MESURES COMPENSATOIRES POUR LE PROJET DE REALISATION DE JARDINS FAMILIAUX EN BORDURE DE TALUS FERROVIAIRE

Le diagnostic environnemental a montré que les voies de chemin de fer constituent un corridor écologique au sein de la commune. Une bande enherbée sera conservée entre le site et la voirie d'accès située au nord de l'équipement. Cette bande plantée composée d'arbustes fruitiers améliorera la biodiversité du secteur et renforcera cet axe de déplacement en multipliant les liaisons vertes vers la forêt de Montceaux.

Les jardins familiaux intégreront une ruche pédagogique. Sa réalisation comporte de nombreux atouts :

- Découvrir la vie des abeilles et ses effets sur l'environnement,
- Prendre conscience de l'équilibre fragile et essentiel qui relie les végétaux et les insectes pollinisateurs,
- Comprendre la nécessité de protéger l'abeille dans notre société,
- Apprendre son mode de fonctionnement en tant qu'insecte social et colonie autonome,
- Comprendre le savoir-faire de l'apiculteur,
- Découvrir la conduite d'un rucher,
- Découvrir les produits de la ruche,
- Développer le lien social lors de l'extraction du miel et de la mise en pot,
- Expérimenter l'apiculture.

Elle a donc un impact positif, compensant les conséquences de sa réalisation sur l'environnement.

Par ailleurs, le site a toujours été occupé par des activités agricoles et ne présente pas de pollution non agricole. Il ne sera vraisemblablement donc pas nécessaire de réaliser d'intervention spécifique pour améliorer la qualité des terrains en dehors de la conversion vers la culture bio.

1.6. MESURES COMPENSATOIRES POUR LE PROJET DE REALISATION D'UN ECO QUARTIER (ZAC) DANS UNE ZONE DE NUISANCES POTENTIELLES (BRUIT ET RISQUES TECHNOLOGIQUES)

Les incidences de ce projet ne sont pas directes pour l'environnement, mais concernent la qualité de vie des habitants. Des nuisances potentielles pour les habitants dans le cadre d'une urbanisation ont été relevées, puisque le secteur se situe entre l'avenue de Verdun (au Sud), la voie ferrée (au Nord), la rue de Saint-Fiacre (à l'Ouest) et la zone d'activités (à l'Est). Les risques technologiques demeurent minimes. L'incidence la plus notable sur le site est sonore. En effet, le site est concerné par le classement sonore des voies adjacentes (RD603 et voie ferrée). Enfin, des nuisances olfactives et atmosphériques peuvent être prévisibles. La zone d'activités peut accidentellement émettre de « mauvaises odeurs ».

Mesures

Ainsi des mesures de compensation de ces nuisances ont été imaginées :

- Travail sur l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure (présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade)
- Isolation phonique des bâtiments
- Prise en compte du périmètre de sécurité et des conditions d'évacuation.

En outre la réalisation de logements, d'équipements et d'emplois à proximité immédiate de la gare et du centre-ville est de nature à améliorer cette situation.

2. SYNTHÈSE

Projets	Niveau d'incidence sur l'environnement	Synthèse des mesures envisagées
Projet d'urbanisation au Sud de la commune (ZAC) en bordure du ru du Travers	-	Classement du ru en Trame Bleue Classement des abords en EVP (1m de chaque côté) Imposition d'un retrait des constructions d'un minimum de 5m Obligation de planter en limite de zone (et interdiction des espèces invasives)
Travaux d'amélioration du centre nautique en bordure de Marne	+	Une partie de la zone a déjà été renaturée : destruction d'une partie des bâtiments en dur, remplacement du ponton en béton par un en bois respectueux de la faune et de la flore... Pas de besoin d'intervention particulière.
Projet de réalisation de la voie de contournement en lisière de forêt domaniale de Montceaux (réservoir de biodiversité au SRCE)	--	Réduction des impacts du chantier (périodes de déboisement, limitation de l'emprise du chantier, interdiction des dépôts en lisière...) Réduction des risques de collision avec les grands mammifères Traitement des nouvelles lisières forestières (limitation du « rideau arbustif », du sous-bois, afin d'éviter l'installation dangereuse de la petite faune) Reboisement Maintien des espaces ouverts situés entre la variante retenue et les boisements <i>Nota : Les mesures de compensation sont de la responsabilité départementale.</i>
Projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage en bordure de massif forestier	--	Etude d'insertion paysagère avant toute réalisation Limitation de la minéralisation des sols au maximum Conservation d'une surface de pleine terre conséquente Utilisation de matériaux en adéquation avec le site
Projet de réalisation de jardins familiaux en bordure de talus ferroviaire	+	Conservation d'une bande enherbée entre le site et les voiries. Le site était déjà agricole et ne présente pas de pollution particulière. Pas de besoin d'intervention spécifique.
Projet de réalisation d'un éco quartier (ZAC) dans une zone de nuisances potentielles (bruit et risques technologiques)	-	Travail sur l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure (présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade) Isolation phonique Prise en compte du périmètre de sécurité et des conditions d'évacuation

PLU DE TRILPORT - RAPPORT DE PRESENTATION

**PARTIE 7 – EXPLICATION, JUSTIFICATION DES
CHOIX DU PADD ET EXPOSE DES MOTIFS DE LA
REGLEMENTATION DU PLU**

SOMMAIRE

1.	LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD	498
1.1.	CREER UNE ORGANISATION SPATIALE ET URBAINE RESPECTANT ET VALORISANT L'ENVIRONNEMENT ET LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES	498
1.2.	VALORISER LES QUALITES PAYSAGERES ET LE PATRIMOINE DE LA COMMUNE	499
1.3.	PLACER L'HUMAIN AU CŒUR DE LA STRATEGIE URBAINE EN INSCRIVANT LA COMMUNE DANS UNE DYNAMIQUE SOCIALE, MULTI GENERATIONNELLE ET ECONOMIQUE DURABLE, TOUT EN AMELIORANT LE CADRE DE VIE DES TRILPORTAIS	499
1.4.	AMELIORER LA MOBILITE URBAINE POUR TOUS ET FAVORISER LES CIRCULATIONS DOUCES 500	
1.5.	PROTEGER DES RISQUES ET DES NUISANCES	501
1.6.	JUSTIFICATION DES OBJECTIFS DE LA MODERATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DE LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN	501
1.6.1.	La modération de l'extension urbaine.....	503
1.6.2.	L'utilisation des espaces interstitiels dans l'enveloppe urbaine	503
1.6.3.	La consommation d'espace hors de l'enveloppe urbaine.....	504
2.	CHOIX OPERES AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES TENANT COMPTE DES OBJECTIFS ET DU CHAMP D'APPLICATION GEOGRAPHIQUE DU PLAN	505
3.	CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION, LES MOTIFS DE DELIMITATION DE CELLES-CI ET DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES	507
3.1.	DEFINITION D'UNE ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	507
3.2.	LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION RETENUES DANS LE CADRE DU PLU.....	508
3.2.1.	<i>OAP n°1 : Secteur « Berlioz – Fublaines »</i>	508
3.2.2.	<i>OAP n°2 : Secteur « Saint Fiacre – Verdun »</i>	509
3.2.3.	<i>OAP n°3 : Secteur du « Peuplin »</i>	510
4.	LES MOTIFS DE LA DELIMITATION DES ZONES ET DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES	511
4.1.	LE MODE D'EMPLOI DU REGLEMENT DE PLU	511
4.1.1.	Le rôle du règlement de PLU.....	511
4.1.2.	La portée du règlement de PLU	511
4.2.	LES GRANDS PRINCIPES DU PLAN DE ZONAGE	517
4.2.1.	Protection des espaces boisés.....	519
4.2.2.	Protection et mise en valeur des espaces verts urbains	519
4.2.3.	Mise en valeur de la vallée de la Marne	520

4.2.4.	Préservation des espaces agricoles et aide à l'exploitation agricole	520
4.2.5.	Les espaces urbanisés pouvant accueillir des constructions nouvelles dans le centre-ville et en constitution du front urbain.....	521
4.2.6.	Les espaces urbanisés présentant des qualités architecturales et paysagères et dont les formes urbaines sont à préserver	522
4.2.7.	Les activités à maintenir et conforter	522
4.3.	CARACTERISTIQUES DES ZONES ET JUSTIFICATIONS DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES.....	523
4.3.1.	Les règles communes à toutes les zones.....	523
4.3.2.	La zone UA.....	527
4.3.3.	La zone UB.....	532
4.3.4.	La zone UF	536
4.3.5.	La zone UG	540
4.3.6.	La zone UH.....	545
4.3.7.	La zone UV	549
4.3.8.	La zone UX.....	553
4.3.9.	La zone AUA	556
4.3.10.	La zone AUG.....	560
4.3.11.	La zone A	564
4.3.12.	La zone N	569
4.4.	LES BONIFICATIONS LIEES AUX PERFORMANCES ENERGETIQUES.....	574
4.4.1.	CES – Article 9 :	574
4.4.2.	Hauteurs – Article 10 :	575
4.5.	LES BANDES CONSTRUCTIBLES.....	576
4.6.	LA PROTECTION DU PATRIMOINE NATUREL.....	577
4.6.1.	La protection des espaces verts, boisés, en eau.....	579
4.6.2.	La protection et le développement de la trame verte.....	585
4.7.	LA PROTECTION DU PATRIMOINE BATI.....	588
4.8.	LES EMPLACEMENTS RESERVES.....	590
4.9.	LES PERIMETRES DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE ; SECTEURS OU ZONES URBAINES OU LES CONSTRUCTIONS OU INSTALLATIONS D'UNE SUPERFICIE SUPERIEURE AU SEUIL DEFINI PAR LE REGLEMENT SONT INTERDITES.....	592

INTRODUCTION

La présente partie justifie, comme le prévoit le 4° du R123-2-1 du Code de l'Urbanisme, les choix opérés pour établir le PADD, les Orientations d'Aménagement et de Programmation ainsi que le zonage et les règles applicables.

Ainsi, elle « explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, et, le cas échéant, les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan. »

Elle expose également « les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. »

Les choix retenus pour établir les différents éléments du PLU découlent du diagnostic élaboré en amont, présenté dans les premières parties du rapport de présentation. Ils s'appuient donc sur une analyse précise de la situation dans la commune, sur les contraintes législatives et réglementaires existantes.

Enfin, ce chapitre justifie « l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites en application du a) de l'article L. 123-2. »

1. LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD

Les choix retenus dans le P.A.D.D. découlent du diagnostic élaboré en amont. Ils s'appuient donc sur une analyse précise de la situation dans la commune. Ce diagnostic a permis aux élus d'arbitrer les choix suivants pour élaborer leur projet de ville.

1.1. CREER UNE ORGANISATION SPATIALE ET URBAINE RESPECTANT ET VALORISANT L'ENVIRONNEMENT ET LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

Valoriser l'environnement et les paysages naturels et bâtis communaux participe à la préservation du cadre de vie, conformément aux objectifs du SDRIF, du SRCE et du SDAGE. Cette préservation est un objectif prioritaire pour Trilport.

Le choix des élus est de s'appuyer sur la qualité existante des espaces naturels et agricoles pour garantir un cadre de vie et de travail préservé. Le paysage de la vallée de la Marne, la qualité paysagère du village, le cadre boisé et agricole qui enserré et délimite l'espace urbanisé, la présence de nombreux espaces de respiration au sein de la

ville (cimetière, parc, jardins...), les percées visuelles, assurent à la commune une qualité de vie attrayante.

L'option qui aurait consisté à diminuer la qualité de ces espaces pour permettre par exemple une extension du tissu bâti n'a pas été retenue pour cette raison. Ainsi l'objectif de se concentrer sur l'organisation spatiale et urbaine trouve son sens dans la définition d'un projet de ville. Une densification et un renouvellement du tissu existant et des dents creuses a notamment été privilégiée afin d'assurer une cohérence spatiale au village.

1.2. VALORISER LES QUALITES PAYSAGERES ET LE PATRIMOINE DE LA COMMUNE

Le choix municipal s'est tourné vers la préservation du cadre bâti et patrimonial de la commune. Un encadrement de ce bâti remarquable afin de préserver sa qualité, et d'assurer sa valorisation a été décidé. D'autre part, afin de ne pas s'engager dans une banalisation de l'identité architecturale de la commune, les élus ont également fait le choix de permettre une insertion harmonieuse des nouvelles constructions.

Le cadre de vie trilportais est également marqué par un patrimoine naturel et paysager de grande qualité (plaine agricole, forêt de Montceaux, Marne, mares...). Ces éléments, en plus de constituer des

composantes paysagères fortes, jouent le rôle de réservoirs de biodiversité et ont une importance écologique notable dans la composition et la diversité des milieux et des écosystèmes. C'est pourquoi les élus se sont tournés vers une préservation de ces espaces afin de valoriser d'une part leur qualité, et d'autre part leur rôle pour la biodiversité. La constitution d'un véritable front urbain découle de ce désir de préservation. Ainsi limiter au maximum l'extension urbaine pour se concentrer sur des modèles de renouvellement urbain a été structurant dans les choix d'établissement du PADD.

1.3. PLACER L'HUMAIN AU CŒUR DE LA STRATEGIE URBAINE EN INSCRIVANT LA COMMUNE DANS UNE DYNAMIQUE SOCIALE, MULTI GENERATIONNELLE ET ECONOMIQUE DURABLE, TOUT EN AMELIORANT LE CADRE DE VIE DES TRILPORTAIS

Afin de répondre aux besoins des habitants comme aux objectifs du SDRIF, la commune doit créer de nouveaux logements. De plus, la diversification de l'habitat a été un enjeu structurant dans ce projet. Il est vrai que le parc trilportais souffre d'un déficit de logements sociaux. Les élus ont donc affirmé le désir de s'adapter aux besoins des changements démographiques et de permettre l'évolution des structures d'habitat (augmentation de la part de logements sociaux, vieillissement de la population, accueil de jeunes ménages, évolution des familles...).

Ces évolutions sont permises par exemple par un assouplissement des règles permettant une densification du tissu existant, ou encore par l'imposition d'une part minimum de construction de logements sociaux dans les nouvelles opérations. Enfin, les élus souhaitent s'adapter au besoin d'une population vieillissante en permettant l'établissement d'une maison de retraite.

Une urbanisation préférée autour des transports et des lieux de centralité est aussi structurante dans la définition de cette stratégie urbaine. Ainsi la commune souhaite favoriser un développement urbain en cœur de ville de sorte à produire une optimisation des tissus déjà bâtis.

Le maintien de la qualité de l'activité économique à Trilport est également structurant dans la définition de ces orientations. La municipalité souhaite la valoriser et l'optimiser pour répondre aux besoins liés aux exigences démographiques, en permettant par exemple la réorganisation de la zone d'activités.

Afin de lutter contre la fracture numérique (et conformément au SDTAN de Seine et Marne), la commune souhaite également faire un effort en matière de développement des communications (renforcement ou extension des infrastructures, création de structures spécifiques publiques ou privées (comme le centre télétravail

qui est situé dans l'éco quartier l'Ancre de lune), et par la mise à disposition d'espaces donnant accès aux communications numériques à l'ensemble des habitants).

La commune de Trilport demeure bien fournie en équipements (écoles, collège, stade, centre de loisir, centre nautique, salle communale, cimetière, espaces verts...). Le choix des élus dans le projet s'attache donc à permettre la préservation, la rénovation ou l'agrandissement de ces équipements existants afin d'enrichir son offre infrastructurelle pour les habitants de la commune.

La commune est dotée d'espaces ouverts et agricoles conséquents. Dans ce sens, les élus souhaitent préserver l'activité agricole en accord avec les objectifs du PRAD et du SDSA. Dans le projet, cet objectif est permis notamment via le possible développement d'exploitations agricoles sur des secteurs précis afin d'éviter le mitage des terres. Le projet communal se tourne également vers la promotion d'une agriculture raisonnée en

phase avec les exigences écologiques via par exemple une préservation de la biodiversité directement connectée aux espaces de cultures (lisières, petits boisements...).

L'établissement d'une stratégie urbaine durable a également été explicite dans le choix des élus en permettant la valorisation des économies d'énergie et des performances énergétiques, la lutte contre l'îlot de chaleur urbain, les limitations de pollution... ce choix réside dans le désir d'améliorer le cadre de vie des Trilportais et de préserver l'environnement (qualité de l'air, de l'eau, de la nature...), dans la continuité des objectifs du PCET, du SRCAE et du PPA.

Enfin, conformément aux PPRI et PPRT, la commune souhaite insister sur la nécessité de prendre en compte les risques naturels et technologiques assez nombreux (industriels, sonores, inondations...) afin de mettre en avant la sécurité des Trilportais.

1.4. AMELIORER LA MOBILITE URBAINE POUR TOUS ET FAVORISER LES CIRCULATIONS DOUCES

L'établissement d'un PLU durable se trouve également dans le contrôle des mobilités. Les conditions de mobilité et de sécurité sont apparues comme une donnée essentielle dans le développement communal. Elles reposent sur différents choix des élus, orientés par le PDUIF, le SDRIF et le SDIC.

Tout d'abord il a été souhaité de permettre une amélioration et une sécurisation des déplacements doux, notamment sur la RD603 qui est un axe nuisant dans son passage dans le village (circulation rapide, carrefours dangereux...). Transformer cet axe en « avenue de ville » permettrait ainsi une pacification de la circulation et de rendre les déplacements des Trilportais plus agréables. Le projet communal s'est également tourné vers des mesures permettant une amélioration de la cohérence de ces circulations dans l'ensemble de la ville. Ainsi, dans un souci

d'amélioration des conditions de déplacements doux et de développement durable, les élus ont souhaité permettre un développement du réseau cyclable et piéton dans l'espace urbain. L'amélioration de la cohérence des circulations passe aussi par le développement des liaisons entre les quartiers au Sud de la zone urbanisée de la commune via des nouvelles voies radiales qui compléteront l'organisation viaire par de nouvelles connections. Ce choix a été fait pour permettre de soulager les voies existantes en répartissant le trafic, et d'améliorer le confort et la sécurité des différents usagers (en particulier les vélos, les piétons et les personnes à mobilité réduite). Cet objectif a ainsi pour but de permettre un désenclavement et un réaménagement viaires du Sud de la commune afin d'engager un report et une pacification de la circulation.

L'accès aux transports en commun est apparu également comme assez structurant dans le choix des élus. Cet axe est primordial pour une commune de grande couronne en Ile-de-France. Ainsi la stratégie urbaine se tourne vers le développement des accès aux transports en commun et au pôle

multimodal d'une part par l'amélioration des circulations douces explicitée précédemment, et d'autre part par la réalisation d'un bus en site propre le long de la RD603. L'ensemble de ces objectifs visent une diminution de l'usage des véhicules motorisés individuels.

1.5. PROTEGER DES RISQUES ET DES NUISANCES

Enfin, conformément aux PPRI et PPRT, la commune souhaite insister sur la nécessité de prendre en compte les risques naturels et technologiques assez nombreux (industriels,

sonores, inondations...) afin de mettre en avant la sécurité des Trilportais.

1.6. JUSTIFICATION DES OBJECTIFS DE LA MODERATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DE LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN

Les objectifs de la modération de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de lutte contre l'étalement urbain sont assez structurants dans le projet communal.

Ces derniers se retrouvent dans différents axes car il s'agit d'une thématique incluant plusieurs enjeux :

- La préservation du cadre paysager remarquable lié au contexte naturel dans lequel s'inscrit le tissu urbain trilportais.
- La conservation et le développement de la trame verte et bleue de la commune, par la préservation des milieux naturels, et des continuités écologiques.
- La constitution d'une urbanisation majoritairement localisée dans le tissu existant afin de limiter la consommation d'espaces naturels et de permettre une densification.
- L'appui à l'adaptation au changement climatique et à la transition énergétique ainsi qu'à la préservation de la qualité de l'air.

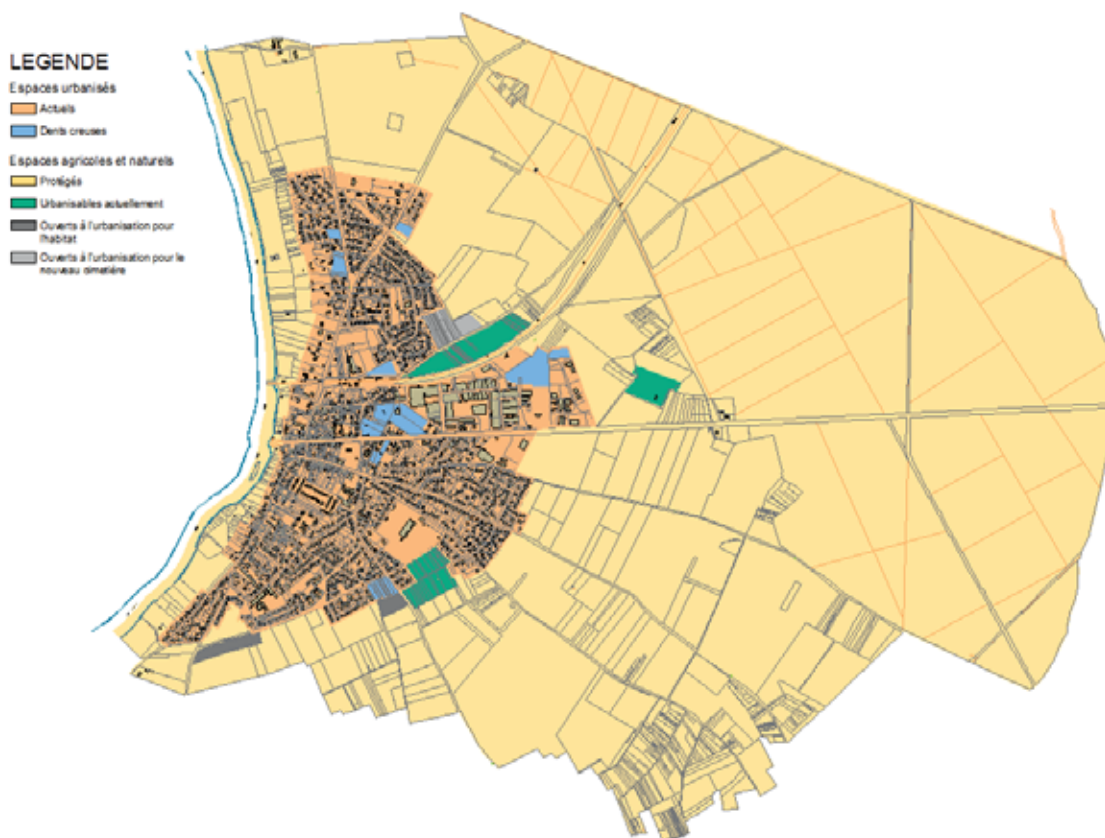
Ainsi, les élus souhaitent orienter d'une part la croissance urbaine sur le tissu urbain déjà constitué au moyen d'une augmentation plus ou moins importante des droits à construire. Cette modulation est fonction des possibilités de densification et de mutation des espaces bâtis, du contexte des formes urbaines et architecturales, et permet de favoriser une compacité du bâti. Les élus ont également souhaité que cette densification passe aussi par l'urbanisation d'un secteur en cœur de ville (réalisation de l'éco quartier Ancre de lune).

D'autre part, la croissance urbaine pourra s'opérer sur des terrains non urbanisés afin de combler les dents creuses du tissu urbain. Ces zones pourront accueillir des programmes de logements afin de répondre aux dynamiques démographiques en cours.

La croissance destinée à l'activité se réalisera en intensification urbaine ou sur les dents creuses du tissu existant.

Enfin le PLU classe en zone naturelle des espaces classés au POS en zone NA ou NB.

Type d'espaces	hectares	%
Enveloppe urbaine actuelle	182,27	100%
<i>Dont dents creuses</i>	<i>8,66</i>	<i>4,75%</i>
Extension urbaine prévue par le PLU	5,60	3,07%
<i>Dont destinée à l'habitat</i>	<i>2,75</i>	<i>1,51%</i>
<i>Dont destinée à l'activité</i>	<i>0</i>	<i>0%</i>
<i>Dont destinée aux équipements</i>	<i>2,85</i>	<i>1,56%</i>
Espaces naturels ou agricoles	908,18	100%
<i>Dont urbanisables actuellement (zone NAd, NAX et NB)</i>	<i>12,31</i>	<i>1,36%</i>
Total	1096,05	100%
Consommation des espaces naturels par le PLU	-5,6	0,62%
Pérennisation du caractère naturel des espaces par le PLU	+12,31	1,12%



1.6.1. LA MODERATION DE L'EXTENSION URBAINE

1.6.1.1. Limitation de l'extension de la surface urbanisée

Le SDRIF autorise pour la commune de Trilport des possibilités d'extension de la surface urbanisée de référence de 34% à l'horizon 2030 (58,6ha), soit :

- 1 x 5% de potentiel d'extension de l'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité de la gare de Trilport
- 2 x 25ha de potentiel d'extension de l'urbanisation au titre des secteurs d'urbanisation préférentielle

	Possibilité d'extension de l'urbanisation (ha)
Potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité de la gare de Trilport – 5%	8,6
Potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs d'urbanisation préférentielle – 2 x 25ha	50
Total mobilisable (ha)	58,6
Total mobilisable / Surf. Urb. Réf.	34%

Le PADD propose une augmentation de la surface urbanisée de référence **inférieure à 5%**. Il fixe donc un objectif de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, et s'inscrit dans les objectifs portés par le SDRIF.

Le projet de PLU ouvre à l'urbanisation 4,95 hectares. Il propose également d'urbaniser des terrains vacants non comptés dans la surface urbanisée de référence, soit 1,7 hectares. Il étend ainsi la surface urbanisée de référence de **6,65 hectares au total** ; néanmoins, la moitié est en dent creuse ou en densification du tissu.

Ainsi, le PLU étend réellement (en extension du tissu) **la surface urbanisée de 2%** (3,45 / 171,45) ; il utilise donc uniquement le premier critère d'analyse, soit le potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité de la gare de Trilport.

Le PLU propose donc une limitation de l'extension urbaine (largement inférieure aux potentiels offerts par le SDRIF). L'ouverture à l'urbanisation demeure ainsi limitée.

1.6.2. L'UTILISATION DES ESPACES INTERSTITIELS DANS L'ENVELOPPE URBAINE

L'optimisation des terrains localisés dans le tissu existant participe également à la modération de la consommation d'espaces naturels ou agricoles.

L'analyse de l'utilisation du tissu urbain au cours des dix dernières années (2005 -2015) montre une consommation de l'espace de 2hectares environ.

Une fine analyse du tissu existant fait apparaître une réceptivité restante dans le tissu urbain par :

- Renouveaulement du tissu existant
- Densification de l'existant
- Ouverture à l'urbanisation de dent creuse

La densification des espaces de l'existant sont constructibles au PLU grâce à l'instauration de secteurs à urbaniser (zone AUA) et à l'assouplissement des règles de construction, permettant ainsi d'optimiser les espaces résiduels.

Dans les zones de densification, des modifications de règles concernant les constructions et installations autorisées, les prospects, les hauteurs, les emprises au sol, les hauteurs permettront la réalisation de nouveaux logements et de nouvelles activités au sein du tissu existant.

Dans la zone d'ouverture à l'urbanisation, les règles futures permettront de réaliser des programmes plus ambitieux, en autorisant la réalisation de constructions dans une zone de dent creuse classée initialement en zone NA.

1.6.3. LA CONSOMMATION D'ESPACE HORS DE L'ENVELOPPE URBAINE

Ajoutons que le PLU propose d'établir une densification sans étendre son enveloppe urbaine de façon massive, puisque ce dernier ne classe en zones AU que 11,3 hectares de son territoire (dont 7,3ha en renouvellement urbain et 1ha en dent creuse), soit 16,8 hectares de moins que prévus initialement dans le POS.

Dans le cadre du projet du PLU, soit dans les 15 prochaines années :

Types d'espaces	Surfaces (ha) au POS	Surfaces (ha) du PLU
Espaces agricoles	365,7 (NC)	304 (A)
Espaces naturels	521,1 (ND)	607,3 (N)
Espaces urbanisés	190,3 (U)	173,5 (U)
Espaces à urbaniser	17,6 (NA)	11,3 (AU)

- 3,45ha seront consommés en extension pure de l'urbanisation pour le développement résidentiel, soit 0,2ha/an.
- Il n'est pas prévu de consommation d'espace en extension de l'urbanisation pour les activités économiques.

De plus, les zones d'extension urbaine prévues par le projet du PLU sont classées dans le POS en vigueur comme suit :

- 2/7 (1 ha) en zone d'urbanisation future qui n'a pas été consommée.
- 5/7 (2,45 ha) en zone naturelle en limite de l'urbanisation.

Ainsi, le projet de PLU participe pleinement aux objectifs de modération de la consommation d'espaces, non seulement en densifiant le tissu urbain existant, mais aussi en réduisant les espaces d'urbanisation future du POS en vigueur et en les inscrivant en espace naturel.




Enfin, le PLU propose une réduction de la surface de la zone AU (NA au POS) et A(NC au POS) au profit d'un agrandissement du classement en zone naturelle. Il permet ainsi de respecter les objectifs de modération de la consommation par l'urbanisation des espaces naturels fixés dans le cadre du PADD (cf. tableau ci-après).




Nota : La diminution de la surface agricole au PLU repose sur le fait que la zone de lisière, et qu'une bonne partie de la zone de protection de la ligne à haute tension, respectivement classées en NCa et NCb au POS, sont classées en N au PLU.

2. CHOIX OPERES AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES TENANT COMPTE DES OBJECTIFS ET DU CHAMP D'APPLICATION GEOGRAPHIQUE DU PLAN

Le PADD fait apparaître plusieurs orientations localisées sur des « sites à enjeux » d'un point de vue environnemental. Ces orientations ont fait l'objet de remarques de l'autorité environnementale. Ce chapitre vise donc à justifier le choix de localisation de ces orientations. Six orientations ont été relevées :

En complément de l'ensemble de ces points, se référer au chapitre V du rapport de présentation (Incidences).

Extraits du PADD	Justification du choix de localisation
<p>Secteur d'urbanisation au Sud de la commune</p> 	<p>Ce secteur se situe en bordure du ru du Travers, classé comme zone d'alerte potentiellement humide. Les études zone humide réalisées ont néanmoins démontrées que l'urbanisation n'y présentait pas de risque au-delà de 1m de l'emprise du ru. L'implantation d'un secteur d'urbanisation sur ce site a donc été choisi ; dans le PLU il est jumelé avec des règles de préservation de ce milieu (trame bleue, EVP...). Ce choix s'est avéré judicieux également car il permet d'ajouter un nouveau point de constitution du front urbain (orientation majeure du PADD), et de connexion de la trame viaire.</p>
<p>Amélioration du centre nautique</p> 	<p>Le PADD fait également apparaître une évolution du centre nautique. Cette évolution s'inscrit dans l'objectif communal d'amélioration des équipements existants. Etant donné l'implantation d'un centre existant, il semblait cohérent de localiser cette orientation sur le site. Il est à noter que le centre a déjà fait l'objet de travaux d'amélioration (réalisation d'un ponton en bois, démolition d'un ancien bâtiment...).</p>
<p>Projet de réalisation de la voie de contournement</p> 	<p>Le projet de voie de contournement (inscrit au SDRIF et au PADD) est situé en lisière de forêt domaniale de Montceaux. Cette voie nouvelle a pour objet de régler le problème de saturation de la RD603 dans l'agglomération Est de Meaux. C'est pourquoi une nouvelle liaison entre la RD603 Est et la RD 405 a été inscrite dans le Schéma Directeur de la Région. Le tracé schématique indiqué au projet de PLU de Trilport a repris les indications du SDRIF. Sa localisation a été choisie dans le but de permettre d'achever le bouclage du contournement de l'agglomération meldeoise par l'est dont elle constitue le dernier maillon. Ce tracé ne pouvait être déplacé plus à l'ouest en raison de la présence de zones urbanisées ni plus à l'est sauf à ne plus remplir son rôle de voie de contournement.</p>

<p>Projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage</p> 	<p>L'aire d'accueil des gens du voyage se situe en bordure du massif forestier, qui peut s'avérer être une ressource pour la biodiversité. Le choix ici s'est tourné vers une implantation à proximité d'une voie structurante pour la commune. Etant donné le tracé de la future voie de contournement il semblait difficile de pouvoir décaler cette aire à l'Ouest – la zone située à l'Ouest de la voie de contournement étant soumise à des risques technologiques et des nuisances dues à la zone d'activités. De plus, la zone définie au PLU (Nv) se situe en dehors de la zone de lisière de 50m ainsi que de la ZNIEFF de type 2, sur des terres agricoles à proximité de la maison forestière. Elle présente en outre l'avantage d'être à proximité des équipements publics et commerciaux de la commune.</p>
<p>Projet de réalisation de jardins familiaux</p> 	<p>Le PADD propose l'implantation de jardins familiaux en bordure du talus ferroviaire. La question de la pollution des sites s'est effectivement posée. Néanmoins les études ont montré que les sols ont toujours été agricoles sur ce site et qu'ils ne présentaient pas de pollution particulière. La réutilisation de lieux agricoles pour étoffer l'activité de jardinage, qui plus est, à proximité de l'éco quartier, s'est donc avérée être un choix judicieux pour la ville. De plus cette localisation a été faite afin de permettre la conservation d'espaces ouverts en lisière d'urbanisation – très importants dans la pénétration de la nature en ville.</p>
<p>Projet de réalisation d'un éco quartier</p> 	<p>Le site de localisation de l'éco quartier (Ancre de lune) est délimité au Nord par la voie ferrée, au Sud par la route départementale et à l'Est par la zone d'activités. Ainsi des risques technologiques et de nuisances peuvent survenir. Néanmoins le renouvellement du secteur (en friches ou occupé par des bâtiments industriels) est apparu comme évident pour d'une part réutiliser ces espaces en cœur de ville et permettre la densification du tissu, et d'autre part accroître le nombre de logements sur la commune dans un secteur de gare.</p>

3. CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION, LES MOTIFS DE DELIMITATION DE CELLES-CI ET DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES

3.1. DEFINITION D'UNE ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les orientations d'aménagement et de programmation visent à définir les conditions d'aménagement de certains secteurs peu ou non équipés. Les orientations d'aménagement et de programmation sont codifiées par l'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme.

Article L 123-1-4

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Elles peuvent adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu à l'article L. 123-1-13.

2. En ce qui concerne l'habitat, dans le cas des plans locaux d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat, ces orientations précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les objectifs énoncés à l'article L. 302-1 du Code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, dans le cas des plans tenant lieu de plan de déplacements urbains, elles précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du Code des transports.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions mentionnées à l'article L. 122-1-9 du présent Code. »

Ainsi, elles permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement particulières à certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration. Elles sont opposables aux tiers. Les opérations de construction ou d'aménagement doivent les suivre, les respecter dans l'esprit.

3.2. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION RETENUES DANS LE CADRE DU PLU

Le PLU comprend 3 orientations d'aménagement et de programmation, qui concernent des secteurs à aménager ou restructurer. Des études ont permis de repérer plusieurs secteurs qui présentent un potentiel de constructibilité. Ces OAP concernent ainsi des secteurs à urbaniser à l'intérieur ou au plus près du tissu urbain existant afin de réduire l'impact sur les espaces naturels et agricoles. Deux sont relatives à la réalisation de l'opération prévue dans le cadre de la ZAC (OAP n°1 et 2). La dernière prévoit l'urbanisation d'une dent creuse en limite Sud du tissu urbain (OAP n°3).

3.2.1. OAP N°1 : SECTEUR « BERLIOZ – FUBLAINES »

L'orientation d'aménagement et de programmation porte sur le secteur sud de la ZAC (sud-ouest de la commune).

Explication des choix retenus pour établir l'OAP :

Le secteur constitue un emplacement idéal pour permettre la constitution du front urbain de qualité (orientation majeure du PADD), et créer une voie nouvelle qui desservira la zone et constituera l'amorce du maillage du réseau viaire du Sud de la commune. Enfin le choix d'urbaniser ce secteur a également été retenu pour permettre la création d'un accès sécurisé au collège du Bois de l'Enclume.

Motifs de la délimitation de l'OAP et objectifs :

L'OAP est encadrée au Nord par le ru du Travers et l'espace vert du quartier du Bois de l'Enclume, à l'Ouest par la rue de Fublaines, au Sud et à l'Est par des parcelles agricoles. Cette délimitation permet de répondre aux objectifs du PADD suivants :

- La protection des espaces de toute fragmentation ou altération (mitage notamment) par la constitution d'un front urbain marquant une limite claire de l'urbanisation afin de préserver leur intégrité et de limiter l'étalement urbain
- L'ouverture de nouveaux droits à construire (dans le tissu urbain existant et en constitution de front urbain)
- L'accompagnement et la maîtrise de l'évolution démographique

Ainsi, dans ce cadre, cette OAP vise à :

- Permettre la réalisation de nouveaux logements
- Inscrire cette nouvelle urbanisation du secteur dans la continuité du tissu urbain
- Créer une voie nouvelle qui desservira la zone et constituera l'amorce du maillage du réseau viaire du sud de la commune
- Permettre la création d'un accès sécurisé entre la rue de Fublaines et le collège du Bois de l'Enclume
- Engager la constitution d'un front urbain de qualité qui pourra se prolonger ultérieurement avec les portions à l'Est du site
- Maintenir ou créer des espaces verts qui constituent un tampon entre les nouvelles constructions et les espaces naturels environnant (espaces verts, cultures, ru...)
- Prendre en compte la zone humide



3.2.2. OAP N°2 : SECTEUR « SAINT FIACRE – VERDUN »

L'orientation d'aménagement et de programmation porte sur le secteur central de la ZAC (cœur de ville).

Explication des choix retenus pour établir l'OAP

Le secteur constitue une réserve foncière importante qui pourra accueillir de nouveaux logements à l'intérieur du tissu urbain existant. Le développement de l'urbanisation dans ce secteur a été choisi pour permettre de combler des espaces sous utilisés. Le choix s'est également tourné vers le renouvellement de ce secteur (en friches ou occupé par des bâtiments industriels) pour pouvoir réutiliser ces espaces en cœur de ville et à proximité immédiate de la gare, et afin de produire du logement et permettre la densification du tissu.

Motifs de la délimitation de l'OAP et objectifs

Le secteur est encadré au Nord par la rue d'Armentières et la voie ferrée, à l'Ouest par la rue Saint-Fiacre, au Sud par l'Avenue de Verdun et à l'Est par la zone d'activités. Cette délimitation permet de répondre aux objectifs du PADD suivants :

- Privilégier l'urbanisation dans le tissu urbain afin d'éviter toute consommation foncière superflue des espaces naturels et agricoles,
- Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques existantes en permettant la création de trames vertes et bleues et l'entrée de la nature dans la ville,
- Favoriser l'utilisation des matériaux bio-sourcés dans les constructions,
- Diversifier le parc de logements, en taille comme en type, par l'attribution de logements à des publics senior et jeunes, et en développant des équipements pour des populations cibles (jeunesse, famille, senior...)
- Accompagner et maîtriser l'évolution démographique
- Favoriser le développement d'une offre résidentielle plus diversifiée

- Concilier développement maîtrisé et développement durable
- Protéger les zones d'habitat des nuisances provenant des infrastructures routières (RD 603) et ferroviaires (voie ferrée) et de diverses activités qu'elles soient commerciales, artisanales ou industrielles,
- Réduire les consommations énergétiques et recourir aux énergies renouvelables,
- Améliorer les pratiques et usages de la ville afin de les rendre moins énergivores et plus durables (déplacement, éclairage...)
- Rechercher une intensité urbaine (c'est-à-dire d'attractivité urbaine, grâce à la qualité et à la diversité des services aux habitants) et une qualité des espaces publics

Ainsi, dans ce cadre, cette OAP vise à :

- Permettre la réalisation de l'éco quartier l'Ancre de lune et la création de logements (notamment sociaux)
- Permettre le renouvellement urbain du site et l'optimisation foncière du tissu (densification à proximité du pôle gare)
- Desservir la zone en créant de nouvelles voies et permettre la connexion entre la zone d'activités et le quartier de la gare (Est-Ouest) et entre l'avenue de Verdun et la rue d'Armentières (Nord-Sud)
- Maintenir ou créer des espaces verts qui constituent des lieux de respiration dans le cœur d'ilot
- Prendre en compte les nuisances potentielles dues à la présence d'infrastructures en limite du site



3.2.3. OAP N°3 : SECTEUR DU « PEUPLIN »

L'orientation d'aménagement et de programmation porte sur le secteur Sud de la commune.

Explication des choix retenus pour établir l'OAP

Le choix d'urbaniser ce secteur s'est fait dans l'optique de comblement de la dent creuse par de l'habitat (pour 1/3 sociaux au minimum), et ainsi répondre aux besoins des habitants. De plus, de la même manière que pour l'OAP n°1, le secteur constitue un emplacement idéal pour permettre la constitution du front urbain de qualité, et participer à l'amorce du maillage du réseau viaire en projet au Sud de la commune.

Motifs de la délimitation de l'OAP et objectif

L'OAP est encadrée au Nord par le chemin du Travers, à l'Ouest par le chemin de Saint-Fiacre, au Sud par des parcelles cultivées de la Cavée du chemin de Brinches et à l'Est par la rue de Brinches. Cette délimitation permet de répondre aux objectifs du PADD suivants :

- Le réinvestissement des friches et des dents creuses
- La protection des espaces de toute fragmentation ou altération (mitage notamment) par la constitution d'un front urbain marquant une limite claire de l'urbanisation afin de préserver leur intégrité et de limiter l'étalement urbain
- L'ouverture de nouveaux droits à construire (dans le tissu urbain existant et en constitution de front urbain)
- L'accompagnement et la maîtrise de l'évolution démographique

Ainsi, dans ce cadre, cette OAP vise à :

- Permettre l'urbanisation du secteur en dent creuse en continuité du tissu urbain, et la réalisation de nouveaux logements dans le cadre d'une opération « à taille humaine » de l'ordre d'une vingtaine de logements

(intégrant 1/3 de logements sociaux afin d'apporter une certaine mixité sociale)

- Desservir la zone en créant une nouvelle voie et permettre la création d'une liaison entre la rue de Brinches et le chemin du Travers
- Créer une voie nouvelle qui desservira la zone et constituera l'amorce du maillage du réseau viaire du Sud de la commune
- Engager la constitution d'un front urbain de qualité qui pourra se prolonger ultérieurement avec les portions à l'Ouest du site
- Maintenir ou créer des espaces verts qui constituent un tampon entre les nouvelles constructions et les espaces naturels environnants (cultures...)
- Permettre la réalisation de circulations douces



4. LES MOTIFS DE LA DELIMITATION DES ZONES ET DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES

4.1. LE MODE D'EMPLOI DU REGLEMENT DE PLU

4.1.1. LE ROLE DU REGLEMENT DE PLU

La règle d'urbanisme est un des outils de traduction du Projet d'Aménagement et de Développement Durable. A ce titre, le règlement d'urbanisme a pour finalité de répondre aux grands objectifs retenus dans le projet urbain de la commune.

Le règlement d'urbanisme détermine le droit d'occupation et d'utilisation des sols, ainsi que les conditions dans lesquelles ce droit s'exerce dans les diverses zones du PLU, couvrant l'ensemble du territoire communal. Pièce maîtresse de la gestion du droit d'occuper et d'utiliser le sol, la partie réglementaire ne peut être détachée des autres pièces du PLU, dans la mesure où elle s'inscrit dans un lien de cohérence interne au document.

Le présent rapport de présentation a pour objectif d'expliquer les choix de la délimitation des zones et des règles d'urbanisme.

Le rapport de présentation doit également apporter un complément pédagogique, une sorte de guide à la lecture du règlement, mais ne pourra se substituer à une lecture rigoureuse du document original.

Les projets devront être conformes à ses dispositions.

4.1.2. LA PORTEE DU REGLEMENT DE PLU

« Le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan » (Article L.123-5 du code de l'urbanisme).

4.1.2.1. Les dérogations et adaptations mineures au règlement de PLU

L'article L.123-1-9 du Code de l'urbanisme précise que :

« Les règles et les servitudes définies par un P.L.U. ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation, à l'exception des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes. »

L'article L.123-5 du Code de l'urbanisme précise également que :

« L'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut, par décision motivée, accorder des dérogations à une ou plusieurs règles du plan local d'urbanisme pour permettre la reconstruction de bâtiments détruits ou endommagés à la suite d'une catastrophe naturelle survenue depuis moins d'un an, lorsque les prescriptions imposées aux constructeurs en vue d'assurer la sécurité des biens et des personnes sont contraires à ces règles. »

« L'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut également, par décision motivée, accorder des dérogations à une ou plusieurs règles du plan local d'urbanisme pour permettre la restauration ou la reconstruction d'immeubles protégés au titre de la législation sur les monuments historiques, lorsque les contraintes architecturales propres à ces immeubles sont contraires à ces règles. »

« L'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, accorder des dérogations à une ou plusieurs règles du plan local d'urbanisme ou du document d'urbanisme en tenant lieu pour autoriser des travaux nécessaires à l'accessibilité des personnes handicapées à un logement existant. »

4.1.2.2. Le cas des constructions détruites ou démolies

Au titre de l'article L.111-3 du Code de l'Urbanisme,

« La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit ou démoli depuis moins de dix ans est autorisée nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, sauf si la carte communale, le plan local d'urbanisme ou le plan de prévention des risques naturels prévisibles en dispose autrement, dès lors qu'il a été régulièrement édifié. »

« Peut également être autorisée, sauf dispositions contraires des documents d'urbanisme et sous réserve des dispositions de l'article L. 421-5, la restauration d'un bâtiment dont il reste l'essentiel des murs porteurs lorsque son intérêt architectural ou patrimonial en justifie le maintien et sous réserve de respecter les principales caractéristiques de ce bâtiment. »

4.1.2.3. La composition du règlement de PLU

Le règlement du PLU de Trilport se compose, comme le prévoit la réglementation, de deux volets : les pièces écrites et les documents graphiques.

Les pièces écrites

Les pièces écrites comprennent les dispositions réglementaires et les annexes du règlement.

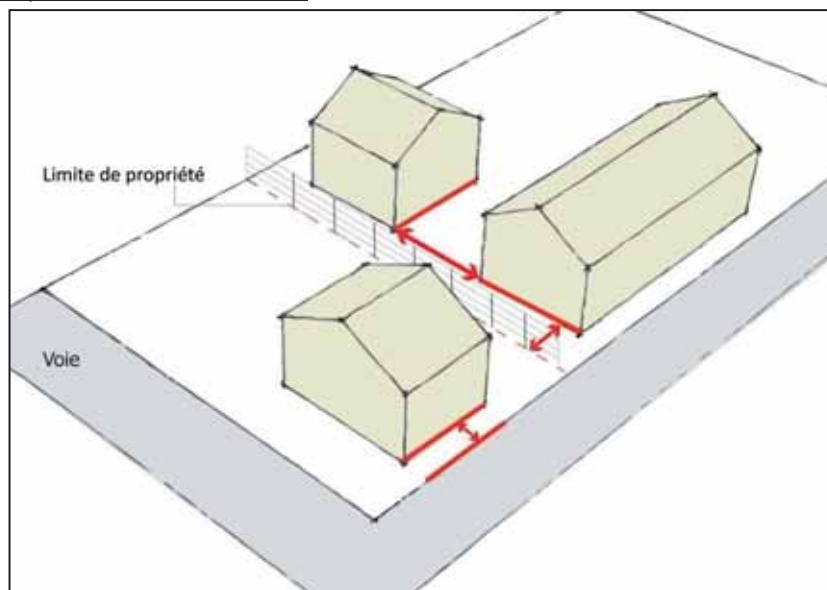
- Les dispositions réglementaires

Il s'agit du corps principal du règlement qui énonce les règles qui s'appliquent sur le territoire de Trilport. Cette partie est subdivisée en 4 titres : Les dispositions réglementaires applicables à l'ensemble des zones sont indiquées au titre I du règlement. Le titre II porte sur les dispositions applicables aux zones urbaines, le titre III sur les dispositions applicables aux zones à urbaniser et le titre IV sur les dispositions applicables aux zones naturelles et forestières.

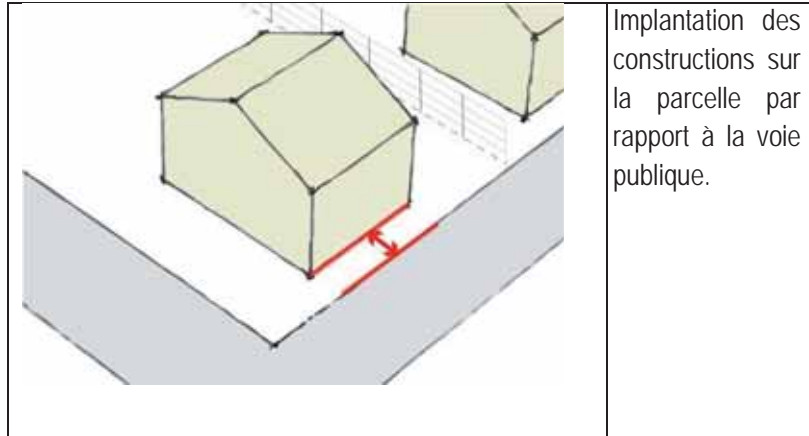
Pour chaque zone, les règles d'urbanisme sont déclinées selon les 16 articles définis à l'article R.123-9 du Code de l'urbanisme, à savoir :

N° d'article	Contenu de l'article	Objectifs généraux de l'article
Article 1	Occupations et utilisations du sol interdites.	<i>Définissent les destinations des occupations et utilisations du sol interdites ou soumises à condition.</i>
Article 2	Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières.	
Article 3	Conditions de desserte et d'accessibilité des terrains par voie publique ou privée.	<i>Conditions de desserte par les voies et réseaux publics et conditions d'accessibilité.</i>
Article 4	Condition de desserte par les réseaux publics (eau, électricité, assainissement...).	
Article 5	Superficie minimale des terrains constructibles.	<i>Règle supprimée par la loi ALUR</i>
Article 6	Implantation des constructions sur la parcelle par rapport à la voie publique.	<i>Conditionnent l'organisation de la forme urbaine, c'est-à-dire la forme du paysage urbain.</i>
Article 7	Implantation des constructions sur la parcelle par rapport aux limites séparatives.	
Article 8	Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même unité foncière.	

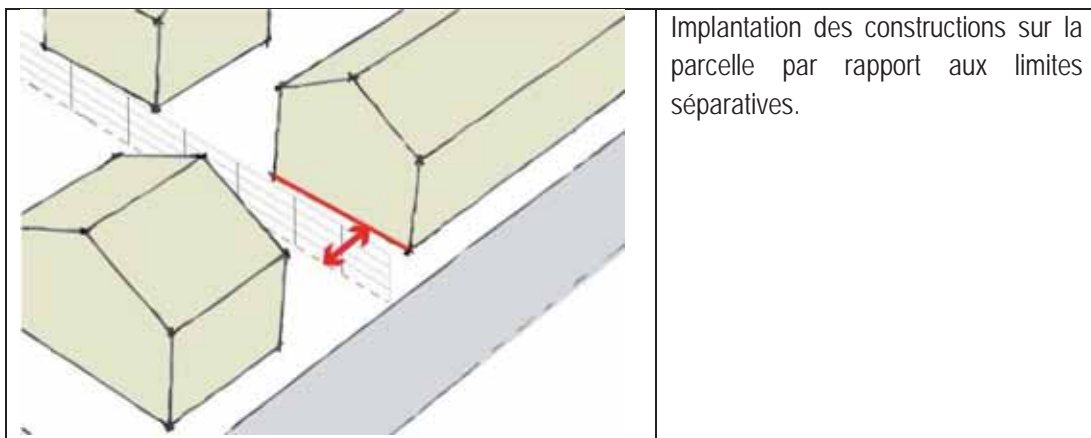
Explications graphiques des articles 6, 7 et 8 :



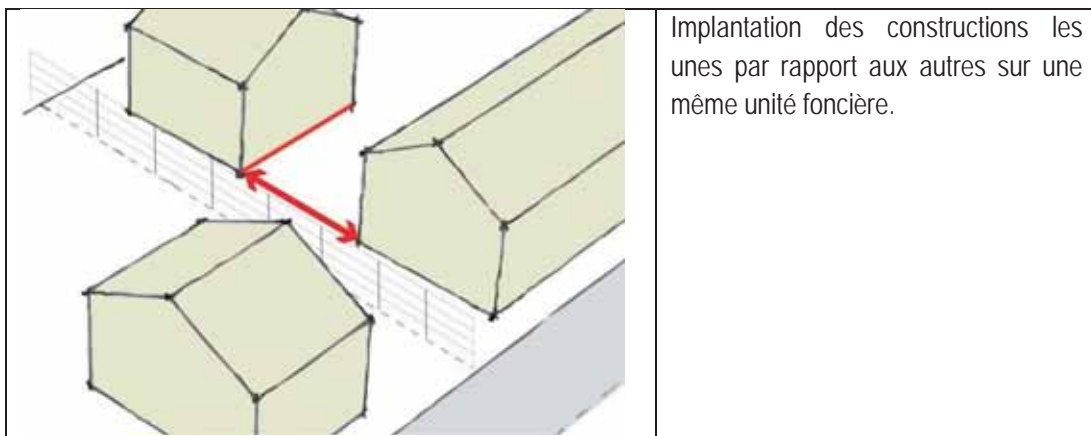
Article 6 :



Article 7 :

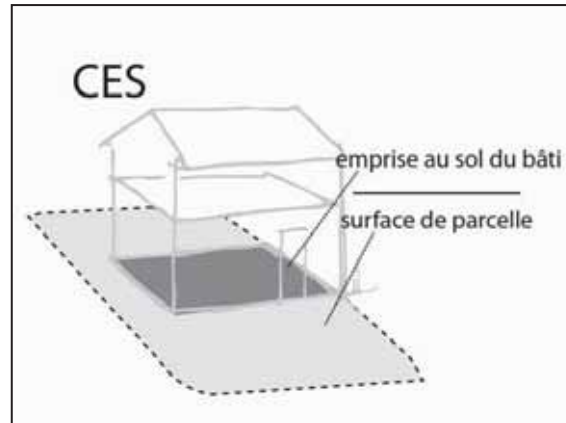


Article 8 :



<p>Article 9</p>	<p>Emprise au sol des constructions (CES) : surface au sol qu'occupe la base d'une construction, exprimée en ratio de la surface du terrain.</p>	<p><i>Définit la densité.</i></p>
------------------	--	-----------------------------------

Explications graphiques de l'article 9 (CES) :



Article 10	Hauteur des constructions.	<i>Définit la densité</i>
Article 11	Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords.	<i>Contribue à la qualité et l'harmonie visuelle du village.</i>
Article 12	Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement.	<i>Définit les normes minimales pour les réalisations de places de stationnement et les règles de leur intégration dans le volume bâti.</i>
Article 13	Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, de plantations.	<i>Participe à la préservation et à la mise en valeur du paysage et du patrimoine nature.</i>
Article 14	Coefficient d'occupation des sols (COS) : Surface de plancher susceptible d'être construite par m ² au sol.	<i>Règle supprimée par la loi ALUR.</i>
Article 15	Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales.	<i>Participe à la qualité environnementale des constructions et aménagements.</i>
Article 16	Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.	

- Les annexes du règlement

Elles regroupent :

- I. Les définitions des termes techniques du règlement permettant d'alléger, de simplifier et de clarifier le document, notamment en évitant de répéter des définitions identiques pour chaque zone et de garantir une cohérence dans l'expression réglementaire
- II. Les espèces invasives à proscrire
- III. Les essences locales à privilégier
- IV. Les risques dus au retrait/gonflement des sols argileux
- V. L'enveloppe d'alerte zones humides
- VI. La protection du patrimoine remarquable

Le document graphique : plan de zonage

Les documents graphiques du PLU, dont le contenu est défini aux articles R.123-11 et R.123-12 du Code de l'urbanisme, sont obligatoires. Ils sont en outre indissociables et complémentaires des pièces écrites du règlement.

Le plan de zonage délimite spatialement les différentes zones et donc le champ d'application de la règle écrite qui y est attachée.

Les documents graphiques prévoient des dispositions particulières qui s'inscrivent en complément du zonage de la règle écrite, tels que les délimitations des espaces verts protégés au titre de l'article L. 123-1-5 III 2° du Code de l'Urbanisme, d'espaces boisés classés définis au titre de l'article L 130.1 du CU ou bien les emplacements réservés définis au titre de l'article L.123-2b et L.123-2c du CU.

4.2. LES GRANDS PRINCIPES DU PLAN DE ZONAGE

Le plan de zonage est une pièce constitutive du règlement du PLU. Il est construit autour des objectifs mis en avant dans le projet de ville (PADD.).

Le plan de PADD définit plusieurs types d'espaces :

- Les espaces boisés à protéger (en vert foncé)
- Les espaces verts urbains à protéger et à valoriser (en vert clair)
- La vallée de la Marne à valoriser (en vert pâle)
- Les espaces agricoles à pérenniser (en jaune) et les exploitations agricoles à autoriser (fermes schématisées)
- Les espaces urbanisés (en orange) pouvant accueillir des constructions nouvelles dans le centre-ville (carré bleu) et en constitution du front urbain (pavillons schématisés)
- Les espaces urbanisés présentant des qualités architecturales et paysagères et dont les formes urbaines sont à préserver (en rouge)
- Les activités à maintenir et conforter (en rose pâle et mauve)



Plan de zonage du PLU

Le territoire communal de Trilport a été divisé en :

• **7 zones urbaines U**

- **UA** : Tissu urbain de centre-ville - UAa et Uab.
- **UB** : Zone d'extension du centre-ville.
- **UF** : Zone de lotissements composée de pavillons - UFa.
- **UG** : Zone pavillonnaire dense - UGa.
- **UH** : Grandes propriétés de caractère sur le coteau.
- **UV** : Zone commerciale d'entrée de ville à l'est.
- **UX** : Zone industrielle en entrée de ville à l'est et au nord de la voie ferrée - UXa, UXb, UXc, UXd.

• **2 zones à urbaniser AU**

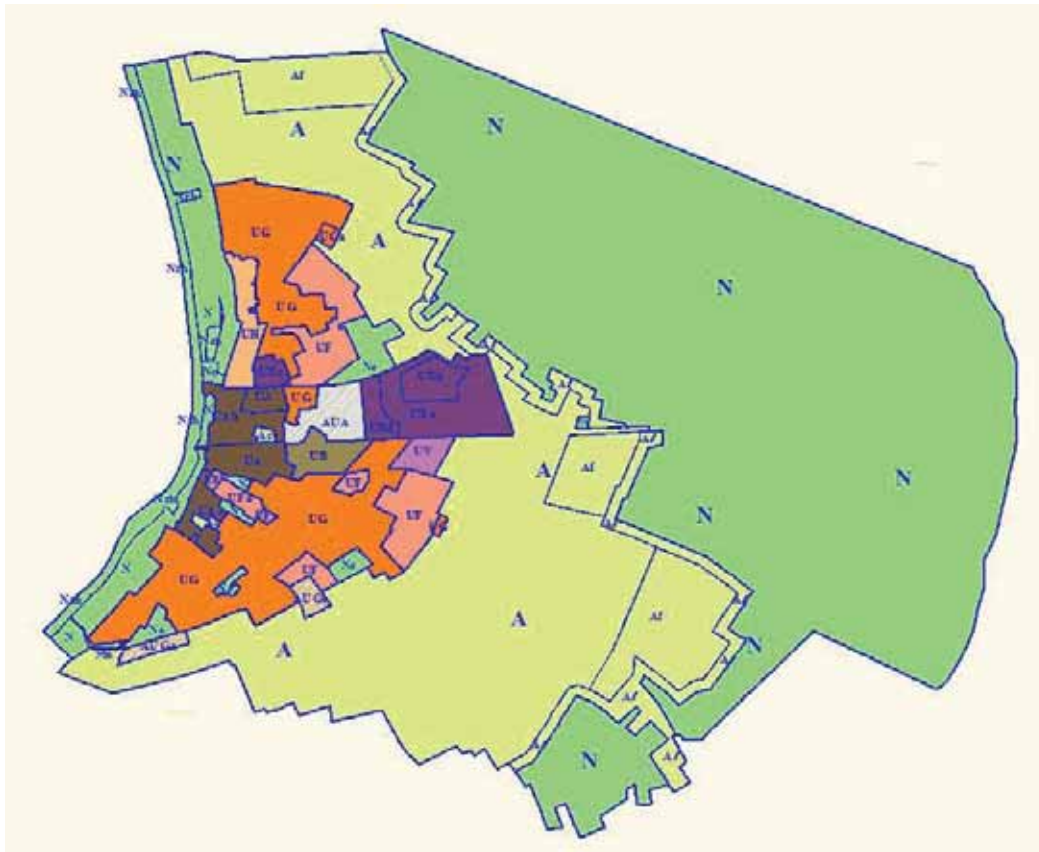
- ▨ **AUA** : Zone destinée à accueillir le site central de la ZAC (Saint-Fiacre/Verdun).
- ▨ **AUG** : Zone destinée à accueillir une nouvelle urbanisation au sud de la commune - AUGa, AUGb.

• **1 zone agricole A**

- **A** : Zone agricole - Ac, Af.

• **1 zone naturelle N**

- **N** : Zone naturelle à protéger - Nc, Ne.



4.2.1. PROTECTION DES ESPACES BOISES

Extrait du PADD

« Préserver la forêt de Montceaux et les bois tels que les petits boisements isolés (ou remises) dans les espaces cultivés et ceux situés en lisière de l'urbanisation, pour leurs rôles paysager et écologique (particulièrement pour les continuités de la faune). »

Traduction dans le plan de zonage

Ces secteurs ont été classés en N dans le plan de zonage du PLU.

Ils composent la majeure partie de la commune de Trilport. Il s'agit des boisements composant la forêt domaniale de Montceaux, mais également d'entités recensées au SRCE. Ainsi le zonage inclut le corridor calcaire sur les coteaux en limites Ouest de la forêt de Montceaux, le corridor boisé qui traverse le bois des Meulières pour atteindre la forêt de Montceaux, le réseau de chemins ruraux qui maillent la forêt et constituent des axes de déplacements des espèces entre les boisements, les vallées et les différents habitats.

La zone de lisière, qui présente un grand intérêt écologique est également identifiée au PLU, elle représente 38,7 hectares.

Les boisements épars situés dans la plaine agricole, également recensés au SRCE, sont quant à eux classés en zone A.

Ajoutons qu'une grande partie de ces espaces a également été classée en Espaces Boisés Classés (EBC) en particulier les boisements épars.

4.2.2. PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES ESPACES VERTS URBAINS

Extrait du PADD

« S'appuyer sur la réalisation d'un nouveau cimetière paysager pour créer une transition paysagère entre espace urbain et espaces agricoles ou naturels. Outre son rôle funéraire, cet équipement marquera clairement la fin de l'urbanisation dans ce secteur de la ville. Il aura un rôle stratégique du point de vue de l'environnement en maintenant une transition plantée entre les espaces naturels et agricoles. » [...]

« Les cimetières paysagers font l'objet d'un aménagement paysager comportant des plantations d'arbres et d'arbustes contrairement aux cimetières traditionnels. L'espacement entre les tombes y est également plus important rendant l'aspect général moins minéral et plus végétal. »

« Maintenir la rupture d'urbanisation constituée par les jardins familiaux et les terrains de sport du complexe sportif au sud-est de la commune afin de préserver cet espace de respiration, de détente et de loisir. »

« Renforcer la place du végétal en ville en développant les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine et créer de nouveaux espaces verts au nord de la voie de chemin de fer, au nord du ru du Travers, en entrée de ville sud le long de la rue de Fublaines. L'ensemble de ces espaces verts participe à la préservation et au renforcement de la biodiversité et des continuités écologiques. Ils permettent également un meilleur épanouissement des habitants dans la ville par la pratique d'espaces extérieurs et de loisirs de qualité. »

Traduction dans le plan de zonage

Les espaces verts urbains ont, pour les plus grands, été classés en zone N au PLU. Un secteur a même été attribué au cimetière, aux jardins familiaux et aux grands espaces verts constituant les limites Sud de l'espace urbain avec la zone agricole (complexe sportif et Bois de l'Enclume) : le secteur Ne.

D'autres espaces verts importants sur le plan écologique et paysager (autour de la résidence de la Marne, en bordure du ru du Travers, parc municipal...) ont été classés en Espaces Verts Protégés (EVP).

4.2.3. MISE EN VALEUR DE LA VALLEE DE LA MARNE

Extrait du PADD

« Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques existantes à l'échelle territoriale et renforcer en s'appuyant sur les richesses écologiques liées à la proximité de la Marne et des espaces boisés et agricoles tout en développant la nature en ville. Préserver le passage de la faune entre la forêt et la vallée de la Marne en interdisant les constructions nouvelles (en dehors des constructions agricoles) au-delà de la limite actuelle d'urbanisation. » [...]

« Protéger les nombreuses vues panoramiques vers les coteaux environnants et les perspectives axées sur les voies de circulation, la vallée de la Marne et les reliefs visibles depuis la commune. »

Traduction dans le plan de zonage

Cette mise en valeur est inscrite dans plusieurs classements au plan de zonage.

En premier lieu, l'intégralité du lit et des berges de la Marne (entre la rivière et l'espace urbain) est classée en zone N au plan, et certaines portions sont également classées en EBC ou en EVP. Il s'agit des coteaux les plus remarquables.

Au-delà des limites actuelles de l'urbanisation, les constructions nouvelles sont interdites. Les espaces situés entre la forêt et la Marne sont classés en zone A, préservant deux grands espaces de circulation au Nord et au Sud de l'espace urbain constitué. Les passages de la faune sont donc préservés. Les espaces à urbaniser en limite Sud de l'agglomération ne sauraient contraindre ces circulations ; ces derniers sont localisés en continuité directe du tissu urbain et ne consomment que 3 hectares de terres agricoles.

L'intérêt écologique de la Marne et des espaces en eau sur le territoire est mis en valeur grâce un classement en « Trame Bleue » (ru, mares, rivière).

Enfin le zonage identifie des espaces ouverts et de circulation animale via un classement de certains espaces en secteur Ne qui permet de préserver des vues sur les espaces non bâtis.

4.2.4. PRESERVATION DES ESPACES AGRICOLES ET AIDE A L'EXPLOITATION AGRICOLE

Extrait du PADD

« Préserver les espaces ouverts et développer l'activité agricole et sylvicole en contenant l'urbanisation afin de limiter la consommation des espaces naturels ou agricoles et de structurer l'enveloppe urbaine,

par le maintien des espaces agricoles afin de préserver les rôles économique et alimentaire de l'agriculture, de sauvegarder les équilibres écologiques et de promouvoir la biodiversité » [...]
« Garantir le fonctionnement de l'activité agricole en luttant contre le morcellement et le mitage des terres agricoles et en prévoyant des espaces pour les constructions agricoles éloignés de la zone urbaine. »

Traduction dans le plan de zonage

Les espaces cultivés ont été classés en zone A au plan. Cette zone a une surface de 304 hectares, soit environ 1/3 de l'espace communal. Elle comprend 3 secteurs appelés Af destinés à accueillir les constructions agricoles, et donc à promouvoir l'activité agricole. Ces secteurs sont situés en bordure des limites communales ou de la forêt de Montceaux, c'est-à-dire à distance de l'espace urbain.

Ajoutons que l'urbanisation est contenue ; seuls 3 hectares (sur environ 180 hectares d'espaces urbains) sont en extension urbaine (secteur en constitution du front urbain), et la plupart des espaces à urbaniser (AU) sont des densifications du tissu existant (renouvellement urbain ou dent creuse), soit 8,3 hectares (sur 11,3 à urbaniser).

4.2.5. LES ESPACES URBANISES POUVANT ACCUEILLIR DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES DANS LE CENTRE-VILLE ET EN CONSTITUTION DU FRONT URBAIN

Extrait du PADD

« Privilégier la réalisation des constructions nouvelles dans le tissu urbain existant notamment sur des friches industrielles et les délaissés agricoles situés en cœur de ville qui accueilleront la partie centrale de l'éco quartier de l'Ancre de lune. La construction de la ville sur la ville et le réinvestissement des friches et des dents creuses est à privilégier sur tout projet d'extension urbaine. » [...]

« Engager la mutation de la partie de la zone d'activité située en centre-ville, à proximité immédiate de la gare, en espace destiné à l'habitat et aux équipements publics afin de supprimer des friches industrielles dévalorisant les alentours et de permettre la réalisation du site central de l'éco quartier L'ancre de lune. » [...]

« Privilégier l'urbanisation aux environs immédiats des transports en commun, des commerces, des lieux de centralité (transports en commun, commerces, services, équipements publics) en limitant les nuisances potentielles dues à ces proximités, en particulier pour garantir le confort d'habiter. »

« Sauvegarder la qualité paysagère des entrées de ville nord et sud en limitant les constructions nouvelles. Cela permettra également de participer au maintien des continuités écologiques, en particulier de la faune. » [...]

« Diversifier le parc de logements

- en respectant les objectifs des lois SRU et Duflot par l'intégration d'une part minimum de logements sociaux pour toute nouvelle opération supérieure à 6 logements, en fonction des secteurs ouverts à l'urbanisation,
- en offrant un parc de logements multi générationnel par la diversification des tailles de logements et la création de logements adaptés aux personnes âgées (de type label Habitat Senior Service, Marpa, etc. permettant un équipement adapté des logements et une mise à disposition de services spécifiques). »

Traduction dans le plan de zonage

Le PLU de Trilport permet la réalisation de constructions au sein du tissu urbain. Sur les 11,3 hectares à urbaniser, 8,3 peuvent être considérés comme de la densification, dont 7,3 en renouvellement de friches, en cœur de ville et à proximité immédiate de la gare (zone AUA – destinée à l'implantation de l'éco quartier Ancre de lune). Un minimum de 1/3 des logements prévus dans le cadre de l'urbanisation de ce secteur seront sociaux.

Sur les deux autres espaces à urbaniser (secteurs AUGa et AUGb) un est situé en dent creuse et l'autre vient se placer comme constitution du front urbain. Aucune autre construction (mise à part agricole) n'est autorisée en entrée de ville au-delà des limites de l'urbanisation.

Toujours dans une optique de densification, une série d'emplacements réservés sont identifiés au plan de zonage pour permettre la réalisation d'opérations de logements (notamment sociaux) au sein du tissu urbain. Il s'agit par exemple de l'emplacement numéro 4 (« Réalisation de logements, dont 33% locatifs sociaux »).

Enfin, les règles encadrant le reste des zones urbaines du plan (UA, UB, UF, UG, UH) permettent également une densification du tissu.

4.2.6. LES ESPACES URBANISES PRESENTANT DES QUALITES ARCHITECTURALES ET PAYSAGERES ET DONT LES FORMES URBAINES SONT A PRESERVER

Extrait du PADD

« Protéger le patrimoine bâti remarquable en particulier l'église, le pigeonnier de la ferme située rue du Maréchal Joffre, le bâti pavillonnaire en pierres meulières du début du XXème siècle, les maisons des années 1950 et l'ancienne chaufferie conçues par l'architecte Otto Muller. » [...]
« Préserver les formes du bâti traditionnel du centre bourg afin de permettre leur mise en valeur tout en autorisant leur évolution. »

Traduction dans le plan de zonage

La zone UA du plan concerne les espaces du centre-ville qui présentent notamment un intérêt patrimonial. Des règles sur la préservation des formes du bâti y sont associées (aspects extérieurs, impasses...).

Un classement « bâtiment remarquable » est également identifié au PLU dans plusieurs zones différentes. Il est composé par 31 éléments patrimoniaux (pigeonnier, ferme Saint-Faron, diverses maisons, usine Nugue...).

4.2.7. LES ACTIVITES A MAINTENIR ET CONFORTER

Extrait du PADD

« Privilégier un maintien des activités économiques et optimiser l'espace de la zone d'activités économiques existante sans nouvelle consommation des terres agricoles. [...]
La surface de la zone d'activités, actuellement sous-utilisée, sera réduite à l'occasion de la réalisation de l'éco quartier multi sites. Cette réorganisation permettra d'encourager une optimisation et ainsi une meilleure efficacité de la zone d'activité. »

Traduction dans le plan de zonage

Les activités industrielles et commerciales sont prises en compte dans le PLU et classées en zone UX ou UV. Aucune zone d'extension de ces activités n'est inscrite et la mutation de la portion Ouest est même prévue dans le cadre de la réalisation de l'éco quartier Ancre de lune. En effet, les espaces d'activités sont actuellement sous-occupés. L'ouverture de nouveaux terrains pourrait avoir pour effet une aggravation de cette situation.

4.3. CARACTERISTIQUES DES ZONES ET JUSTIFICATIONS DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES

4.3.1. LES REGLES COMMUNES A TOUTES LES ZONES

REGLES	JUSTIFICATIONS
ARTICLE 1	
<p><u>Interdictions</u> :</p> <p>La démolition du patrimoine bâti remarquable. Les constructions, reconstructions ou installations sur un EVP. Tout mode d'occupation des sols contraire à la préservation des boisements sur un EBC. Tout mode d'occupation des sols contraire à la préservation des espaces en eau (Tous travaux, toute occupation et utilisation du sol, ainsi que tout aménagement susceptible de compromettre l'existence, la qualité hydraulique et biologique des sites identifiés. Les comblements, affouillements, exhaussements des sols. Le drainage, le remblaiement ou le comblement. Les dépôts divers. L'imperméabilisation des sols. La plantation de boisements susceptibles de remettre en cause les particularités écologiques de la zone) sur la Trame Bleue.</p>	<p>Ces éléments sont interdits afin de préserver le cadre de vie des Trilportais et les patrimoines bâtis et naturels de la commune</p> <p><i>Se référer aux points 4.6 et 4.7.</i></p>
ARTICLE 2	
<p><u>Implantation soumise à condition</u> :</p> <p>Les modifications améliorant le caractère architectural du bâti remarquable. Dans un EVP toute construction, reconstruction ou installation devra contribuer à mettre en valeur les espaces verts. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à déclaration préalable dans les EBC. Dans les zones concernées par les risques de mouvements de terrain différentiels liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles, des précautions pour terrasser ou fonder un ouvrage sont à prendre.</p>	<p>Compte tenu de la qualité des entités naturelles sur le territoire trilportais, le traitement des espaces verts ou boisés est contraint et contrôlé. Les terrains argileux et marneux sont sensibles à l'eau, un gonflement sous l'effet de fortes pluies, retrait en cas de sécheresse, et risque de glissement en cas de talutage peuvent survenir. Ainsi le PLU prévoit des précautions afin de sécuriser les ouvrages et les habitants.</p> <p><i>Se référer aux points 4.6 et 4.7.</i></p>
ARTICLE 3	
<p>Les terrains doivent être desservis par des voies. Pour être constructible, un terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée.</p>	<p>Les terrains doivent être desservis par des voies afin de répondre notamment à la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que</p>

<p>Les portails d'entrée devront avoir une largeur minimale utile de 3,5 m.</p> <p>Les dimensions, formes et caractéristiques des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.</p> <p>Les voies publiques ou privées à créer devront avoir une largeur de plate-forme au moins égale à 8 m (5 m minimum, pour des tronçons de chaussée aménagés pour le passage d'une seule file de voiture ; 3,5 m minimum, pour les accès particuliers desservant une seule habitation).</p> <p>Les engins de collecte des déchets, les dimensionnements des impasses et des aires de retournement doivent être conformes aux prescriptions de la CAPM.</p>	<p>les moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.</p> <p>Les portails d'entrée et les voies ont une largeur minimale afin de permettre la manœuvre aisée des véhicules de tout type (notamment l'accès des pompiers dans toutes les zones).</p> <p>La règle permet de se conformer aux prescriptions de la collectivité en charge de cette compétence.</p>
<p>ARTICLE 4</p>	
<p>Eau potable : Branchement au réseau obligatoire.</p> <p>Eaux usées : Branchement au réseau obligatoire. Prétraitement des eaux artisanales et industrielles.</p> <p>Eaux pluviales : Les eaux pluviales seront infiltrées, régulées ou traitées à la parcelle par tous dispositifs appropriés : puits d'infiltration, drains, fossés, noues, bassins. L'impact de tout rejet ou infiltration peut nécessiter un prétraitement des eaux. Le stockage et les ouvrages de régulation seront dimensionnés de façon à limiter le rejet à au plus 1 l/s/ha de terrain aménagé.</p> <p>Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale (non soumise à autorisation ou à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et de la Loi sur l'Eau), doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales adapté à l'importance et à la nature de l'activité. La qualité de l'eau rejetée doit correspondre à la catégorie 1B des eaux de surface.</p> <p>Tout aménagement de surface permettant le stationnement regroupé de plus de 10 véhicules légers ou de 5 véhicules de type poids lourds doit être équipé d'un débourbeur/déshuileur installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales ou par tout autre procédé de traitement alternatif aux performances au moins équivalentes.</p> <p>Déchets : Locaux de stockage dimensionnés de manière à recevoir et permettre de manipuler sans difficulté tous les récipients nécessaires à la collecte sélective de tous les déchets qu'ils génèrent. Traitement particulier pour éviter</p>	<p>Les règles afférant aux réseaux reprennent celles des différents gestionnaires afin de protéger au mieux les ressources naturelles que sont l'eau et l'air.</p> <p>Les rejets vers les réseaux sont réduits afin de respecter les principes du développement durable. Le maintien des systèmes de dépollution classiques auxquels viennent s'ajouter des techniques alternatives aussi performantes permettent d'assurer la meilleure qualité possible des eaux de ruissellement issues des parkings.</p> <p>Les règles concernant les déchets doivent permettre d'encadrer leur collecte sans générer de nuisances liées au bruit ou aux odeurs. De plus elles permettent de se conformer aux prescriptions de la collectivité en charge de cette compétence.</p>

<p>les nuisances olfactives et phoniques. Locaux séparés entre logements et activités en cas de mixité fonctionnelle. Les locaux de stockage devront être conformes aux prescriptions de la CAPM en vigueur.</p>	
<p>ARTICLE 12</p>	
<p>Les dimensions des places de stationnement automobiles sont les suivantes : 5,00m x 2,30m + 5,00m x 2,30m de dégagement Dans le cas d'un lotissement, d'un permis groupé ou d'une opération d'ensemble : possibilité de réaliser un parc de stationnement commun.</p> <p>Pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé de l'Etat et les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées, il est prévu : 1 place par logement Pour les habitations, il est prévu : 1 place par logement dont la surface de plancher est < à 40 m² 2 places, dont une couverte, par logement dont la surface de plancher est > à 40 m² Pour l'hébergement hôtelier, il est prévu : 1 place pour 2 chambres Pour les commerces il est prévu : 2 places pour une surface de plancher < ou = à 90 m² 1 place pour chaque tranche de surface de plancher de 50 m² Pour les bureaux et l'artisanat il est prévu : 1 place pour chaque tranche de surface de plancher de 55 m² Pour l'industrie et les entrepôts, il est prévu : 1 place pour une surface de plancher de 150 m² Pour l'hébergement hôtelier, il est prévu : 1 place par chambre</p> <p>Des règles de stationnements pour les deux roues (motorisés et non motorisés) sont prévus pour : Les habitations Les commerces Les constructions destinées aux bureaux et à l'artisanat Les constructions destinées à l'industrie ou la fonction d'entrepôts Les constructions destinées à l'hébergement hôtelier Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</p>	<p>Les règles doivent permettre d'assurer le stationnement de l'ensemble des véhicules au sein de la commune. La géométrie des places est définie pour offrir un maximum de confort aux futurs utilisateurs.</p> <p>Le nombre de places exigibles respectent les règles du PDUIF.</p> <p>Les règles concernant les véhicules individuels s'adaptent à tout type d'habitat en fonction des besoins et de la loi.</p> <p>Les besoins de stationnement en deux roues motorisés ont également été pris en compte pour assurer le stationnement de cette catégorie de véhicules prisés en Ile-de-France.</p> <p>Les besoins de stationnement en deux-roues non motorisés ont également été pris en compte pour faciliter l'utilisation des modes de déplacement doux.</p>

ARTICLE 13

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent.

Toute plantation d'espèces invasives est interdite.

Les espaces libres non bâtis et non occupés par des aires de stationnement doivent être plantés à raison d'au moins un arbre de haute tige par 100 m² d'espace non construit.

Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 250 m². Lorsque leur surface excède 500 m², ils doivent être divisés par des rangées d'arbres ou de haies vives.

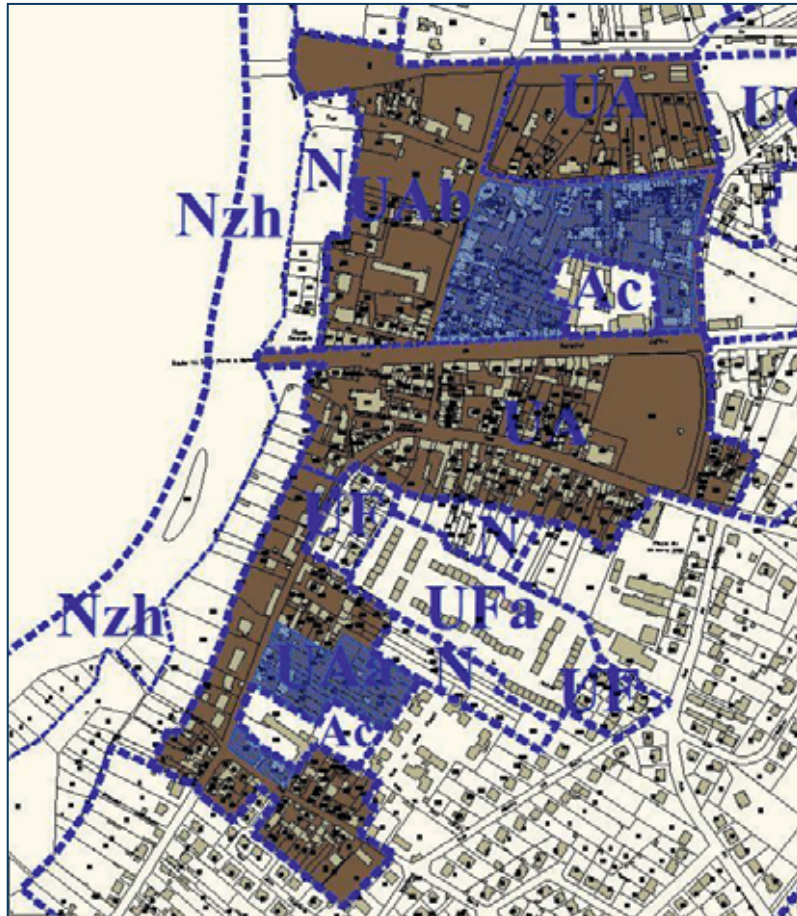
Sur les EVP, toute construction, reconstruction ou installation devra contribuer à les mettre en valeur. Rien ne doit compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements sur les EBC.

La règle permet de limiter l'imperméabilisation des sols. De plus elle permet d'éviter la prolifération d'espèces invasives et d'inciter les résidents à diversifier leurs plantations pour une meilleure prise en compte de la biodiversité.

Les espaces non bâtis devront être plantés afin de préserver la qualité du paysage et de la biodiversité.

Se référer au point 4.6.

4.3.2. LA ZONE UA



Caractéristiques

Il s'agit du centre bourg ancien de Trilport et du hameau du Bout Cornet, noyaux villageois traditionnels composés d'un mélange de maisons rurales édifiées en ordre continu, implantées à l'alignement et de maisons bourgeoises implantées en retrait, mais où la continuité urbaine est maintenue par des clôtures et/ou des annexes. Il présente un mélange d'habitat et de services, équipements et commerces, qui en sont le complément normal.

On y distingue deux secteurs qui jouissent de règles particulières :

- *Le secteur UAa* : Il s'agit du quartier du Bout Cornet, qui originellement ne faisait pas partie du bourg de Trilport. Un CES y est fixé, contrairement au reste de la zone.
- *Le secteur UAb* : Il s'agit des terrains du centre-ville circonscrits au Sud par la RD603, à l'Ouest par la zone N, au Nord par la voie de chemin de fer et à l'Est par la rue Saint-Fiacre. Il bénéficie pratiquement des mêmes règles que pour la zone UA, mais les impasses y sont interdites.

Objectifs

La vocation de la zone sera de permettre le maintien des éléments de paysage remarquables (protection des éléments bâtis), et de favoriser une densification du tissu existant, qui sera encouragée tout en étant encadrée en termes de hauteur et d'emprise au sol.

De plus, l'objectif est de respecter les formes urbaines traditionnelles et les caractéristiques architecturales propres aux constructions villageoises, tout en permettant une évolution sous forme de constructions nouvelles intégrées au bâti existant.

Il vise également à préserver une certaine mixité des fonctions.

Rappels

Des constructions remarquables ont été identifiées dans la zone au titre des articles L 123.1-5, 7° et R 123.11 du code de l'urbanisme. Ces constructions sont recensées en annexe du règlement de PLU et indiquées sur le plan de zonage.

De plus, la zone est concernée par :

- le classement sonore des infrastructures de transport terrestres
- des aléas d'inondation
- des enveloppes d'alerte potentiellement humides

Enfin, la zone UA comporte (en application de l'article L.123-2 a) et R.123-12 4°b)) deux périmètres de constructibilité limitée (adaptation, réfection ou extension ne dépassant pas 20m² de Surface de Plancher). Ils sont figurés par une zone hachurée en bleu au plan de zonage. *Se référer au point 4.9 du présent document.*

REGLES	JUSTIFICATIONS
<p>ARTICLE 1</p> <p><u>Interdictions :</u> Industries, constructions à usage exclusif d'entrepôts, exploitations agricoles ou forestières, installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation et enregistrement, installations SEVESO, camping et installation de caravanes.</p> <p><u>Dans les périmètres de constructibilité limitée :</u> toutes constructions nouvelles ainsi que les extensions d'une SP>20m² pendant une durée de 5ans.</p>	<p>Ces modes d'occupation du sol sont interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable.</p> <p>Les périmètres de constructibilité limitée ont pour but de permettre à terme, une évolution urbaine harmonieuse, des secteurs concernés.</p>
<p>ARTICLE 2</p> <p><u>Implantation soumise à condition :</u> Les constructions à destination d'habitat sous réserve que les opérations permettant la construction de 6 logements et plus, comportent au minimum un tiers de logements locatifs sociaux. La création d'établissements nouveaux constituant des ICPE soumises à déclaration (à condition qu'elles soient nécessaires ou utiles à la vie ou à la commodité des habitants ou usagers de la zone, et que les risques et nuisances soient limités à un niveau compatible avec le voisinage), les extensions et les aménagements des ICPE, les constructions destinées à l'artisanat (à condition qu'elles ne portent pas atteinte à la salubrité et à la sécurité et</p>	<p>Cette norme permet d'assurer le respect des besoins des habitants, ainsi que des objectifs SRU et du PLH concernant la production de logements sociaux sur le territoire.</p> <p>Certains de ces modes d'occupation du sol pourraient être interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable. Par ailleurs certaines installations classées, telles chaufferies d'immeubles, équipements de climatisation, sont nécessaires pour le confort des habitations. Elles sont donc autorisées sous réserve qu'elles n'apportent pas de gêne, ni d'insécurité pour les</p>

<p>n'apportent pas une gêne qui excède les inconvénients normaux du voisinage).</p> <p>Tout projet affectant de plus de 1000m² d'une enveloppe d'alerte potentiellement humide, devra faire l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, sauf à démontrer par une étude que la zone considérée n'est pas humide.</p> <p><u>Dans les périmètres de constructibilité limitée :</u> toutes constructions sont interdites, sauf adaptation, réfection ou extension ne dépassant pas 20m² de SP.</p>	<p>habitants.</p> <p>Les enveloppes d'alerte potentiellement humides peuvent s'avérer être des ressources essentielles pour la biodiversité, ainsi il convient de ne pas y nuire ou participer à sa dénaturation par l'implantation de constructions.</p> <p>Le périmètre de constructibilité limitée a pour but de permettre une évolution urbaine harmonieuse, à terme, des secteurs concernés.</p>
<p>ARTICLE 3</p>	
<p><u>Dans la zone UA :</u> Les nouvelles voies en impasses sont autorisées à condition que la longueur n'excède pas 50mètres ou qu'elles aient été prévues dans une OAP, et qu'elles disposent d'une aire de retournement.</p> <p><u>Dans les secteurs UAa et UAb :</u> Les nouvelles voies en impasse sont interdites.</p>	<p>Dans les secteurs concernés, le tissu urbain dense n'est pas propice au développement d'impasses, qui rendraient difficile l'accès aux véhicules d'incendie, de secours et de ramassage des ordures ménagères.</p> <p>Au vu de la structure du bâti existant dans le reste de la zone UA, ces dernières sont tout de même autorisées ; peu de risque de nouvelles percées d'impasses existent en dehors des périmètres de constructibilité limitée.</p>
<p>ARTICLE 6</p>	
<p>Les constructions doivent être édifiées soit à l'alignement, soit à une distance de 6 mètres maximum de l'alignement (lorsque la façade est supérieure à 25m).</p>	<p>La règle doit permettre de préserver et prolonger le tissu historique et de ménager la qualité de « rue » qui le constitue.</p> <p>Le recul permet des bonnes conditions d'habitabilité en fonction de la taille des bâtiments concernés.</p>
<p>ARTICLE 7</p>	
<p><u>Dans une bande de 15m :</u> Les constructions doivent être édifiées sur les limites latérales. Les marges de retrait doivent être respectées par rapport aux autres limites séparatives.</p> <p><u>Au-delà de la bande des 15m :</u> Les constructions doivent</p>	<p>Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives latérales afin de préserver et prolonger le tissu historique et ménager la qualité de « rue » qui le constitue.</p> <p>Au-delà d'une bande de 15m, des retraits minimum sont imposés afin de limiter les troubles</p>

<p>être implantées avec une marge de retrait.</p> <p><u>En cas de retrait, la marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - L=1/2H de la façade, si celle-ci comporte des baies avec un minimum de 4 mètres - L=1/4H de la façade, lorsque celle-ci est aveugle avec un minimum de 3 mètres. 	<p>de voisinages, et de préserver les cœurs d'îlots de l'urbanisation. Elle permet également de ne pas imposer trop d'implantations sur les limites (à l'échelle de la parcelle) puisque l'alignement est déjà obligatoire dans la zone UA.</p> <p>Les marges de retrait assurent aussi des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'éclairage et d'ensoleillement.</p>
<p>ARTICLE 8</p>	
<p>La distance entre deux constructions non contiguës édifiées sur un même terrain doit être au moins égale à 4 m quelle que soit la nature des bâtiments.</p>	<p>Ces distances assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'intimité, d'éclairage et d'ensoleillement.</p>
<p>ARTICLE 9</p>	
<p>L'emprise au sol est modulée en fonction de la localisation des terrains :</p> <p><u>Dans la zone UA, et le secteur UAb</u> aucun CES n'est fixé.</p> <p><u>Dans le secteur UAa</u>, le CES est de 40% (et de 48% pour les bâtiments performants énergétiquement).</p>	<p>La règle s'adapte à la structure urbaine du tissu ancien du centre-ville où de fortes densités du bâti sont à noter.</p> <p>Cette règle autorise des extensions mesurées des logements et l'implantation de nouveaux logements dans des densités similaires à celles existantes. <i>Concernant les bonifications énergétiques se référer au point 4.4.</i></p>
<p>ARTICLE 10</p>	
<p><u>Dans la zone UA et le secteur UAb :</u></p> <p>La hauteur de façade (H) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 9 mètres.</p> <p>La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 11 mètres (avec un gabarit), et 13 mètres dans le cas des bâtiments performants énergétiquement (avec un gabarit).</p> <p><u>Dans le secteur UAa :</u></p> <p>La hauteur de façade (H) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 7 mètres.</p> <p>La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 11 mètres.</p>	<p>La hauteur de 9 mètres en façade est favorable à l'implantation de commerces et services en rez-de-chaussée, en permettant un premier niveau jusqu'à 4 mètres, au lieu de 3 mètres en général (2,70 mètres de hauteur sous plafond et dalle de 30 centimètre).</p> <p><i>Concernant les bonifications énergétiques se référer au point 4.4.</i></p> <p>Les hauteurs autorisées dans le secteur UAb sont moins importantes car elles tiennent compte du bâti existant, moins dense et aux hauteurs plus réduites que le reste du centre-ville (transition vers le tissu pavillonnaire).</p>
<p>ARTICLE 11</p>	

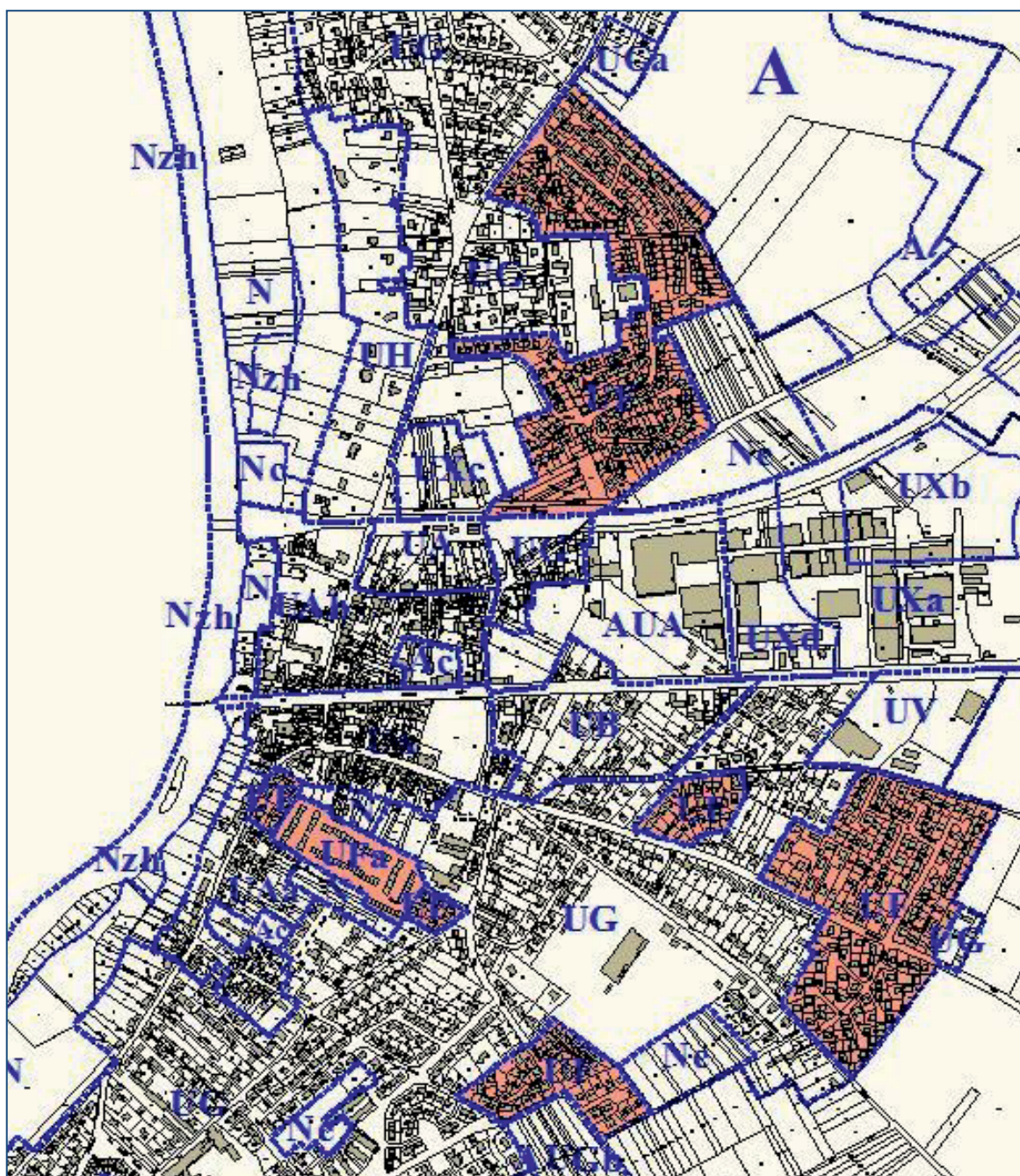
<p>Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Des règles sont également prescrites pour les toitures, le traitement des façades, les menuiseries, les clôtures... <i>Exception pour les efforts énergétiques.</i></p>	<p>Ces prescriptions assurent la préservation du caractère villageois et la cohérence bâtie.</p>
<p>ARTICLE 12</p>	
<p><u>Concernant les commerces :</u> Il sera prévu un minimum de 1 place pour une Surface de Plancher inférieure ou égale à 100 m², puis 1 place pour chaque tranche de Surface de Plancher de 50 m² supplémentaire.</p>	<p>La règle permet d'assouplir les normes de stationnements afin de favoriser le maintien et l'implantation du commerce en centre-ville.</p>
<p>ARTICLE 13</p>	
<p>40% de la superficie du terrain seront obligatoirement conservés en pleine terre. Cette surface de pleine terre peut être en tout ou partie remplacée par des équivalents en surfaces végétalisées selon un coefficient de biotope. Cette obligation ne s'impose pas aux terrains dont la superficie était, à la date d'approbation du présent PLU, inférieure ou égale à 300 m². Les limites séparatives, coïncidant avec les limites de la zone N devront être paysagées sur une profondeur minimum de 5m, et devront comporter des haies champêtres libres plantées d'essences locales. Toute plantation d'espèces cataloguées invasives est interdite. Il est interdit de planter des haies mono-spécifiques. Il est interdit de planter des essences non locales. Il est recommandé de planter des haies diversifiées d'essences locales dans les nouvelles plantations.</p>	<p>La règle permet de limiter l'imperméabilisation des sols tout en prenant en considération les petites parcelles de moins de 300m² pour lesquelles ce dispositif n'est pas adapté (ces parcelles ne pourraient plus aménager de places de stationnement ou d'abri de jardins par exemple). Les espaces non bâtis devront être plantés afin d'assurer leur intégration dans le paysage et de préserver la biodiversité. Les limites avec la zone N devront être plantées afin d'assurer une transition cohérente avec l'espace naturel. La zone UA est concernée par des enveloppes potentiellement humides qui peuvent être propices au développement d'espèces invasives. La règle permet de limiter la prolifération d'espèces non souhaitées dans ces zones et de préserver une flore locale.</p>
<p>ARTICLE 16</p>	
<p>Les bâtiments groupant plusieurs logements doivent être équipés de lignes de communications électroniques à très haut débit en fibre optique desservant chacun des logements.</p>	<p>La règle permet de développer les communications sur le territoire et de lutter contre la fracture numérique.</p>

REGLES	JUSTIFICATIONS
ARTICLE 1	
<p><u>Interdictions :</u> Industries, constructions à usage exclusif d'entrepôts, les exploitations agricoles ou forestières, les ICPE soumises à autorisation et enregistrement, les installations SEVESO, camping et installation de caravanes.</p>	<p>Ces modes d'occupation du sol sont interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable.</p>
ARTICLE 2	
<p><u>Implantations soumises à condition :</u> Les constructions à destination d'habitat sous réserve que les opérations permettant la construction de 6 logements et plus, comportent au minimum un tiers de logements locatifs sociaux. La création d'établissements nouveaux constituant des ICPE soumises à déclaration (à condition qu'elles soient nécessaires ou utiles à la vie ou à la commodité des habitants ou usagers de la zone, et que les risques et nuisances soient limités à un niveau compatible avec le voisinage), les extensions et les aménagements des ICPE, les constructions destinées à l'artisanat, les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de commerce et de bureaux (à condition que toutes les mesures soient prises afin de ne pas porter atteinte à la sécurité et à la salubrité publique, ainsi qu'au respect de l'environnement et aux paysages urbains), les constructions destinées à la fonction d'entrepôts (si elles sont le complément normal d'une activité existante).</p>	<p>Cette norme permet d'assurer le respect des besoins des habitants, ainsi que des objectifs SRU et du PLH concernant la production de logements sociaux sur le territoire. Certains de ces modes d'occupation du sol pourraient être interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable. Par ailleurs certaines installations classées, telles chaufferies d'immeubles, équipements de climatisation, sont nécessaires pour le confort des habitations. Elles sont donc autorisées sous réserve qu'elles n'apportent pas de gêne, ni d'insécurité pour les habitants.</p>
ARTICLE 3	
<p>Les nouvelles voies en impasses sont autorisées à condition que la longueur n'excède pas 50 mètres, et qu'elles disposent d'une aire de retournement.</p>	<p>L'îlot concerné est profond et est bordé par un axe routier dangereux (RD603) sur lequel des débouchés viaires ne sont pas souhaités. Les impasses permettent donc d'éviter ces nouvelles connexions. Les formes préconisées pour la réalisation de l'impasse permettent l'accès aux véhicules d'incendie, de secours et de ramassage des ordures ménagères.</p>
ARTICLE 6	
<p>Les constructions doivent être édifiées soit à l'alignement, soit à une distance de 4 mètres maximum</p>	<p>La règle doit permettre de préserver et prolonger le tissu historique dans ce secteur de « transition »</p>

<p>de l'alignement (lorsque la façade est supérieure à 25m).</p>	<p>urbaine et de ménager la qualité de « rue » qui le constitue. Le recul permet des bonnes conditions d'habitabilité en fonction de la taille des bâtiments concernés.</p>
ARTICLE 7	
<p>Les constructions peuvent être implantées sur 1 des limites latérales ou avec une marge de retrait.</p> <p><u>La marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - L=1/2H de la façade, si celle-ci comporte des baies avec un minimum de 4 mètres - L=1/4H de la façade, lorsque celle-ci est aveugle avec un minimum de 3 mètres. 	<p>Les constructions peuvent être implantées sur une limite latérale afin de préserver et prolonger le tissu historique et ménager la qualité de « rue » qui le constitue.</p> <p>Des retraits minimum sont imposés afin de limiter les troubles de voisinages, et de préserver les cœurs d'îlots de l'urbanisation.</p> <p>Les marges de retrait assurent aussi des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'éclairément et d'ensoleillement.</p>
ARTICLE 8	
<p>La distance entre deux constructions édifiées sur un même terrain doit être au moins égale à 4 mètres quelle que soit la nature des bâtiments.</p>	<p>Ces distances assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'intimité, d'éclairément et d'ensoleillement.</p>
ARTICLE 9	
<p>Dans l'ensemble de la zone, le Coefficient d'Emprise au Sol autorisé est de 40% (et de 48% pour les bâtiments performants énergétiquement).</p>	<p>Cette règle autorise des extensions mesurées des logements existants et l'implantation de nouveaux logements, et permet ainsi une possible densification dans cette zone centrale de la commune.</p> <p><i>Concernant les bonifications énergétiques se référer aux points 4.4.</i></p>
ARTICLE 10	
<p>La hauteur de façade (H) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 9 mètres.</p> <p>La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 11 mètres (avec un gabarit), et 13 mètres dans le cas des bâtiments performants énergétiquement (avec un gabarit).</p>	<p>La hauteur de 9 mètres en façade est favorable à l'implantation de commerces et services en rez-de-chaussée, en permettant un premier niveau jusqu'à 4 mètres, au lieu de 3 mètres en général (2,70 mètres de hauteur sous plafond et dalle de 30 centimètre).</p> <p><i>Concernant les bonifications énergétiques se référer aux points 4.4.</i></p>
ARTICLE 11	
<p>Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou</p>	<p>Ces prescriptions assurent la préservation et la cohérence bâtie.</p>

<p>l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Des règles sont également prescrites pour les toitures, le traitement des façades, les menuiseries, les clôtures... <i>Exception pour les efforts énergétiques.</i></p>	
<p>ARTICLE 13</p>	
<p>30% de la superficie du terrain seront obligatoirement conservés en pleine terre. Cette surface de pleine terre peut être en tout ou partie remplacée par des équivalents en surfaces végétalisées selon un coefficient de biotope.</p>	<p>La règle permet de limiter l'imperméabilisation des sols.</p>
<p>ARTICLE 16</p>	
<p>Les bâtiments groupant plusieurs logements doivent être équipés de lignes de communications électroniques à très haut débit en fibre optique desservant chacun des logements.</p>	<p>La règle permet de développer les communications sur le territoire et de lutter contre la fracture numérique.</p>

4.3.4. LA ZONE UF



Caractéristiques

La zone UF est la zone affectée à des tissus urbains denses. Il s'agit d'une zone, accueillant principalement de l'habitat individuel, urbanisée sous forme de lotissements et principalement constituée de maisons jumelées deux à deux ou en bande. Elle accepte également les équipements publics, et les activités de bureau et hôtelière.

Elle est composée par le quartier de la Charmoye, au Nord de la zone agglomérée, la résidence de la Faussette, au Sud de la zone agglomérée, la résidence de la Marne (secteur UFa), la résidence Jean de la Fontaine et aux rues Pasteur et du Docteur Calmette, au Sud du centre-ville, les quartiers du clos des Vergers, du clos des Vignes et de la rue Emile Zola au Sud du centre-ville.

La résidence de la Marne dispose de son propre secteur (UFa) car elle présente des formes urbaines et un fonctionnement urbain singulier et qui diffère des quartiers environnants ; ainsi le secteur dispose de hauteurs et de marge de recul différentes du reste de la zone.

Objectifs

La vocation de la zone sera de permettre le développement contenu du parc de logements dans cette zone déjà dense, en prescrivant des règles identiques pour tous les quartiers. Ainsi les habitants des différents quartiers demeurent égaux face aux prescriptions et se voient accorder les mêmes droits de constructibilité. Cette mesure rendra possible l'évolution des logements (amélioration du confort, accessibilité, agrandissement des ménages...).

Rappels

La zone est concernée par :

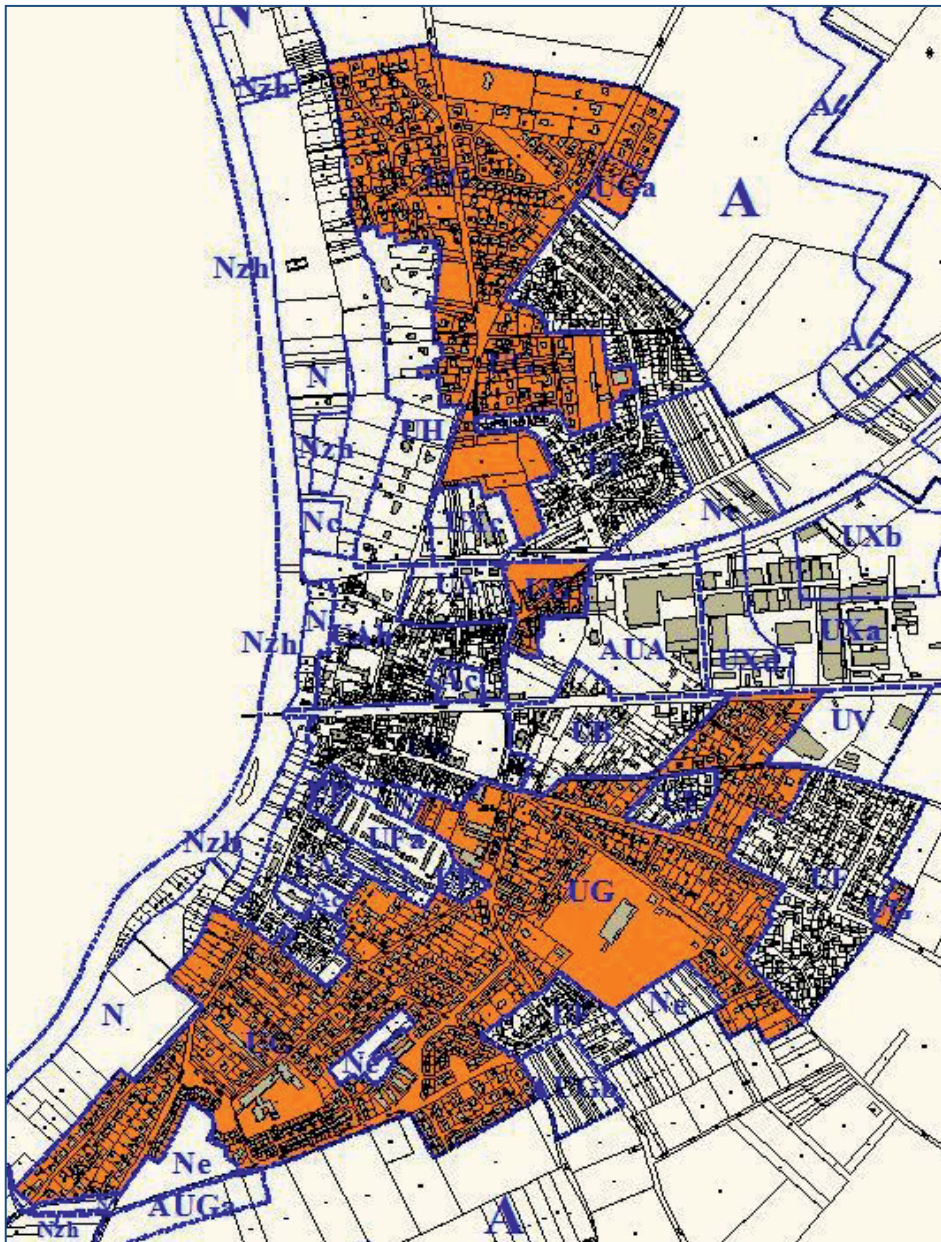
- le classement sonore des infrastructures de transport terrestres
- des enveloppes d'alerte potentiellement humides
- le risque lié aux ouvrages électriques à haute et très haute tension

REGLES	JUSTIFICATIONS
ARTICLE 1	
<u>Interdictions :</u> Industries, constructions à usage exclusif d'entrepôts, d'artisanat, les exploitations agricoles ou forestières, les ICPE soumises à autorisation et enregistrement, les installations SEVESO, camping et installation de caravanes.	Ces modes d'occupation du sol sont interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable.
<u>Dans la zone non aedificandi (ligne à très haute tension) :</u> Les constructions à destination d'habitat, d'hébergement hôtelier, de bureaux.	Une zone particulière a été définie sous la ligne à très haute tension et également de part et d'autre afin de préserver la population des risques sanitaires potentiels liés à l'infrastructure.
<u>Dans une bande > 30 mètres :</u> Les constructions nouvelles quelles que soient leurs destinations sont interdites, en dehors des piscines découvertes, des abris de jardin et de l'aménagement ou de l'agrandissement des habitations existantes.	<i>Pour la bande de constructibilité voir le point 4.5 du présent chapitre.</i>
ARTICLE 2	
<u>Implantation soumise à condition :</u> La création d'établissements nouveaux constituant des ICPE soumises à déclaration (à condition qu'elles soient nécessaires ou utiles à la vie ou à la commodité des habitants ou usagers de la zone, et que les risques et nuisances soient limités à un niveau compatible avec le voisinage), les extensions et les aménagements des ICPE, les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de commerce et de bureaux (à condition que toutes les	Certains de ces modes d'occupation du sol pourraient être interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable. Par ailleurs certaines installations classées, telles chaufferies d'immeubles, équipements de climatisation, sont nécessaires pour le confort des habitations. Elles sont donc autorisées sous réserve qu'elles

<p>mesures soient prises afin de ne pas porter atteinte à la sécurité et à la salubrité publique, ainsi qu'au respect de l'environnement et aux paysages urbains).</p> <p>Tout projet affectant de plus de 1000m² d'une enveloppe d'alerte potentiellement humide, devra faire l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, sauf à démontrer par une étude que la zone considérée n'est pas humide.</p>	<p>n'apportent pas de gêne, ni d'insécurité pour les habitants.</p> <p>Les enveloppes d'alerte potentiellement humides peuvent s'avérer être des ressources essentielles pour la biodiversité, ainsi il convient de ne pas y nuire ou participer à sa dénaturation par l'implantation de constructions.</p>
ARTICLE 3	
<p>Les nouvelles voies en impasses sont autorisées à condition que la longueur n'excède pas 50 mètres, et qu'elles disposent d'une aire de retournement.</p>	<p>Il s'agit d'un tissu urbain constitué de nombreuses impasses. La règle permet donc de conserver la structure existante. Les formes préconisées pour la réalisation de l'impasse permettent l'accès aux véhicules d'incendie, de secours et de ramassage des ordures ménagères.</p>
ARTICLE 6	
<p><u>Dans la zone UF :</u> Les constructions doivent être édifiées à une distance d'au moins 2 mètres.</p> <p><u>Dans le secteur UFa :</u> Les constructions doivent être édifiées à une distance d'au moins 6 mètres.</p>	<p>Un recul minimum est imposé afin de préserver la forme urbaine actuelle. Les marges assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes, et respectent la structure urbaine des quartiers concernés.</p>
ARTICLE 7	
<p>Les constructions peuvent être édifiées sur une des limites latérales ou sur les deux.</p> <p><u>La marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - $L=1/2H$ de la façade, avec un minimum de 4 mètres. - $L=1/4H$ de la façade, lorsque celle-ci est aveugle avec un minimum de 3 mètres. 	<p>Les marges de retrait assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'éclairage et d'ensoleillement.</p>
ARTICLE 8	
<p>La distance entre deux bâtiments, ne doit pas être inférieure à la moitié de la hauteur du plus élevé avec un minimum de 4 m.</p>	<p>Ces distances assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'intimité, d'éclairage et d'ensoleillement.</p>
ARTICLE 9	

<p>Dans l'ensemble de la zone, le Coefficient d'Emprise au Sol autorisé est de 35% (et de 42% pour les bâtiments performants énergétiquement).</p>	<p>Cette règle autorise des extensions mesurées des logements existants nécessaires pour répondre à l'évolution des ménages (accessibilité, agrandissement...).</p> <p><i>Concernant les bonifications énergétiques se référer aux points 4.3.</i></p>
<p>ARTICLE 10</p>	
<p><u>Dans la zone UF :</u> La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 9 mètres (8m sous la ligne à très haute tension).</p> <p><u>Dans le secteur UFa :</u> La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 10 mètres.</p>	<p>Des règles de hauteurs sont prescrites afin qu'il y ait une bonne intégration à la typologie des constructions existantes dans la zone. Ainsi, pour la zone UF, le seuil n'est pas fixé trop haut pour respecter la structure pavillonnaire des quartiers (exception pour la résidence de la Marne qui présente des hauteurs légèrement plus élevées). Sous la ligne à très haute tension un seuil inférieur est fixé afin de préserver des règles de sécurité.</p>
<p>ARTICLE 11</p>	
<p>Les constructions nouvelles devront préserver l'harmonie définie par les constructions existantes. Des règles sont également prescrites pour les toitures, le traitement des façades, les menuiseries, les clôtures...</p> <p><i>Exception pour les efforts énergétiques.</i></p>	<p>Ces prescriptions assurent la préservation du caractère résidentiel et la cohérence bâtie des quartiers.</p>
<p>ARTICLE 13</p>	
<p>Les limites séparatives, coïncidant avec les limites de la zone N ou A devront comporter des haies vives plantées d'essences locales. Toute plantation d'espèces cataloguées invasives est interdite. Il est interdit de planter des haies mono-spécifiques. Il est interdit de planter des essences non locales. Il est recommandé de planter des haies diversifiées d'essences locales dans les nouvelles plantations.</p>	<p>Les limites avec les zones N et A devront être plantées afin d'assurer une transition harmonieuse avec les espaces naturels et ouverts. La zone UF est concernée par des enveloppes potentiellement humides qui peuvent être propices au développement d'espèces invasives. La règle permet de limiter la prolifération d'espèces non souhaitées dans ces zones, de préserver une flore locale et la biodiversité.</p>
<p>ARTICLE 16</p>	
<p>Les bâtiments groupant plusieurs logements doivent être équipés de lignes de communications électroniques à très haut débit en fibre optique desservant chacun des logements.</p>	<p>La règle permet de développer les communications sur le territoire et de lutter contre la fracture numérique.</p>

4.3.5. LA ZONE UG



Caractéristiques

La zone UG est la zone destinée principalement à l'habitat individuel discontinu. Urbanisée en grande partie sous forme de lotissements, elle est la plus grande zone urbaine définie au PLU. Cette dernière accepte également les équipements publics, les activités de bureau et hôtelières.

Elle est composée par les quartiers situés le long de la rue de Germigny, de la rue de Lizy, de la rue d'Armentières, et par pratiquement l'ensemble des quartiers pavillonnaires au Sud de la commune du Bois de l'Enclume à la zone commerciale, en incluant le collège et le stade.

Un seul secteur a été défini, le secteur UG_a. Il s'agit de l'Arrondi, qui bénéficie de hauteurs supérieures afin de permettre la réalisation de la nouvelle résidence de logements sociaux.

Objectifs

La vocation de la zone sera de permettre le développement modéré du parc de logements, en prescrivant des règles identiques pour tous les quartiers. Ainsi les habitants des différents quartiers demeurent égaux face aux prescriptions et se voient accorder les mêmes droits de constructibilité. Cette mesure rendra possible l'évolution des logements (amélioration du confort, accessibilité, agrandissement des ménages...).

Rappels

Des constructions remarquables ont été identifiées dans la zone au titre des articles L 123.1-5, 7° et R 123.11 du Code de l'urbanisme. Ces constructions sont recensées en annexe du règlement de PLU et indiquées sur le plan de zonage.

De plus, la zone est concernée par :

- le classement sonore des infrastructures de transport terrestres
- des enveloppes d'alerte potentiellement humides
- des aléas d'inondation
- le classement « autorisation sous conditions b2 » au Plan de Prévention des Risques Technologiques de BASF
- le risque lié aux ouvrages électriques à haute et très haute tension

Enfin, la zone UG comporte (en application de l'article L.123-2 a) et R.123-12 4°b)) un périmètre de constructibilité limitée (adaptation, réfection ou extension ne dépassant pas 20m² de Surface de Plancher). Ils sont figurés par une zone hachurée en bleu au plan de zonage. *Se référer au point 4.9 du présent document.*

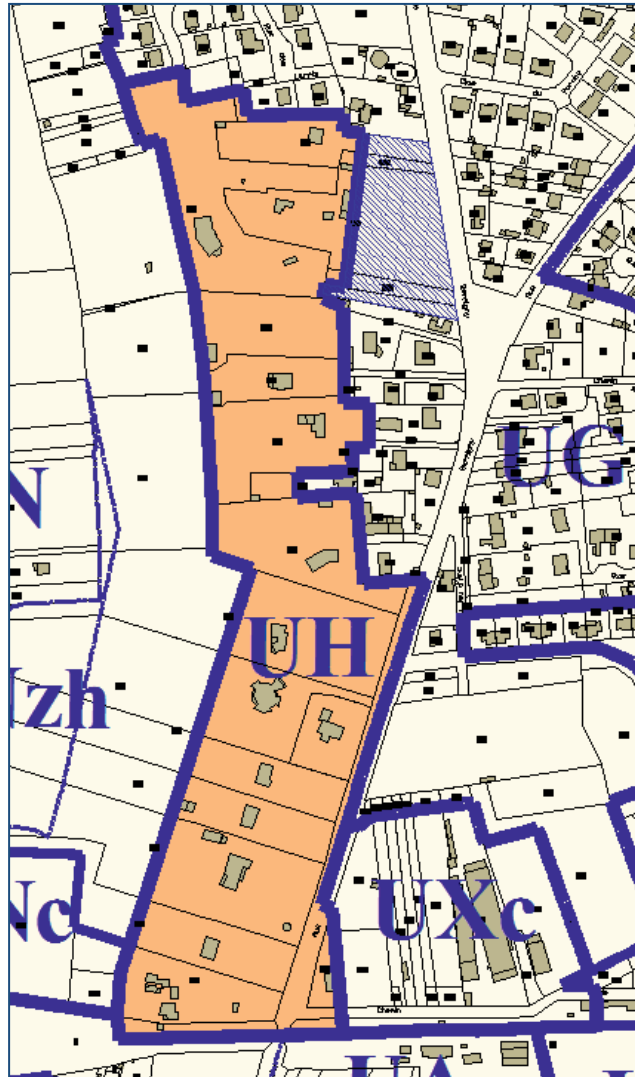
REGLES	JUSTIFICATIONS
ARTICLE 1	
<u>Interdictions :</u> Industries, constructions à usage exclusif d'entrepôts, d'artisanat, les exploitations agricoles ou forestières, les ICPE soumises à autorisation et enregistrement, les installations SEVESO, camping et installation de caravanes.	Ces modes d'occupation du sol sont interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable.
<u>Dans la zone non aedificandi :</u> Les constructions à destination d'habitat, d'hébergement hôtelier, de bureaux.	Une zone particulière a été définie sous la ligne à très haute tension et également de part et d'autre afin de préserver la population des risques sanitaires potentiels liés à l'infrastructure.
<u>Dans une bande > 30 mètres :</u> Les constructions nouvelles quelles que soient leurs destinations sont interdites, en dehors des piscines découvertes, des abris de jardin et de l'aménagement ou de l'agrandissement des habitations existantes.	<i>Pour la bande de constructibilité voir le point 4.5 du présent chapitre.</i>
<u>Dans les périmètres de constructibilité limitée :</u> toutes constructions nouvelles ainsi que les extensions d'une SP>20m ² pendant une durée de 5ans.	<i>Les périmètres de constructibilité limitée ont pour but de permettre à terme, une évolution urbaine harmonieuse, des secteurs concernés.</i>

<p>ARTICLE 2</p>	
<p><u>Implantation soumise à condition :</u> Les constructions à destination d'habitat sous réserve que les opérations permettant la construction de 6 logements et plus, comportent au minimum un tiers de logements locatifs sociaux. La création d'établissements nouveaux constituant des ICPE soumises à déclaration (à condition qu'elles soient nécessaires ou utiles à la vie ou à la commodité des habitants ou usagers de la zone, et que les risques et nuisances soient limités à un niveau compatible avec le voisinage), les extensions et les aménagements des ICPE, les constructions à destination d'hébergement hôtelier et de bureaux (à condition que toutes les mesures soient prises afin de ne pas porter atteinte à la sécurité et à la salubrité publique, ainsi qu'au respect de l'environnement et aux paysages urbains). Tout projet affectant de plus de 1000m² d'une enveloppe d'alerte potentiellement humide, devra faire l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, sauf à démontrer par une étude que la zone considérée n'est pas humide.</p>	<p>Cette norme permet d'assurer le respect des besoins des habitants, ainsi que des objectifs SRU et du PLH concernant la production de logements sociaux sur le territoire. Certains de ces modes d'occupation du sol pourraient être interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable. Par ailleurs certaines installations classées, telles chaufferies d'immeubles, équipements de climatisation, sont nécessaires pour le confort des habitations. Elles sont donc autorisées sous réserve qu'elles n'apportent pas de gêne, ni d'insécurité pour les habitants. Les enveloppes d'alerte potentiellement humides peuvent s'avérer être des ressources essentielles pour la biodiversité, ainsi il convient de ne pas y nuire ou participer à sa dénaturation par l'implantation de constructions.</p>
<p>ARTICLE 3</p>	
<p>Les nouvelles voies en impasses sont interdites. Tout nouvel accès routier sur la RD17 ou la RD97 est interdit sauf s'il est prévu dans une OAP.</p>	<p>Le tissu urbain n'est pas propice au développement d'impasses qui rendraient difficile l'accès aux véhicules d'incendie, de secours et de ramassage des ordures ménagères. Les routes départementales sont des voies traversant Trilport particulièrement dangereuses. Des contraintes permettent ainsi de prévenir les dessertes et accès sur celles qui présenteraient un risque pour la sécurité de tout usager ou une atteinte à la pérennité et à la fluidité du réseau routier. Toutefois, une dérogation à cette règle est prévue dans le cadre d'une OAP qui intégrera les nécessaires sécurisations de l'accès.</p>
<p>ARTICLE 6</p>	
<p>Les constructions doivent être édifiées à une distance d'au moins 3 mètres.</p>	<p>Un recul minimum est imposé afin de préserver la forme urbaine actuelle. Les marges assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes, et respectent la structure urbaine des quartiers concernés.</p>

<p>ARTICLE 7</p>	
<p>Les constructions peuvent être édifiées sur une des limites latérales ou en retrait.</p> <p><u>Si la parcelle présente une façade sur rue inférieure à 15 mètres de largeur</u> : les constructions nouvelles pourront être implantées sur les deux limites séparatives latérales.</p> <p><u>La marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - $L=1/2H$ de la façade, avec un minimum de 4 mètres. - $L=1/4H$ de la façade, lorsque celle-ci est aveugle avec un minimum de 3 mètres. <p><u>Le long du ru du Travers :</u> Les constructions devront s'implanter avec un retrait de 5 mètres minimum du ru.</p>	<p>Le retrait imposé respecte la structure urbaine des quartiers concernés. Il s'agit pour cette zone de permettre une densification certes, mais raisonnée, et ainsi d'éviter toutes implantations anarchiques pouvant créer des troubles du voisinage d'une part et la disparition de cœurs d'îlots cohérents d'autre part.</p> <p>Les marges de retrait assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'éclairage et d'ensoleillement.</p> <p>Cette règle permet de préserver le caractère naturel et le rôle écologique du ru.</p>
<p>ARTICLE 8</p>	
<p>La distance entre deux bâtiments, ne doit pas être inférieure à la moitié de la hauteur du plus élevé avec un minimum de 4 m.</p>	<p>Ces distances assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'intimité, d'éclairage et d'ensoleillement.</p>
<p>ARTICLE 9</p>	
<p>Dans l'ensemble de la zone, le Coefficient d'Emprise au Sol autorisé est de 35% (et de 42% pour les bâtiments performants énergétiquement).</p>	<p>Cette règle autorise des extensions mesurées des logements existants nécessaires pour répondre à l'évolution des ménages (accessibilité, agrandissement...).</p> <p><i>Concernant les bonifications énergétiques se référer aux points 4.3.</i></p>
<p>ARTICLE 10</p>	
<p><u>Dans la zone UG :</u> La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 9 mètres (8m sous la ligne à très haute tension).</p> <p><u>Dans le secteur UGa :</u> La hauteur à l'égout du toit (H) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 7 mètres (ou 9 mètres pour les bâtiments remplissant les critères de performances énergétiques).</p>	<p>Des règles de hauteurs sont prescrites afin qu'il y ait une bonne intégration à la typologie des constructions existantes dans la zone. Ainsi, pour la zone UG, le seuil n'est pas fixé trop haut pour respecter la structure pavillonnaire.</p> <p>Sous la ligne à très haute tension un seuil inférieur est fixé afin de préserver des règles de sécurité.</p> <p>Le secteur UGa est surélevé pour ne pas contraindre l'actuelle réalisation de l'opération.</p> <p><i>Concernant les bonifications énergétiques se</i></p>

<p>La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 11 mètres avec gabarit (ou 13 mètres avec gabarit pour les bâtiments remplissant les critères de performances énergétiques).</p>	<p><i>référer aux points 4.4.</i></p>
<p>ARTICLE 11</p>	
<p>Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Des règles sont également prescrites pour les toitures, le traitement des façades, les menuiseries, les clôtures... <i>Exception pour les efforts énergétiques.</i></p>	<p>Ces prescriptions assurent la préservation du caractère résidentiel et la cohérence bâtie des quartiers.</p>
<p>ARTICLE 13</p>	
<p>25% de la superficie du terrain seront obligatoirement conservés en pleine terre. Cette surface de pleine terre peut être en tout ou partie remplacée par des équivalents en surfaces végétalisées selon un coefficient de biotope. Les limites séparatives, coïncidant avec les limites de la zone N ou A devront comporter des haies vives plantées d'essences locales. Toute plantation d'espèces cataloguées invasives est interdite. Il est interdit de planter des haies mono-spécifiques. Il est interdit de planter des essences non locales. Il est recommandé de planter des haies diversifiées d'essences locales dans les nouvelles plantations. <u>Zone UG située au Nord de la voie ferrée :</u> Les limites parcellaires, coïncidant avec les limites de la zone A, devront comporter des haies vives plantées d'essences locales sur une profondeur de 5m minimum. <u>Zone UG située au Nord de la voie ferrée sauf UGa :</u> Des haies vives constituées d'essences locales devront être plantées le long de l'alignement de la portion de la rue de Lizy.</p>	<p>La règle permet de limiter l'imperméabilisation des sols. Les limites avec les zones N et A devront être plantées afin d'assurer une transition harmonieuse avec les espaces naturels et ouverts. La zone UG est concernée par des enveloppes potentiellement humides qui peuvent être propices au développement d'espèces invasives. La règle permet de limiter la prolifération d'espèces non souhaitées dans ces zones et de préserver une flore locale. En raison de son rôle d'Entrée de Ville et de limite avec l'espace agricole, le nord de la zone doit particulièrement être soigné afin de ne pas dénaturer son caractère de « transition vers l'espace rural ».</p>
<p>ARTICLE 16</p>	
<p>Les bâtiments groupant plusieurs logements doivent être équipés de lignes de communications électroniques à très haut débit en fibre optique desservant chacun des logements.</p>	<p>La règle permet de développer les communications sur le territoire et de lutter contre la fracture numérique.</p>

4.3.6. LA ZONE UH



Caractéristiques

La zone UH est la zone affectée à des tissus urbains plus diffus (zone d'habitat individuel discontinue présentant des densités faibles sur de grandes parcelles). Elle est située au nord de la commune sur le coteau de la Marne à l'Ouest de la rue de Germigny.

Cette zone est principalement réservée à l'habitat et aux équipements publics qui en sont le complément, elle peut néanmoins accepter l'activité de bureau.

Objectifs

La vocation de la zone sera de permettre le maintien des éléments de paysage remarquables via une protection des éléments bâtis et une place importante donnée au végétal. Ainsi cette zone pourra permettre la protection des grandes propriétés de caractère pour préserver le coteau.

Rappels

Des constructions remarquables ont été identifiées dans la zone au titre des articles L 123.1-5, 7° et R 123.11 du code de l'urbanisme. Ces constructions sont recensées en annexe du règlement de PLU et indiquées sur le plan de zonage.

De plus, la zone est concernée par :

- le classement sonore des infrastructures de transport terrestres

REGLES	JUSTIFICATIONS
<p>ARTICLE 1</p> <p><u>Interdictions :</u> Industries, constructions à usage exclusif d'entrepôts, d'artisanat, les exploitations agricoles ou forestières, les ICPE soumises à autorisation et enregistrement, les installations SEVESO, camping et installation de caravanes, l'hébergement hôtelier.</p> <p><u>Dans une bande > 30 mètres :</u> Les constructions nouvelles quelles que soient leurs destinations sont interdites, en dehors des piscines découvertes, des abris de jardin et de l'aménagement ou de l'agrandissement des habitations existantes.</p>	<p>Ces modes d'occupation du sol sont interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable.</p> <p><i>Concernant la bande de constructibilité se référer au point 4.5.</i></p>
<p>ARTICLE 2</p> <p><u>Implantation soumise à condition :</u> Les constructions à destination d'habitat sous réserve que les opérations permettant la construction de 6 logements et plus, comportent au minimum un tiers de logements locatifs sociaux. La création d'établissements nouveaux constituant des ICPE soumises à déclaration (à condition qu'elles soient nécessaires ou utiles à la vie ou à la commodité des habitants ou usagers de la zone, et que les risques et nuisances soient limités à un niveau compatible avec le voisinage), les extensions et les aménagements des ICPE, les constructions à destination de bureaux (à condition que toutes les mesures soient prises afin de ne pas porter atteinte à la sécurité et à la salubrité publique, ainsi qu'au respect de l'environnement et aux paysages urbains).</p>	<p>Cette norme permet d'assurer le respect des besoins des habitants, ainsi que des objectifs SRU et du PLH concernant la production de logements sociaux sur le territoire.</p> <p>Certains de ces modes d'occupation du sol pourraient être interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable. Par ailleurs certaines installations classées, telles chaufferies d'immeubles, équipements de climatisation, sont nécessaires pour le confort des habitations. Elles sont donc autorisées sous réserve qu'elles n'apportent pas de gêne, ni d'insécurité pour les habitants.</p>
<p>ARTICLE 3</p> <p>Les nouvelles voies en impasses sont interdites.</p>	<p>Le tissu urbain n'est pas propice au développement d'impasses qui rendraient difficile l'accès aux véhicules d'incendie, de secours et de ramassage des ordures ménagères.</p>

<p>Un seul accès sera autorisé pour les parcelles inférieures à 26 mètres de largeur de façade.</p> <p>Tout nouvel accès routier sur la RD17 ou la RD97 est interdit.</p>	<p>L'objectif étant de développer l'urbanisation de manière raisonnée les accès particuliers pour la construction des fonds de parcelle sont donc interdits. En effet, la construction d'un fond de parcelle par un propriétaire peut bloquer les possibilités de constructions pour les fonds des autres voisins. De plus, ces constructions sont souvent source de conflits de voisinage et de perte de terrains à bâtir par la multiplication des accès particuliers.</p> <p>Les routes départementales sont des voies traversant Trilport particulièrement dangereuses. Des contraintes permettent ainsi de prévenir les dessertes et accès sur celles qui présenteraient un risque pour la sécurité de tout usager ou une atteinte à la pérennité et à la fluidité du réseau routier.</p>
<p>ARTICLE 6</p>	
<p>Les constructions doivent être édifiées à une distance d'au moins 10 mètres.</p>	<p>Un recul minimum est imposé afin de limiter les troubles de voisinage. Les marges assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes, et permettent de préserver le caractère des grandes propriétés sur le coteau.</p>
<p>ARTICLE 7</p>	
<p>Les constructions doivent être implantées avec une marge de retrait.</p> <p><u>La marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à :</u> - $L=1/2H$ de la façade, avec un minimum de 10 mètres.</p>	<p>Le retrait imposé respecte la structure urbaine du quartier concerné, peu dense et aéré.</p> <p>Les marges de retrait assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'éclairage et d'ensoleillement, ainsi que le maintien de la trame verte.</p>
<p>ARTICLE 8</p>	
<p>La distance de tout point d'un bâtiment principal au point le plus bas et le plus proche d'une annexe isolée doit au moins être égale à la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 4 m.</p>	<p>Ces distances assurent des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'intimité, d'éclairage et d'ensoleillement.</p>
<p>ARTICLE 9</p>	
<p>Dans l'ensemble de la zone, le Coefficient d'Emprise au Sol autorisé est de 10%.</p>	<p>L'emprise au sol est relativement limitée pour la zone. L'objectif est en effet de préserver le caractère naturel et peu dense du quartier concerné.</p>

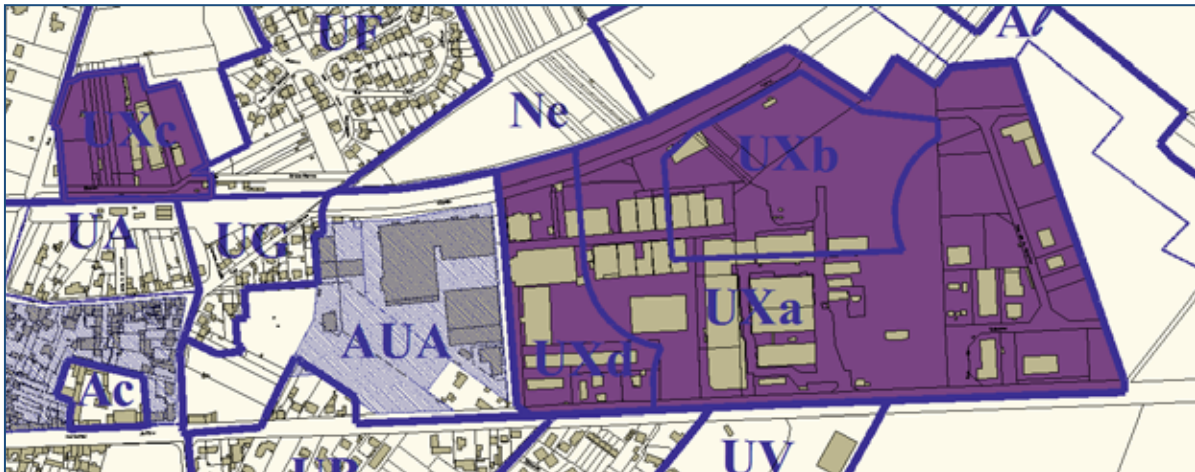
ARTICLE 10	
<p>La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 11 mètres.</p>	<p>Des règles de hauteurs sont prescrites afin qu'il y ait une bonne intégration à la typologie des constructions existantes dans la zone.</p>
ARTICLE 11	
<p>Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Des règles sont également prescrites pour les toitures, le traitement des façades, les menuiseries, les clôtures... <i>Exception pour les efforts énergétiques.</i></p>	<p>Ces prescriptions assurent la préservation du caractère du bâti du coteau.</p>
ARTICLE 13	
<p>60% de la superficie du terrain seront obligatoirement conservés en pleine terre. Cette surface de pleine terre peut être en tout ou partie remplacée par des équivalents en surfaces végétalisées selon un coefficient de biotope. Les limites propriété coïncidant avec les limites de la zone N devront comporter des haies vives plantées d'essences locales.</p>	<p>La règle permet de limiter l'imperméabilisation des sols. Les limites avec la zone N devront être plantées afin d'assurer une transition cohérente avec l'espace naturel et préserver le caractère vert du coteau.</p>
ARTICLE 16	
<p>Les bâtiments groupant plusieurs logements doivent être équipés de lignes de communications électroniques à très haut débit en fibre optique desservant chacun des logements.</p>	<p>La règle permet de développer les communications sur le territoire et de lutter contre la fracture numérique.</p>

<p>ARTICLE 2</p>	
<p><u>Implantation soumise à condition :</u> Les constructions et installations, à usage d'habitat (à condition destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements existants ou autorisés et sous réserve qu'elles soient intégrées dans le volume de la construction principale), les constructions et installations destinées, à l'hébergement hôtelier, aux bureaux, au commerce, à l'artisanat (à condition que toutes les mesures soient prises afin de ne pas porter atteinte à la sécurité et à la salubrité publique, ainsi qu'au respect de l'environnement et aux paysages urbains), les ICPE.</p>	<p>Les habitations où destinations autres que celles déjà présentes sur le site ont été interdites afin de ne pas permettre l'établissement de cohabitations incompatibles (nuisances...).</p>
<p>ARTICLE 3</p>	
<p>Les nouvelles voies en impasse sont autorisées sous réserve qu'elles n'excèdent pas 50m. Les voies en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules privés et ceux des services publics puissent y faire demi-tour, dès lors que l'importance du secteur ainsi desservi le justifie.</p>	<p>Les impasses sont autorisées afin de permettre le bon fonctionnement logistique de l'activité présente sur place.</p>
<p>ARTICLE 6</p>	
<p>Les constructions doivent être édifiées à une distance d'au moins 5 mètres.</p>	<p>Le recul permet une intégration harmonieuse des volumes construits de la zone d'activité dans le paysage.</p>
<p>ARTICLE 7</p>	
<p>Les constructions peuvent être implantées sur 1 des limites séparatives ou avec une marge de retrait.</p> <p><u>La marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à :</u> - $L = 1/2H$ de la façade.</p> <p><u>La marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives avec les zones UG et UF :</u> - $L = H$ de la façade.</p>	<p>Les marges de retrait assurent des conditions d'implantation satisfaisantes en termes de vue, d'éclairage, d'ensoleillement et de circulation interne.</p> <p>Cette mesure est de nature à préserver la cohabitation avec les habitations et en particulier le respect des vues, de l'éclairage et de l'ensoleillement de ces habitations.</p>
<p>ARTICLE 8</p>	
<p>La distance entre deux bâtiments ne doit pas être inférieure à la hauteur de façade du plus élevé avec un minimum de 6 m.</p>	<p>Ces distances assurent des conditions d'implantation satisfaisantes en termes de vue, d'éclairage, d'ensoleillement et de circulation interne.</p>

<p>ARTICLE 9</p>	
<p>Dans l'ensemble de la zone, le Coefficient d'Emprise au Sol autorisé est de 60%.</p>	<p>Le C.E.S permet des extensions des bâtiments existants, ainsi que de nouvelles constructions.</p>
<p>ARTICLE 10</p>	
<p>La hauteur de façade (H) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 7 mètres. La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 11 mètres. Cette hauteur est portée à 11m à l'égout du toit et à 15m de hauteur totale pour les constructions destinées à l'hébergement hôtelier.</p>	<p>Ces hauteurs maximum permettent l'implantation d'activités sans nuire au cadre paysager environnant.</p>
<p>ARTICLE 11</p>	
<p>L'aspect esthétique des constructions nouvelles ainsi que les adjonctions ou modifications de constructions existantes seront étudiés de manière à assurer leur parfaite intégration dans le paysage naturel ou urbain. Des règles sont également prescrites pour les matériaux, les couleurs, les clôtures... <i>Exception pour les efforts énergétiques.</i></p>	<p>Ces prescriptions assurent le soin de l'apparence des constructions en raison de leurs rôles de « façade » de la zone d'activité et « d'entrée de villes ».</p>
<p>ARTICLE 13</p>	
<p>Le long de la RD.603, au Sud, l'EVP devra comporter un alignement d'Érables Laciniés de hautes tiges (de force 16/18 à la plantation) plantés avec un espacement de 15 mètres. Le long de la RD.603, au Nord, la marge de recul indiquée au plan devra être paysagée sur toute sa surface en dehors des emprises nécessaires à la circulation. Elle devra comporter un alignement d'Érables sycomores de hautes tiges (de force 16/18 à la plantation) plantés avec un espacement de 15 mètres. Les aires de stationnement de véhicules légers comportant plus de 4 emplacements doivent être plantées à raison d'au moins un arbre de grand développement en port libre de type Érables Laciniés (de force 16/18 à la plantation) pour 8 places.</p> <p>Les limites de propriété, coïncidant avec la limite des zones UF, UG et A devront être paysagées sur une profondeur minimum de 5m. Cette bande paysagée devra comporter des haies champêtres libres d'essences locales.</p>	<p>Les espaces non bâtis devront être plantés afin d'assurer leur intégration dans le paysage et de préserver la biodiversité.</p> <p>Les limites avec les zones devront être plantées et paysagées afin d'assurer une transition cohérente avec l'espace naturel et une bonne insertion des constructions dans l'environnement</p>

<p>Les espaces libres de construction doivent comprendre une surface de pleine terre au moins égale à 15% de leur superficie. Cependant, cette surface de pleine terre peut être en tout ou partie remplacée par des équivalents en surfaces végétalisées</p>	<p>naturel. La règle permet de limiter l'imperméabilisation des sols.</p>
<p>ARTICLE 16</p>	
<p>Les bâtiments groupant plusieurs logements doivent être équipés de lignes de communications électroniques à très haut débit en fibre optique desservant chacun des logements.</p>	<p>La règle permet de développer les communications sur le territoire et de lutter contre la fracture numérique.</p>

4.3.8. LA ZONE UX



Caractéristiques

Il s'agit d'une partie de la zone d'activités économiques de Trilport. Elle est destinée principalement à accueillir des activités industrielles, artisanales, de services et de bureaux ; Cette zone est composée de 4 secteurs :

- Le secteur UXa est situé à l'entrée Est de la ville, au nord de la RD.603.
- Le secteur UXb est situé au cœur du secteur UXa et correspond à un périmètre où les activités classées seveso bas sont autorisées car elles seront situées à plus de 200 mètres des habitations les plus proches.
- Le secteur UXc est situé au Nord de la gare et correspond à l'emprise occupée par l'usine Nugue.
- Le secteur UXd est situé à l'Ouest de la zone industrielle, au-delà de la bande de 100 mètres de protection des stockages de l'usine Recticel et du secteur UXb.

Objectifs

La vocation de la zone sera de permettre le maintien de ces activités.

Rappels

La zone est concernée par :

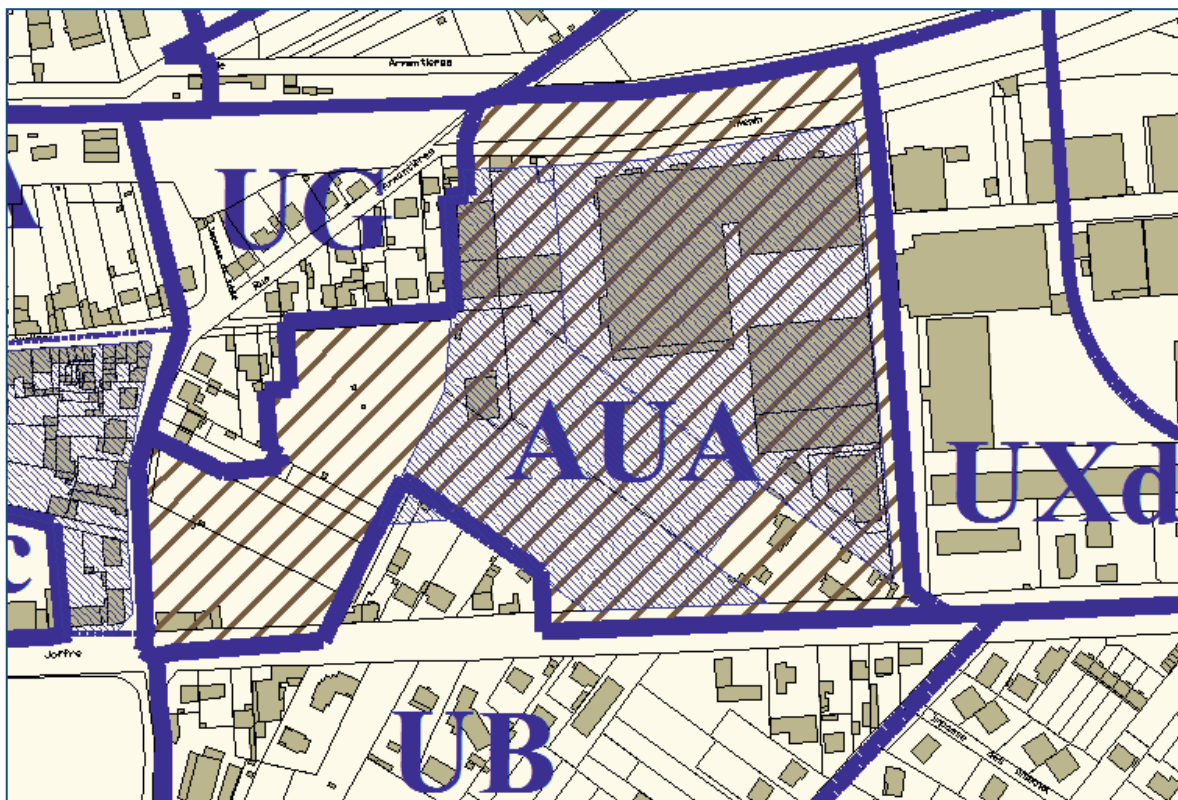
- le classement sonore des infrastructures terrestres
- le risque lié aux ouvrages électriques à haute et très haute tension

REGLES	JUSTIFICATIONS
<p>ARTICLE 1</p> <p><u>Interdictions :</u> Constructions à destination d'habitation (sauf qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage), les constructions destinées à l'exploitation agricole ou forestière, campings et installations de caravanes, les constructions à destination d'habitation, de commerces, d'hébergement hôtelier, de bureaux (UXa, UXb, UXc), les installations SEVESO (UXa, UXc, UXd).</p>	<p>La zone UX permet d'accueillir les installations qui apporteraient des nuisances dans les zones d'habitation. Ces modes d'occupation du sol sont interdits car leur cohabitation avec des activités liées à l'industrie et l'artisanat est peu souhaitable.</p>

<p>ARTICLE 2</p>	
<p><u>Implantation soumise à condition :</u> Les constructions et installations, à usage d'habitat (à condition destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements existants ou autorisés et sous réserve qu'elles soient intégrées dans le volume de la construction principale), les constructions et installations destinées, à l'artisanat et à l'industrie (à condition que toutes les mesures soient prises afin de ne pas porter atteinte à la sécurité et à la salubrité publique, ainsi qu'au respect de l'environnement et aux paysages urbains), les ICPE.</p> <p><u>Dans le secteur UXd :</u> Les constructions et installations destinées aux bureaux (à condition qu'elles ne portent pas atteinte à la salubrité et à la sécurité et n'apportent pas une gêne qui excède les inconvénients normaux du voisinage).</p> <p><u>Dans le secteur UXb :</u> Les installations SEVESO seuil bas.</p>	<p>Les habitations où destinations autres que celles déjà présentes sur le site ont été interdites afin de ne pas permettre l'établissement de cohabitations incompatibles (nuisances...).</p> <p>Les installations sont susceptibles d'apporter des nuisances pour le reste de la commune, ainsi des règles de sécurité sont prescrites.</p> <p>Ce secteur permet de créer un périmètre « d'isolement » des risques industriels à proximité des habitations</p>
<p>ARTICLE 3</p>	
<p>Les nouvelles voies en impasse sont autorisées sous réserve qu'elles n'excèdent pas 50m. Les voies en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules privés et ceux des services publics puissent y faire demi-tour, dès lors que l'importance du secteur ainsi desservi le justifie.</p>	<p>Les impasses sont autorisées afin de permettre le bon fonctionnement logistique de l'activité présente sur place.</p>
<p>ARTICLE 6</p>	
<p>Les constructions doivent être édifiées à une distance d'au moins 5 mètres.</p>	<p>Le recul permet une intégration harmonieuse des volumes construits de la zone d'équipements dans le paysage naturel et le tissu urbain existant.</p>
<p>ARTICLE 7</p>	
<p>Les constructions doivent être implantées avec une marge de retrait. La marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à 5 mètres.</p>	<p>Les marges de retrait assurent des conditions d'implantation satisfaisantes en termes de vue, d'éclairage, d'ensoleillement, de circulation interne, et de préservation du voisinage.</p>
<p>ARTICLE 8</p>	
<p>La distance entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même propriété doit être au moins égale à 6 mètres.</p>	<p>Ces distances assurent des conditions d'implantation satisfaisantes en termes de vue, d'éclairage, d'ensoleillement et de circulation interne.</p>

<p>ARTICLE 10</p>	
<p><u>Dans les secteurs UXa et UXb</u> La hauteur de façade (H) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 7 mètres. La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 11 mètres (avec gabarit en bordure des voies) (8 mètres sous la ligne à très hautes tension).</p> <p><u>Dans le secteur UXc</u> La hauteur de façade (H) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 6 mètres. La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 9 mètres (avec gabarit en bordure des voies).</p> <p><u>Dans le secteur UXd</u> La hauteur de façade (H) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 10 mètres. La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 13 mètres (avec gabarit en bordure des voies).</p>	<p>Ces hauteurs maximum permettent l'implantation d'activités sans nuire au cadre paysager environnant. La règle respecte les besoins infrastructurels des activités en place.</p>
<p>ARTICLE 11</p>	
<p>L'aspect esthétique des constructions nouvelles ainsi que les adjonctions ou modifications de constructions existantes seront étudiés de manière à assurer leur parfaite intégration dans le paysage naturel ou urbain. Des règles sont également prescrites pour les toitures, les matériaux, les couleurs, les clôtures... <i>Exception pour les efforts énergétiques.</i></p>	<p>Ces prescriptions assurent le soin de l'apparence des constructions en raison de leurs rôles de « façade » de la zone d'activités et « d'entrée de ville ».</p>
<p>ARTICLE 13</p>	
<p>10% de la superficie du terrain seront obligatoirement conservés en pleine terre. Cette surface de pleine terre peut être en tout ou partie remplacée par des équivalents en surfaces végétalisées selon un coefficient de biotope. Les limites avec les zones N ou A devront comporter des haies vives plantées d'essences locales.</p> <p>Les aires de stationnement de véhicules légers comportant plus de 4 emplacements doivent être plantées à raison d'au moins un arbre de grand développement en port libre de type Érables Laciniés (de force 16/18 à la plantation) pour 8 places.</p>	<p>La règle permet de limiter l'imperméabilisation des sols.</p> <p>Les limites devront être plantées afin d'assurer une transition cohérente avec l'espace naturel et une bonne insertion des constructions dans l'environnement naturel.</p> <p>Les stationnements devront être plantés afin d'assurer leur intégration dans le paysage et de préserver la biodiversité.</p>

4.3.9. LA ZONE AUA



Caractéristiques

La zone AUA est une zone non ou insuffisamment équipée, destinée à être ouverte à l'urbanisation. Elle est encadrée au Nord par la rue d'Armentières et la voie ferrée, à l'Ouest par la rue Saint-Fiacre, au Sud par l'avenue de Verdun et à l'Est par la zone d'activités (UX). Elle permettra l'accueil de nouveaux logements, y sont également autorisés les bureaux, les commerces, l'hébergement hôtelier et l'artisanat.

L'ouverture à l'urbanisation du périmètre doit être réalisée dans le respect de l'OAP correspondante (partie 3 de ce PLU).

Objectifs

La vocation de la zone est de permettre le redéploiement du centre-ville dans une optique de densification du centre. D'autre part, elle permettra l'accroissement de l'offre en logements via la réalisation de l'éco quartier l'Ancre de lune.

Rappels

La zone est concernée par :

- le classement sonore des infrastructures de transport terrestres

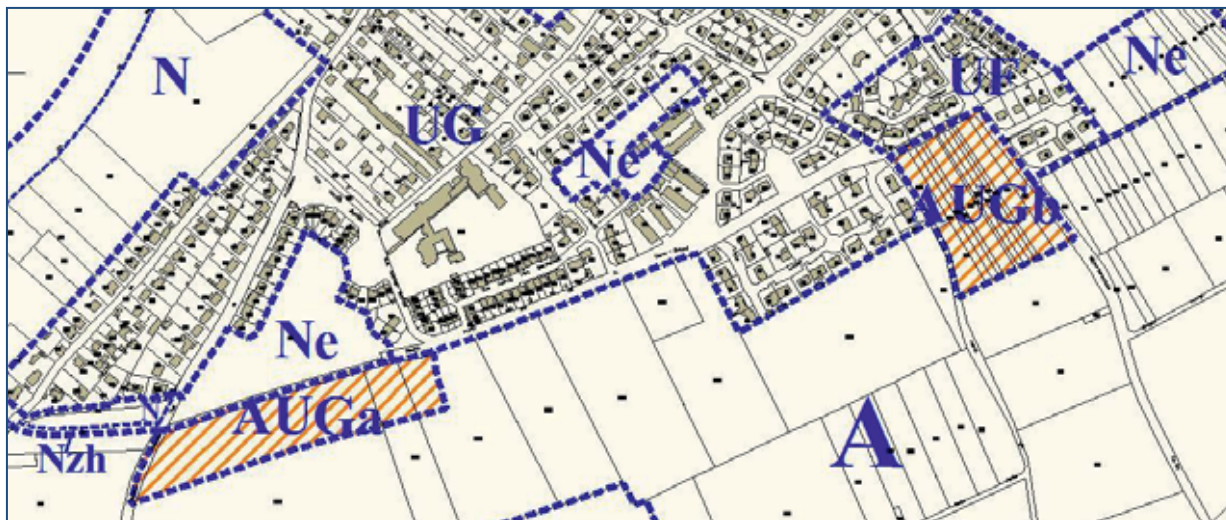
De plus, la zone AUA comporte (en application de l'article L.123-2 a) et R.123-12 4°b)) un périmètre de constructibilité limitée (adaptation, réfection ou extension ne dépassant pas 20m² de SURFACE DE PLANCHER). Il est figuré par une zone hachurée en bleu au plan de zonage. *Se référer au point 4.9 du présent document.*

REGLES	JUSTIFICATIONS
<p>ARTICLE 1</p> <p><u>Interdictions :</u> Industries, commerces (sauf le long de l'avenue de Verdun), exploitations agricoles ou forestières, les installations SEVESO, camping et installation de caravanes.</p> <p><u>Dans le périmètre de constructibilité limitée :</u> toutes constructions ou installations pendant une durée de 5ans.</p>	<p>Ces modes d'occupation du sol sont interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable.</p> <p>Le périmètre de constructibilité limitée a pour but de permettre une évolution urbaine harmonieuse, à termes, des secteurs concernés.</p>
<p>ARTICLE 2</p> <p><u>Implantation soumise à condition :</u> Les constructions à destination d'habitat sous réserve que les opérations permettant la construction de 6 logements et plus, comportent au minimum un tiers de logements locatifs sociaux.</p> <p>Les commerces uniquement le long de l'avenue de Verdun.</p> <p><u>Dans le périmètre de constructibilité limitée :</u> toutes constructions ou installations sont interdites, sauf adaptation, réfection ou extension ne dépassant pas 20m² de SP.</p>	<p>Cette norme permet d'assurer le respect des besoins des habitants, ainsi que des objectifs SRU et du PLH concernant la production de logements sociaux sur le territoire.</p> <p>Les commerces sont autorisés le long de l'avenue de Verdun afin de permettre la constitution cohérente du boulevard urbain.</p> <p>Le périmètre de constructibilité limitée a pour but de permettre une évolution urbaine harmonieuse des secteurs concernés.</p>
<p>ARTICLE 3</p> <p>La création de nouvelles voies en impasse est autorisée.</p>	<p>L'îlot concerné est profond et est bordé par un axe routier dangereux (RD603) sur lequel des débouchés vaires ne sont pas souhaités. Les impasses permettent donc d'éviter ces nouvelles connexions.</p>
<p>ARTICLE 6</p> <p>Les constructions doivent être édifiées soit à l'alignement, soit à une distance d'au moins 2 mètres de l'alignement.</p> <p><u>Le long de l'avenue de Verdun :</u> les constructions doivent respecter une marge de recul de 3 mètres minimum.</p>	<p>La règle doit permettre une densification cohérente en cœur de ville.</p> <p>Le recul avec l'avenue de Verdun est supérieur pour permettre une potentielle implantation de stationnements afin de répondre aux besoins des Trilportais.</p>

<p>ARTICLE 7</p>	
<p>Les constructions peuvent être implantées sur les limites latérales ou avec une marge de retrait.</p> <p><u>En cas de retrait, la marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - $L=1/2H$ de la façade, si celle-ci comporte des baies avec un minimum de 2,5 mètres - $L=1/4H$ de la façade, lorsque celle-ci est aveugle avec un minimum de 1,9 mètres. 	<p>Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives latérales afin de permettre une densification cohérente en cœur de ville.</p> <p>Des retraits minimum sont imposés en cas de recul des constructions afin de limiter les troubles de voisinage.</p> <p>Les marges de retrait assurent aussi des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'éclairément et d'ensoleillement.</p>
<p>ARTICLE 10</p>	
<p>La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 13 mètres.</p> <p>Un dépassement de cette hauteur peut être admis dans la limite de 10% de la surface de plancher total de la zone et conformément à l'OAP.</p>	<p>Des règles de hauteurs sont prescrites afin qu'il y ait une bonne intégration paysagère des constructions dans la zone, ainsi que de limiter les effets de « verticalité » potentiels.</p> <p>Pour permettre la bonne réalisation de l'opération projetée, des seuils de dépassement sur certains points précis (en cœur d'opération) sont néanmoins fixés.</p>
<p>ARTICLE 11</p>	
<p>Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Des règles sont également prescrites pour les clôtures.</p>	<p>La règle vise à permettre une bonne intégration du nouveau quartier dans le tissu existant.</p> <p>Dans le cadre de la préservation de la biodiversité, afin de laisser libre le passage de la petite faune.</p>
<p>ARTICLE 12</p>	
<p>Pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé de l'Etat et les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées, il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> 0,8 place par logement <p>Pour les autres habitations, il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 place par logement jusqu'à 65m² de SP 1,2 place par logement au-delà de 65m² de SP <p>Pour l'hébergement hôtelier, il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 place pour 2 chambres <p>Pour les commerces, les bureaux ou l'artisanat, il est</p>	<p>Les règles concernant les véhicules individuels s'adaptent à tout type d'habitat en fonction des besoins. Elles sont néanmoins moins élevées que pour le reste de la commune car le quartier se situe en cœur de ville et dispose d'un accès aux transports en commun conséquent (gare, bus...).</p> <p>Les besoins de stationnement en deux-roues motorisés ont également été pris en compte pour assurer le stationnement de cette catégorie de</p>

<p>prévu :</p> <p>1 place pour une surface de plancher < ou = à 100 m²</p> <p>1 place pour chaque tranche de surface de plancher de 50 m²</p> <p>Pour l'hébergement hôtelier, il est prévu :</p> <p>1 place par chambre</p> <p>Des règles de stationnements pour les deux roues (motorisés et non motorisés) sont prévus pour :</p> <p>Les habitations</p> <p>Les commerces</p> <p>Les constructions destinées aux bureaux et à l'artisanat</p> <p>Les constructions destinées à l'hébergement hôtelier</p>	<p>véhicules prisés en Ile-de-France.</p> <p>Les besoins de stationnement en deux-roues non motorisés a également été pris en compte pour faciliter l'utilisation des modes de déplacement doux sur la commune.</p>
<p>ARTICLE 13</p>	
<p>Les espaces libres non bâtis et non occupés par des aires de stationnement doivent être plantés à raison d'au moins un arbre de haute tige par 100 m² d'espace non construit.</p> <p>Les parcs de stationnement et leurs voies d'accès, situés à proximité des limites parcellaires, doivent en être séparés par des haies vives à feuillage persistant suffisamment dense pour former un écran. Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 250 m². Lorsque leur surface excède 500 m², ils doivent être divisés par des rangées d'arbres ou de haies vives.</p> <p>Sur les terrains mentionnés au plan de zonage comme faisant l'objet de cette protection, toute construction, reconstruction ou installation devra contribuer à mettre en valeur les Espaces Verts Protégés.</p>	<p>La règle permet de limiter l'imperméabilisation des sols. Les espaces non bâtis devront être plantés et les EVP mis en valeur afin d'assurer leur intégration dans le paysage et de permettre la préservation de la biodiversité.</p>
<p>ARTICLE 16</p>	
<p>Les bâtiments groupant plusieurs logements doivent être équipés de lignes de communications électroniques à très haut débit en fibre optique desservant chacun des logements.</p>	<p>La règle permet de développer les communications sur le territoire et de lutter contre la fracture numérique.</p>

4.3.10. LA ZONE AUG



Caractéristiques

La zone AUG est une zone non équipée, destinée à être ouverte à l'urbanisation. Elle est composée par deux secteurs :

- AUGa : secteur destiné à accueillir le site Sud de la ZAC (Berlioz/Fublaines). Ce dernier est encadré au Nord par le ru du Travers et l'espace vert du quartier du Bois de l'Enclume, à l'Ouest par la rue de Fublaines, au Sud et à l'Est par des parcelles agricoles.
- AUGb : secteur destiné à accueillir une nouvelle opération de logements en constitution de front urbain. Il est encadré au Nord par le chemin du Travers, à l'Ouest par le chemin de Saint-Fiacre, au Sud par des parcelles cultivées de la Cavée du chemin de Brinches et à l'Est par la rue de Brinches.

L'ouverture à l'urbanisation des secteurs doit être réalisée dans le respect des OAP correspondantes (partie 3 de ce PLU).

Objectifs

La vocation de la zone est de permettre l'accueil de nouveaux logements, dans une extension modérée du tissu urbain. De plus, cette zone permettra la constitution d'un front urbain.

Rappels

La zone est concernée par :

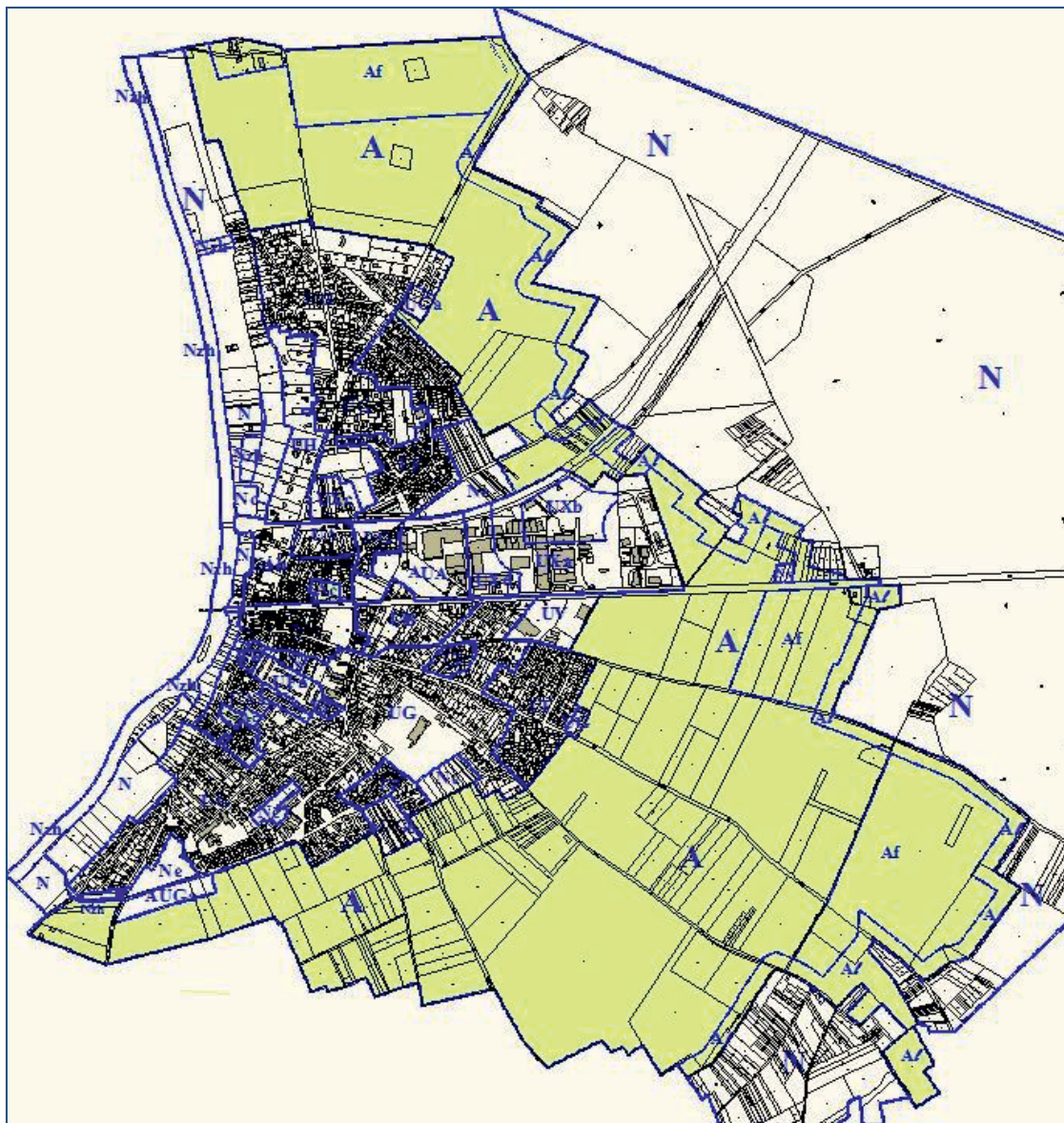
- des aléas d'inondation
- des enveloppes d'alerte potentiellement humides

REGLES	JUSTIFICATIONS
ARTICLE 1	
<p><u>Interdictions :</u> Industries, commerces, artisanat, hébergement hôtelier, exploitations agricoles ou forestières, les installations SEVESO, camping et installation de caravanes, les constructions à usage exclusif d'entrepôts.</p>	<p>Ces modes d'occupation du sol sont interdits car leur cohabitation avec des habitations est peu souhaitable.</p>
ARTICLE 2	
<p><u>Implantation soumise à condition :</u> La création d'établissements nouveaux constituant des ICPE (sous réserve qu'elles ne portent pas atteinte à la salubrité et à la sécurité publique, et qu'elles n'occasionnent pas de gêne qui excède les inconvénients de voisinage). Tout projet affectant de plus de 1000m² d'une enveloppe d'alerte potentiellement humide, devra faire l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, sauf à démontrer par une étude que la zone considérée n'est pas humide. <u>Dans le secteur AUGb :</u> Les constructions à destination d'habitat sous réserve que les opérations permettant la construction de 6 logements et plus, comportent au minimum un tiers de logements locatifs sociaux.</p>	<p>Certaines installations classées, telles chaufferies d'immeubles, équipements de climatisation, sont nécessaires pour le confort des habitations. Elles sont donc autorisées sous réserve qu'elles n'apportent pas de gêne, ni d'insécurité pour les habitants.</p> <p>Les enveloppes d'alerte potentiellement humides peuvent s'avérer être des ressources essentielles pour la biodiversité, ainsi il convient de ne pas y nuire ou participer à sa dénaturation par l'implantation de constructions.</p> <p>Cette norme permet d'assurer le respect des besoins des habitants, ainsi que des objectifs SRU et du PLH concernant la production de logements sociaux sur le territoire.</p>
ARTICLE 6	
<p><u>Dans le secteur AUGa :</u> Les constructions doivent être édifiées soit à l'alignement, soit à une distance d'au moins 2 mètres de l'alignement.</p> <p><u>Dans le secteur AUGb :</u> Les constructions doivent être édifiées à une distance d'au moins 3 mètres de l'alignement.</p>	<p>La règle doit permettre une urbanisation cohérente, respectant la structure des tissus urbains alentours.</p>
ARTICLE 7	
<p>Les constructions peuvent être implantées sur une ou sur les 2 limites latérales, ou avec une marge de retrait.</p> <p><u>En cas de retrait, la marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins</u></p>	<p>Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives latérales pour permettre une urbanisation cohérente, respectant la structure des tissus urbains alentours.</p> <p>Des retraits minimum sont imposés afin de limiter les troubles de voisinage. Les marges de retrait assurent</p>

<p><u>égale à :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - L=1/2H de la façade, si celle-ci comporte des baies avec un minimum de 4mètres - L=1/4H de la façade, lorsque celle-ci est aveugle avec un minimum de 2,5mètres. <p><u>Le long du ru du Travers :</u> Les constructions devront s’implanter avec un retrait de 5 mètres minimum du ru.</p>	<p>aussi des conditions d’habitabilité satisfaisantes en termes d’éclairément et d’ensoleillement.</p> <p>Cette règle permet de préserver le caractère naturel et le rôle écologique du ru.</p>
<p>ARTICLE 9</p>	
<p><u>Dans le secteur AUGb :</u> le Coefficient d’Emprise au Sol autorisé est de 35% (et de 42% pour les bâtiments performants énergétiquement).</p>	<p>Cette règle autorise une urbanisation respectueuse des formes urbaines et des densités environnantes. <i>Concernant les bonifications énergétiques se référer au point 4.4.</i></p>
<p>ARTICLE 10</p>	
<p>La hauteur totale (HT) des constructions nouvelles ne doit pas excéder 9 mètres.</p>	<p>Des règles de hauteurs sont prescrites afin qu’il y ait une bonne intégration paysagère des constructions dans la zone.</p>
<p>ARTICLE 11</p>	
<p>Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l’intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Des règles sont également prescrites pour les clôtures.</p>	<p>La règle vise à permettre une bonne intégration du nouveau quartier dans le tissu existant.</p> <p>Dans le cadre de la préservation de la biodiversité, afin de laisser libre le passage de la petite faune.</p>
<p>ARTICLE 12</p>	
<p>Pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé de l’Etat, il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 place par logement <p>Pour les habitations, il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 places par logement <p>Des règles de stationnements pour les deux-roues (motorisés et non motorisés) sont également prévus.</p>	<p>Les règles concernant les véhicules individuels s’adaptent aux types d’habitat en fonction des besoins. Dans cette zone éloignée du centre-ville, il semble judicieux de prévoir le stationnement de 2 véhicules.</p> <p>Les besoins de stationnement en deux-roues motorisés ont été pris en compte pour assurer le stationnement de cette catégorie de véhicules prisés en Ile-de-France. Les besoins de stationnement en deux-roues non motorisés ont également été pris en compte pour faciliter l’utilisation des modes de déplacement doux sur la commune.</p>

ARTICLE 13	
<p>Les limites parcellaires, coïncidant avec les limites des zones A ou N, devront être paysagées sur une profondeur minimum de 3m. Cette bande paysagée devra comporter des haies champêtres libres d'essences locales.</p> <p>Les espaces libres de construction doivent comprendre une surface de pleine terre au moins égale à 25% de leur superficie. Cependant, cette surface de pleine terre peut être en tout ou partie remplacée par des équivalents en surfaces végétalisées.</p> <p>Toute plantation d'espèces cataloguées invasives est interdite. Il est interdit de planter des haies mono-spécifiques. Il est interdit de planter des essences non locales. Il est recommandé de planter des haies diversifiées d'essences locales dans les nouvelles plantations.</p>	<p>Les limites avec les zones N et A devront être plantées afin d'assurer une transition cohérente avec les espaces naturels et ouverts, puisque la zone se situe en limite de l'urbanisation. La règle doit permettre de préserver le caractère de la zone et d'éviter la constitution d'un front urbain trop minéral.</p> <p>La règle permet de limiter l'imperméabilisation des sols.</p> <p>La zone AUG est concernée par des enveloppes potentiellement humides qui peuvent être propices au développement d'espèces invasives. La règle permet de limiter la prolifération d'espèces non souhaitées dans ces zones et de préserver une flore locale.</p>
ARTICLE 16	
<p>Les bâtiments groupant plusieurs logements doivent être équipés de lignes de communications électroniques à très haut débit en fibre optique desservant chacun des logements.</p>	<p>La règle permet de développer les communications sur le territoire et de lutter contre la fracture numérique.</p>

4.3.11. LA ZONE A



Caractéristiques

La zone A correspond à des secteurs dédiés à l'agriculture. Il s'agit d'un régime strict et surveillé, où seules les constructions d'équipements collectifs ou de services publics sont autorisées, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière, et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

La zone comprend deux secteurs :

- Le secteur Ac qui correspond à l'emprise de fermes insérées dans le centre de la ville.
- Le secteur A/ qui correspond à l'emprise de protection des lisières des bois ou forêt de plus de 100 ha.
- Les secteurs Af correspondent à l'emprise d'une ferme isolée au nord de la commune et à des emplacements permettant l'implantation de nouvelles exploitations agricoles ou forestières, sans dénaturer les paysages environnants. Ces secteurs permettent ainsi d'éviter un possible mitage des terres agricoles par l'implantation de constructions, et de prescrire des espaces préférentiels d'implantation.

Objectifs

La vocation de la zone est de permettre le maintien voire le développement de cette activité agricole, ainsi que la préservation du paysage. La valeur agronomique des terres impose d'assurer la pérennité des exploitations en interdisant les activités et occupations du sol de nature à porter atteinte à l'équilibre économique et écologique indispensable aux exploitations agricoles.

Rappels

Des constructions remarquables ont été identifiées dans la zone au titre des articles L 123.1-5, 7° et R 123.11 du Code de l'urbanisme. Ces constructions sont recensées en annexe du règlement de PLU et indiquées sur le plan de zonage.

De plus, la zone est concernée par :

- le risque de retrait-gonflement des sols argileux
- des aléas d'inondation
- des enveloppes d'alerte potentiellement humides
- le classement sonore des infrastructures de transport terrestres
- le risque lié aux ouvrages électriques à haute et très haute tension

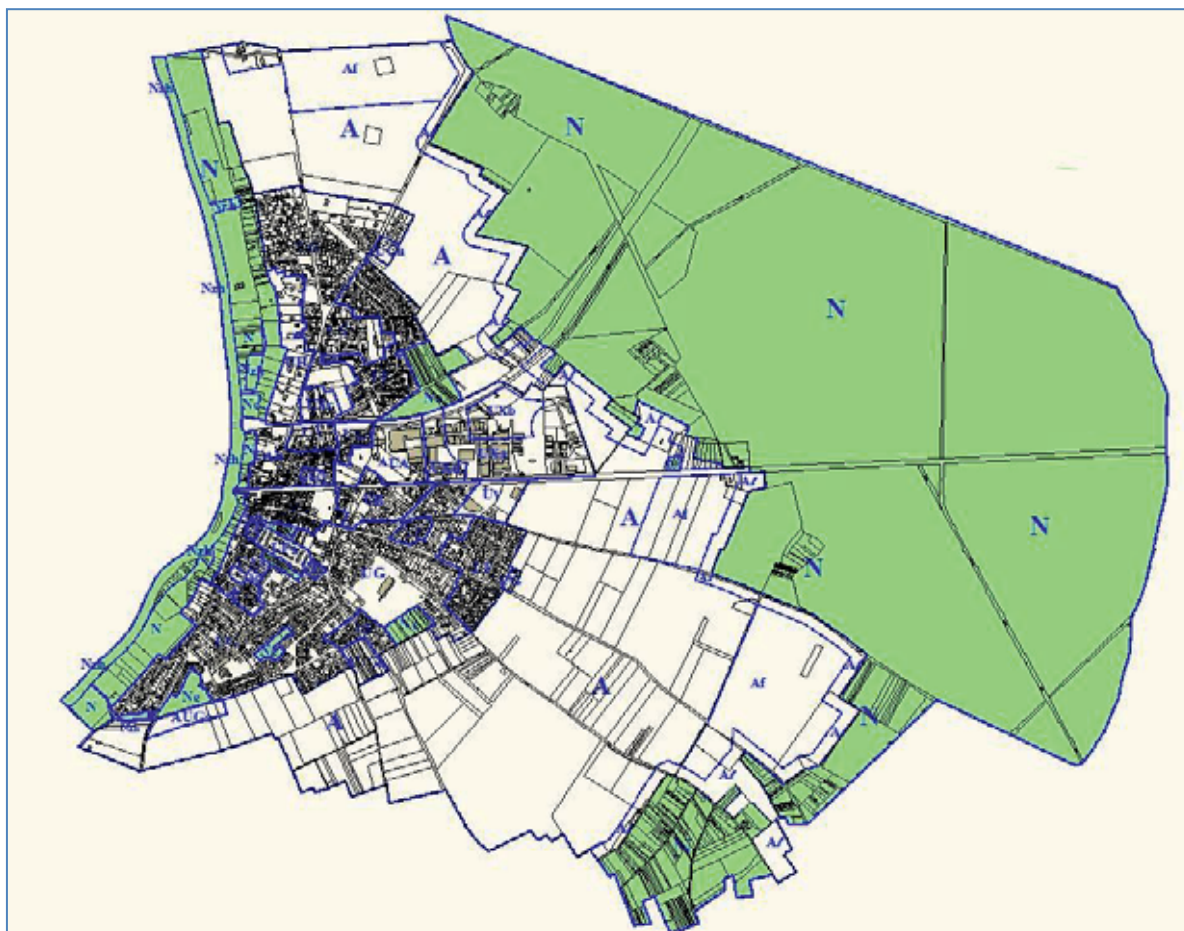
REGLES	JUSTIFICATIONS
ARTICLE 1	
<p><u>Interdictions :</u> Toute construction, occupation du sol et installation non autorisée en A2.</p> <p><u>Dans la zone non aedificandi :</u> Les constructions à destination d'habitat.</p>	<p>Dans le but de préserver les espaces agricoles de la commune, la rédaction de l'article 1 est volontairement restrictive.</p> <p>Une zone particulière a été définie sous la ligne à très haute tension et également de part et d'autre afin de préserver la population des risques sanitaires potentiels liés à l'infrastructure.</p>
ARTICLE 2	
<p><u>Implantations soumises à condition :</u> Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.</p> <p>Tout projet affectant de plus de 1000m² d'une enveloppe d'alerte potentiellement humide, devra faire l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, sauf à démontrer par une étude que la zone considérée n'est pas humide.</p> <p><u>Dans le secteur Ac et Af :</u> Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation</p>	<p>Le règlement prévoit également la possibilité de réaliser des constructions nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, seulement si leur implantation et leur usage n'entrave pas le bon déroulement de l'activité agricole.</p> <p>Les enveloppes d'alerte potentiellement humides peuvent s'avérer être des ressources essentielles pour la biodiversité, ainsi il convient de ne pas y nuire ou participer à sa dénaturation par l'implantation de constructions.</p> <p>Les exploitations sont autorisées uniquement</p>

<p>agricole (sous réserve qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages, et qu'elles soient intégrées à une exploitation conforme à deux fois la surface minimum d'assujettissement du schéma directeur régional des exploitations agricoles telle que fixée par arrêté préfectoral).</p> <p>Les exploitations équestres, sous réserve de concerner un cheptel de 20 chevaux minimum.</p> <p>Les constructions à usage d'habitation (sous réserve qu'elles soient destinées au logement des exploitants agricoles, qu'elles soient à moins de 150 m du bâtiment d'exploitation et que les bâtiments d'exploitation soient édifiés avant ou concomitamment au bâtiment d'habitation).</p> <p>Les constructions ou installations à destination d'exploitation agricole ou forestière.</p> <p><u>Dans le secteur A/</u> : Toute construction nouvelle est interdite dans la bande de 50 mètres de lisière de forêt matérialisée sur le document graphique, à l'exception de la réfection et de l'extension des constructions existantes à la date d'approbation du PLU.</p>	<p>dans les secteurs Af et Ac afin d'éviter un potentiel mitage des terres agricoles.</p> <p>Ces espaces sont d'une grande richesse paysagère et écologique, et permettent en particulier la constitution d'effet de front boisés. Ils nécessitent donc une protection. La règle permet d'y proscrire toutes nouvelles constructions.</p>
<p>ARTICLE 3</p> <p>Les voies en impasse sont autorisées si elles disposent d'une aire de retournement.</p>	<p>La règle permet aux véhicules privés et ceux des services publics, et en particulier les engins de lutte contre l'incendie et de ramassage des ordures ménagères et des objets encombrants, de pouvoir faire demi-tour.</p>
<p>ARTICLE 6</p> <p>Implantation en recul d'au moins 10 m.</p> <p><u>Dans le secteur Ac :</u> Les constructions doivent être édifiées soit à l'alignement, soit à une distance de 6 mètres maximum de l'alignement (lorsque la façade est supérieure à 25m).</p>	<p>Le recul de 10 mètres doit permettre de bien intégrer les constructions assez volumineuses des exploitations agricoles dans l'environnement. Ce retrait permet également de pouvoir manœuvrer et stocker des engins agricoles.</p> <p>La règle respecte la structure existante du tissu environnant (UA). Elle permet également de bonnes conditions d'habitabilité et d'harmonie architecturale dans le cas d'implantation de bâtiments de grande taille.</p>

ARTICLE 7	
<p>Les constructions doivent être implantées en retrait.</p> <p><u>La marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- $L=1/2H$ de la façade, avec un minimum de 4 mètres.- $L=1/4H$ de la façade, avec un minimum de 2,5 mètres (si façade aveugle). <p><u>Le long du ru du Travers :</u></p> <p>Les constructions devront s'implanter avec un retrait de 5 mètres minimum du ru.</p>	<p>La marge de retrait doit permettre de bien intégrer les constructions assez volumineuses des exploitations agricoles dans l'environnement. Ce retrait permet également de pouvoir manœuvrer et stocker des engins agricoles.</p> <p>Cette règle permet de préserver le caractère naturel et le rôle écologique du ru.</p>
ARTICLE 8	
<p><u>Dans le secteur Ac :</u></p> <p>La distance entre deux bâtiments doit être au moins égale à 4 m.</p>	<p>La distance doit permettre de bien intégrer les constructions assez volumineuses des exploitations agricoles dans l'environnement. Elle assure également des conditions d'habitabilité satisfaisantes en termes d'intimité, d'éclairage et d'ensoleillement puisque la ferme concernée est située dans un tissu urbain déjà relativement dense.</p>
ARTICLE 9	
<p><u>Dans le secteur Ac :</u></p> <p>CES de 40%.</p> <p><u>Dans le secteur Af :</u></p> <p>L'Emprise au Sol des constructions à usage d'habitation ne peut excéder 150 m².</p>	<p>La règle respecte la densité existante du tissu urbain, sans permettre de constructions supplémentaires qui pourraient nuire au caractère urbain du site dans lequel est implantée la ferme.</p> <p>Cette règle permet de conserver en surfaces agricoles presque l'intégralité des terrains de la zone. Néanmoins elle ne contraint pas pour autant les constructions agricoles, et permet le développement de ces dernières.</p>
ARTICLE 10	
<p><u>Dans le secteur Af :</u></p> <p>La hauteur totale des constructions (HT) ne doit pas excéder 15 m pour les bâtiments à usage d'exploitation par rapport au niveau du terrain naturel et 13 m pour les bâtiments à usage d'habitation.</p>	<p>Ces hauteurs permettent d'assurer une insertion harmonieuse des constructions dans leur environnement.</p>

<p><u>Dans le secteur Ac :</u> La hauteur totale (HT) ne doit pas excéder 11 mètres.</p>	<p>La règle est légèrement inférieure pour le secteur Ac afin d'être en harmonie avec les zones urbaines environnantes.</p>
<p>ARTICLE 11</p>	
<p>Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Des règles sont également prescrites pour les toitures, les façades, les menuiseries, les clôtures...</p>	<p>Ces règles prescrivent le soin de l'apparence des constructions afin d'assurer une bonne intégration dans le paysage naturel alentour. La réglementation des clôtures est particulièrement importante en zone agricole puisque qu'elle permet le passage de la petite faune qui joue un rôle écologique notable.</p>
<p>ARTICLE 13</p>	
<p>Toute plantation d'espèces cataloguées invasives est interdite. Il est interdit de planter des haies mono-spécifiques. Il est interdit de planter des essences non locales. Il est recommandé de planter des haies diversifiées d'essences locales dans les nouvelles plantations. <u>Dans la zone A (sauf le secteur Ac) :</u> Les espaces libres de construction doivent comprendre une surface de pleine terre au moins égale à 40% de leur superficie. Cependant, cette surface de pleine terre peut être en tout ou partie remplacée par des équivalents en surfaces végétalisées.</p>	<p>La zone A est concernée par des enveloppes potentiellement humides qui peuvent être propices au développement d'espèces invasives. La règle permet de limiter la prolifération d'espèces non souhaitées dans ces zones et de préserver une flore locale. La règle permet de limiter également l'imperméabilisation des sols.</p>

4.3.12. LA ZONE N



Caractéristiques

La zone N est la zone affectée aux espaces naturels, verts ou en eau. Il s'agit d'une zone naturelle à préserver, en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments naturels qui la composent, notamment les espaces cultivés, les coteaux de la Marne et les vastes espaces boisés.

On y distingue deux secteurs qui jouissent de règles particulières :

- Le secteur Nc qui porte sur un emplacement situé au Nord du secteur UAb, et un emplacement situé à l'Ouest de la forêt, le long de la RD603. Il peut accueillir des terrains aménagés de camping et de caravanes au sens R.111-33 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- Le secteur Ne qui porte sur plusieurs emplacements destinés aux équipements (activités de loisirs, aux jardins familiaux et aux services funéraires). Ils sont situés :
 - Pour les activités de loisir : au Sud de la zone UG, en continuité des équipements sportifs communaux; ils doivent pouvoir accueillir des équipements collectifs à caractère sportif ou de loisirs. Ils permettent également de préserver des ouvertures (paysagères et écologiques) vers l'espace agricole, en lisière d'urbanisation.
 - Pour le secteur service funéraire/jardins familiaux : au Nord de la voie ferrée, en bordure Est de l'urbanisation.
 - Le secteur Nzh espaces naturels situés en zone humide le long de la Marne et du ru du Travers.

Dans le reste de la zone, seules les constructions en lien avec le caractère de la zone sont autorisées, notamment en raison des règles de protection définies au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

Objectifs

Elle a pour vocation de protéger les espaces naturels en raison de l'intérêt écologique et paysager qu'ils représentent. Elle permet également de préserver des espaces naturels au sein du tissu urbain ou en lisière de l'urbanisation, essentiels aux continuités écologiques et au maintien d'une cohérence paysagère dans la ville.

Rappels

La zone est concernée par :

- le risque de retrait-gonflement des sols argileux
- des enveloppes d'alerte potentiellement humides
- des zones humides
- le classement sonore des infrastructures de transport terrestres
- des aléas d'inondation
- le risque lié aux ouvrages électriques à haute et très haute tension
- des zones de protection de l'aqueduc de la Dhuis

REGLES	JUSTIFICATIONS
ARTICLE 1	
<p><u>Interdictions :</u> Toute construction, occupation du sol et installation non autorisée en A2.</p> <p>Les mares identifiées au plan de zonage ne peuvent en aucun cas être détruites (par comblement, remblaiement, drainage...). Toute modification de leur alimentation en eau est interdite.</p> <p><u>Dans le secteur Nzh</u> Sont en outre interdits : tout ouvrage portant atteinte à la zone humide, et son alimentation en eau ; toute occupation du sol autre que naturelle ; toute utilisation du sol qui va à l'encontre de la protection du milieu. Si un plan de gestion existe, seules les opérations prévues au plan de gestion sont autorisées.</p> <p><u>Dans la zone non aedificandi :</u> Les constructions à destination d'habitat.</p>	<p>Dans le but de préserver les espaces naturels de la commune, la rédaction de l'article 1 est volontairement restrictive.</p> <p>Afin de protéger ce milieu particulièrement important du point de vue de la biodiversité</p> <p>Afin de protéger ces milieux particulièrement importants du point de vue de la biodiversité et des grands équilibres écologiques.</p> <p>Une zone particulière a été définie sous la ligne à très haute tension et également de part et d'autre afin de préserver la population des risques sanitaires potentiels liés à l'infrastructure.</p>
ARTICLE 2	
<p>Tout projet affectant de plus de 1000m² d'une enveloppe d'alerte potentiellement humide, devra faire l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, sauf à démontrer par une étude que la zone considérée n'est pas humide.</p>	<p>Les enveloppes d'alerte potentiellement humides peuvent s'avérer être des ressources essentielles pour la biodiversité, ainsi il convient de ne pas y nuire ou participer à sa dénaturation par l'implantation de</p>

L'aménagement des constructions existantes et légalement autorisées s'il est réalisé sans changement de destination et dans le volume existant.

L'extension mesurée des constructions existantes à destination d'habitat et légalement autorisées dans la limite de 10 % de la Surface de Plancher existante à l'approbation du présent dossier de Plan Local d'Urbanisme.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ne mettant pas en cause la vocation de la zone.

Les exhaussements et les affouillements du sol réalisés dans le but d'améliorer la protection de l'environnement (exemple : bassin de rétention, butte anti-bruit,...) ;

Les constructions, travaux, installations et aménagements s'ils sont nécessaires à l'exploitation ou à l'entretien de la forêt et des espaces verts ;

Les équipements légers dans la mesure où ils ne sont pas préjudiciables au paysage ou à la protection des milieux (parcours sportifs, aires de repos, kiosques...) ;

Les constructions, travaux, installations et aménagements liés à la réalisation des équipements d'infrastructure.

Dans le secteur Nc :

Terrains aménagés de camping et de caravanes.

Dans le secteur Nv :

Les aires d'accueil destinées à l'habitat des gens du voyage au sens de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

Dans le secteur Ne:

Les constructions et installations si elles sont nécessaires au fonctionnement des activités de sports et de loisirs ;

Les constructions et installations si elles sont nécessaires au fonctionnement du service funéraire;

Les constructions et installations si elles sont nécessaires au fonctionnement des jardins familiaux.

Les logements s'ils sont destinés aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements existants ou autorisés.

Les aires de jeux et de sports constituées de petits mobiliers si

constructions.

Dans le but de préserver les espaces naturels de la commune, la rédaction de l'article 2 est également volontairement restrictive. L'ensemble des occupations du sol autorisées devront s'intégrer dans le cadre environnant.

Afin de tenir compte des constructions existantes légalement autorisées à la date d'approbation du présent règlement, le règlement prévoit des possibilités de modifications dans le volume existant.

Par ailleurs, les occupations permettant d'améliorer l'accès aux sites et de mettre en valeur et protéger le paysage et l'environnement sont également autorisées (constructions pour l'entretien de la Marne, de la forêt et des espaces verts, équipements légers...).

La zone comporte des secteurs qui permettent d'adapter les droits à construire en fonction de la vocation particulière du site.

Les règles du secteur Nc autorisent les campings et caravanes afin de ne pas contraindre l'activité touristique sur la commune.

Les règles du secteur Nv autorisent l'implantation d'une aire d'accueil de gens du voyage, dans le respect du caractère naturel de la zone.

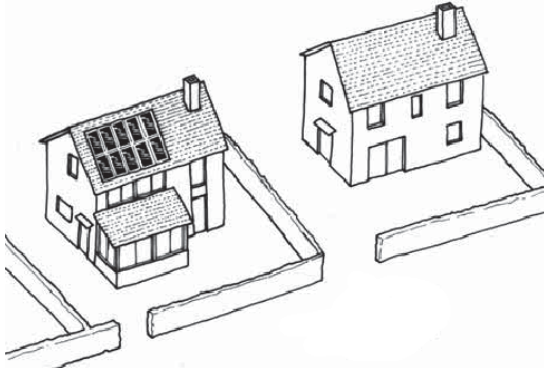
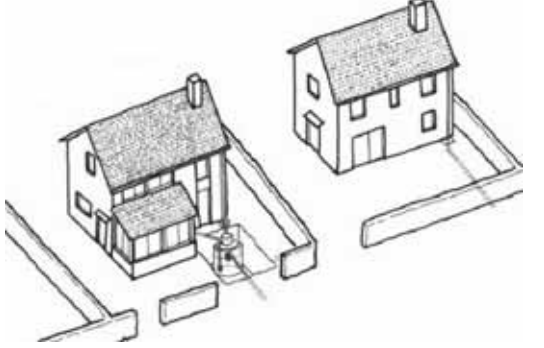
Les règles du secteur Ne autorisent les équipements afin de permettre la réalisation d'un cimetière paysager, la pérennité des activités de jardinage et des parcs urbains, ainsi que le possible agrandissement des équipements sportifs. Ces espaces jouent tous un rôle paysager et écologique dans l'espace urbain. Il est donc nécessaire de les préserver.

elles sont nécessaires à la pratique de parcours sportif ou de santé.	
ARTICLE 3	
La création de nouvelles voies en impasse est autorisée ; elles doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules privés et ceux des services publics puissent y faire demi-tour, dès lors que l'importance du secteur ainsi desservi le justifie.	La règle permet de ne pas contraindre l'accès des véhicules privés et ceux des services publics, et en particulier les engins de lutte contre l'incendie, essentiels en zone forestière.
ARTICLE 6	
Implantation en recul d'au moins 10 m.	Le recul de 10 mètres doit permettre de bien intégrer les constructions dans l'environnement et de préserver le caractère naturel des sites concernés.
ARTICLE 7	
<p>Les constructions doivent être implantées en retrait.</p> <p><u>La marge de retrait des constructions par rapport aux limites séparatives sera au moins égale à :</u></p> <p>- L=H de la façade, avec un minimum de 10 mètres.</p> <p><u>Le long du ru du Travers :</u></p> <p>Les constructions devront s'implanter avec un retrait de 5 mètres minimum du ru.</p>	<p>La marge de retrait de 10 mètres doit permettre de bien intégrer les constructions autorisées dans le paysage. L'objectif est également de préserver des lisières et zones tampons permettant le développement de la faune et de la flore et de préserver l'ambiance végétale.</p> <p>Cette règle permet de préserver le caractère naturel et le rôle écologique du ru.</p>
ARTICLE 8	
La distance comptée horizontalement entre deux constructions non contiguës doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux constructions sans pouvoir être inférieure à 10 mètres.	La règle doit permettre de bien intégrer les constructions autorisées dans le paysage. L'objectif est également de préserver des lisières et zones tampons entre les constructions permettant le développement de la faune et de la flore et de préserver l'ambiance végétale.
ARTICLE 9	
Le CES autorisé est de 10%.	Dans le but de préserver les espaces naturels de la commune, l'article 9 est volontairement restrictif. Par ailleurs, la taille importante des parcelles ne nécessite pas l'introduction d'un C.E.S plus important.
ARTICLE 10	

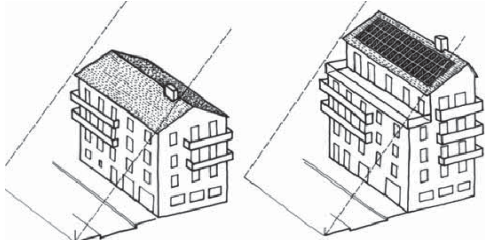
<p>La hauteur totale des constructions (HT) ne doit pas excéder 9 m.</p>	<p>Ces hauteurs doivent assurer une insertion harmonieuse des constructions dans leur environnement.</p>
<p>ARTICLE 11</p>	
<p>L'aspect esthétique des constructions nouvelles ainsi que des adjonctions ou modifications de constructions existantes sera étudié de manière à assurer leur parfaite intégration à la construction existante ainsi que dans le paysage naturel. Des règles sont également prescrites pour les toitures, les façades, les clôtures...</p>	<p>Ces règles prescrivent le soin de l'apparence des constructions afin d'assurer une bonne intégration dans le paysage alentour. La réglementation des clôtures est particulièrement importante en zone naturelle puisque qu'elle permet le passage de la petite faune qui joue un rôle écologique notable.</p>
<p>ARTICLE 13</p>	
<p>Toute plantation d'espèces cataloguées invasives est interdite. Il est interdit de planter des haies mono-spécifiques. Il est interdit de planter des essences non locales. Il est recommandé de planter des haies diversifiées d'essences locales dans les nouvelles plantations.</p> <p>Les espaces libres de construction doivent comprendre une surface de pleine terre au moins égale à 80% de leur superficie. Cependant, cette surface de pleine terre peut être en tout ou partie remplacée par des équivalents en surfaces végétalisées.</p> <p><u>Dans le secteur Nv</u> Les limites parcellaires, coïncidant avec les limites de la zone A, devront être paysagées sur une profondeur minimum de 5m. Cette bande paysagée devra comporter des haies champêtres libres d'essences locales. En outre, compte tenu du caractère sensible de la zone (proximité des lisières et d'une ZNIEFF de type 2, entrée de ville) les aménagements dans ce secteur devront faire l'objet d'une étude d'impact et d'insertion paysagère.</p> <p><u>Dans le secteur Nzh</u> Il est interdit de planter des essences horticoles. Seuls les travaux visant à améliorer l'écosystème et à le valoriser sont autorisés.</p>	<p>La zone N est concernée par des enveloppes potentiellement humides qui peuvent être propices au développement d'espèces invasives. La règle permet de limiter la prolifération d'espèces non souhaitées dans ces zones et de préserver une flore locale. La règle permet de limiter également l'imperméabilisation des sols.</p>

4.4. LES BONIFICATIONS LIEES AUX PERFORMANCES ENERGETIQUES

4.4.1. CES – ARTICLE 9 :

Zones	Variations	Règles	Justifications
UAa ; UB	Normal : 40% 10% ou citerne : 48% 10% et citerne : 50%	<p>Une élévation du CES est autorisée pour les constructions respectant une amélioration d'au minimum 10% des critères fixés par la réglementation en vigueur (48% ou 42% selon les zones) :</p>  <p>Une élévation du CES est autorisée pour les constructions disposant d'un dispositif de récupération des eaux pluviales par citerne enfouie(48% ou 42% selon les zones) :</p> 	<p>Le PLU de Trilport se veut respectueux sur le plan environnemental. Ainsi, les règles de bonification sont un moyen pour la commune d'être incitative sur l'évolution technique et écologique de l'habitat : plus de droits à construire si utilisation de l'un des procédés. C'est également une façon de compenser les surcoûts qu'entraîne ce type de dispositifs.</p>
UF ; UG ; AUGb	Normal : 35% 10% ou citerne : 42% 10% et citerne : 45%	<p>Une élévation du CES supplémentaire est autorisée pour les constructions remplissant les deux critères (50% ou 45% selon les zones).</p>	

4.4.2. HAUTEURS – ARTICLE 10 :

	Variations	Règle	Justifications
UAa; UAb ; UB ; UGa	11m → 13m	<p>Une élévation des hauteurs est autorisée pour les constructions respectant une amélioration d'au minimum 10% des critères fixés par la réglementation en vigueur:</p> 	<p>Le PLU de Trilport se veut respectueux sur le plan environnemental. Ainsi, les règles de bonification sont un moyen pour la commune d'être incitative sur l'évolution technique et écologique de l'habitat : élévation possible des bâtiments si utilisation d'un procédé respectueux. C'est également une façon de compenser les surcoûts qu'entraîne ce type de dispositifs.</p>

4.6. LA PROTECTION DU PATRIMOINE NATUREL

Le PADD a pour objectif de :

- Privilégier la réalisation des constructions nouvelles dans le tissu urbain existant
- Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques
- Préserver les espaces ouverts et développer l'activité agricole et sylvicole
- Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation
- Préserver la forêt domaniale de Montceaux et les bois
- Maintenir les espaces ouverts pour leurs qualités paysagères et valoriser la lisière entre la zone urbanisée et les espaces agricoles ou naturels
- Renforcer la place du végétal en ville en développant les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine
- Adapter la ville au réchauffement climatique

Afin de répondre à cet objectif, le PLU s'appuie sur les articles du Code de l'Urbanisme suivants :

« Les zones naturelles et forestières sont dites " zones N ". Peuvent être classés en zone naturelle et forestière, les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison : a) soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ; b) soit de l'existence d'une exploitation forestière ; c) soit de leur caractère d'espaces naturels » (article R.123-8 du Code de l'Urbanisme).

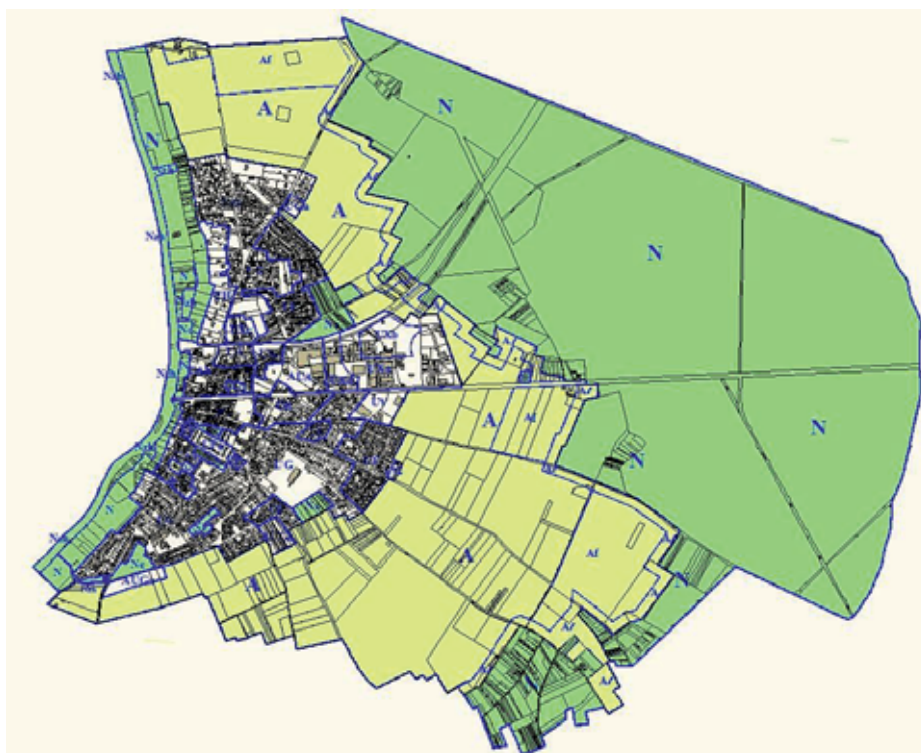
« Les documents graphiques du règlement font, en outre, apparaître s'il y a lieu : a) les espaces boisés classés définis à l'article L. 130-1 ; (...) ; h) les éléments de paysage, les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique, et notamment les secteurs dans lesquels la démolition des immeubles est subordonnée à la délivrance d'un permis de démolir ; i) les espaces et secteurs contribuant aux continuités écologiques et à la trame verte et bleue » (article R.123-11 du Code de l'Urbanisme).

Le classement des secteurs naturels et paysagers en zone naturelle (N) permet d'interdire toute urbanisation ou imperméabilisation qui ne serait pas réalisée dans le cadre de leur protection et de leur mise en valeur. Associé au zonage agricole (A), ce classement assure en grande partie la protection de la trame verte et bleu identifiée dans la commune.

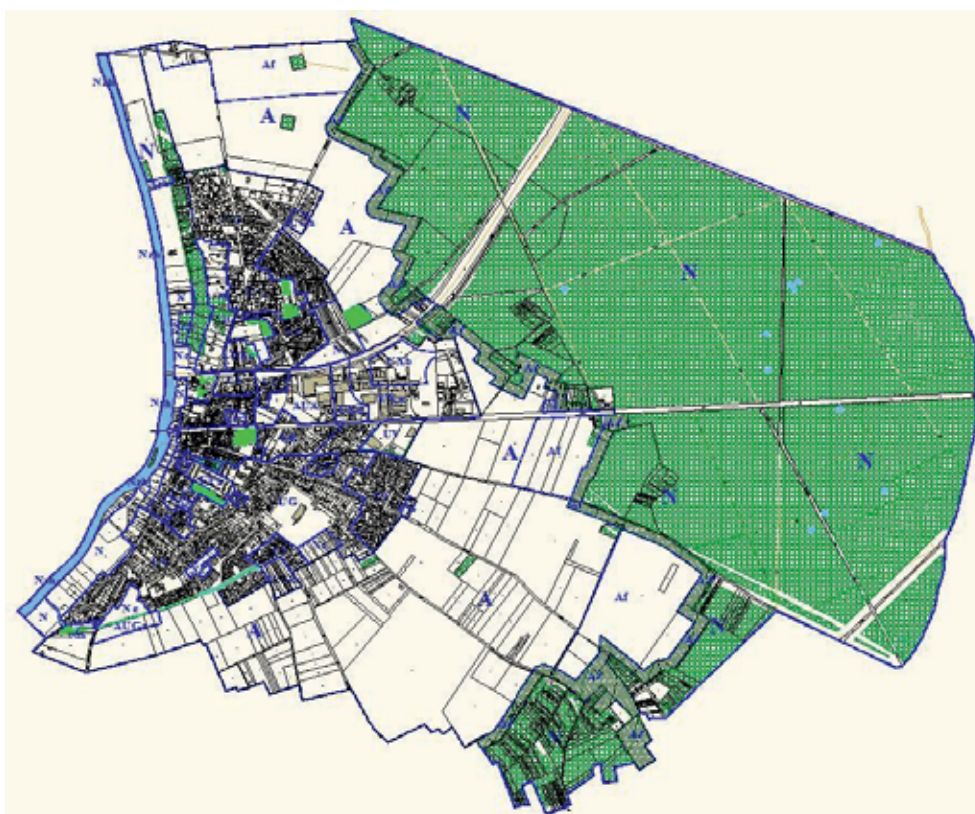
La trame verte et bleue n'est toutefois pas située exclusivement en zone naturelle et agricole. Les continuités écologiques par exemple, pour se développer, doivent traverser des espaces urbanisés. Certains continuités fonctionnent actuellement mais d'autres pourraient être développées et ainsi favoriser le développement de la biodiversité. Par ailleurs, certains espaces verts présents dans le tissu urbain (favorisés notamment grâce aux bandes constructibles) présentent des qualités comparables à certains espaces naturels et participent également de la qualité du cadre de vie.

Le PLU prévoit donc des éléments complémentaires aux classements en zone A et N pour protéger les espaces naturels et permettre le développement de la biodiversité. Il s'agit notamment des classements EBC ou EVP.

Le zonage A (jaune) et N (vert) du PLU



Les trames verte et bleue protégées au PLU



4.6.1. LA PROTECTION DES ESPACES VERTS, BOISES, EN EAU

4.6.1.1. Les espaces boisés classés, EBC

Le classement peut concerner les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, arbres isolés, haies ou réseaux de haies, plantations d'alignements. Le classement en espace boisé est une règle très protectrice. En effet, le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue aux chapitres Ier et II du titre Ier livre III du code forestier. Les coupes et abattages d'arbres y sont soumis à déclaration préalable.

Au total **458 hectares** de boisements et de forêts ont été classés en EBC au PLU de Trilport, soit environ 42% de la commune. Il s'agit des boisements composant la forêt domaniale de Montceaux, le bois des Meulières, le coteau en bordure de Marne, ainsi que des boisements épars situés dans la plaine agricole.

Le règlement de Trilport encadre la gestion de ces espaces qui doivent être protégés et mis en valeur :

Article 1

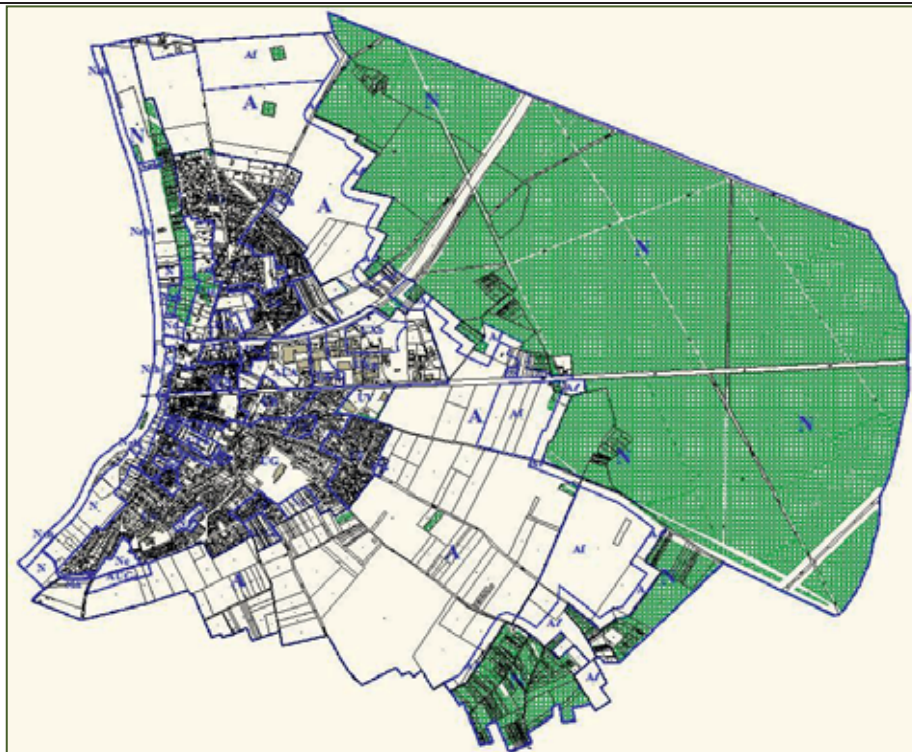
« Dans les Espaces Boisés Classés, tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. La demande d'autorisation de défrichement est rejetée de plein droit. »

Article 2

« Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à déclaration préalable dans les espaces boisés classés au titre de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme. »

Article 13

« Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions de l'article L 130-1 du Code de l'Urbanisme. Rien ne doit compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. »



4.6.1.2. Les espaces verts protégés, EVP

Les Espaces Verts Protégés (EVP) ont plusieurs avantages :

- Ils sont plus efficaces pour la mise en valeur des espaces verts. Contrairement aux EBC, ils permettent la création de cheminements, d'aménagements légers tels qu'espaces de pique-nique, bancs... ;
- Plus souples que les EBC, ils facilitent l'entretien des espaces verts ouverts au public en permettant notamment l'abattage des arbres malades ou dangereux ;
- Les EBC ont comme finalité la protection ou la création de boisements en laissant de côté la protection des espaces verts non boisés, en particulier les espaces ouverts qui sont plus souvent fragilisés par la croissance urbaine. Ces espaces peuvent être protégés au titre des EVP ;
- Enfin, les EVP sont plus souples avec des possibilités de moduler le périmètre des terrains tout en conservant leur superficie initiale.

Au total **6,3 hectares** d'espaces naturels ont été classés en EVP au PLU de Trilport, soit environ 0,6% de la commune. Il s'agit de plusieurs espaces verts différents présents dans ou en limite du tissu urbain :

Localisation de l'EVP	Zonage	Taille (ha)	Justifications
Bords du ru du Travers	UG, AUGa, A, Ne	0,41	Protection du rôle écologique du ru (zone d'alerte potentiellement humide) sur 5m de part et d'autre
Parc paysager Sud	Ne	0,41	Protection paysagère (espace ouvert) et du rôle joué pour la biodiversité dans ce parc enserré dans le tissu urbain
Coteau Sud	N	1,05	Protection des boisements remarquables en bord de Marne
Parc résidence de la Marne Sud	N	0,67	Protection paysagère des jardins et rôle pour la biodiversité (cœur d'îlot)
Parc résidence de la Marne Nord	N	0,81	Protection paysagère des jardins et rôle pour la biodiversité (cœur d'îlot)
Parc municipal	UA	0,68	Protection des boisements et espaces verts remarquables
Le parc aux Pourceaux-Ouest	AUA	0,20	Protection des boisements remarquables
Alignements d'arbres zone commerciale	UV	0,1	Protection des boisements remarquables
21 av. du Gal de Gaulle	UAb	0,1	Protection des boisements remarquables et du fond de jardin (cœur d'îlot)
Villa Bia	UAb	0,09	Protection des boisements remarquables et du fond de jardin (cœur d'îlot)
Nugues	UXc	0,1	Protection des boisements remarquables et du fond de jardin (cœur d'îlot)
Cimetière	UG	0,27	Protection paysagère (espace ouvert) et de quelques boisements remarquables
Boisements chemin d'Armentières	Ne	0,85	Protection des boisements remarquables
Ecole de la Charmoye	UG	0,56	Protection paysagère (espace ouvert) et de quelques boisements remarquables

Le règlement de Trilport encadre la gestion de ces espaces qui doivent être protégés et mis en valeur :

Article 1

« Les espaces verts protégés sont inscrits aux documents graphiques du présent règlement au titre des articles L 123-1-5 III 2° et R 123.11 du Code de l'urbanisme. Sur les terrains mentionnés aux documents graphiques du présent règlement comme faisant l'objet de cette protection, toute construction, reconstruction ou installation est interdite sauf dans les cas prévus à l'article 2.»

Article 2

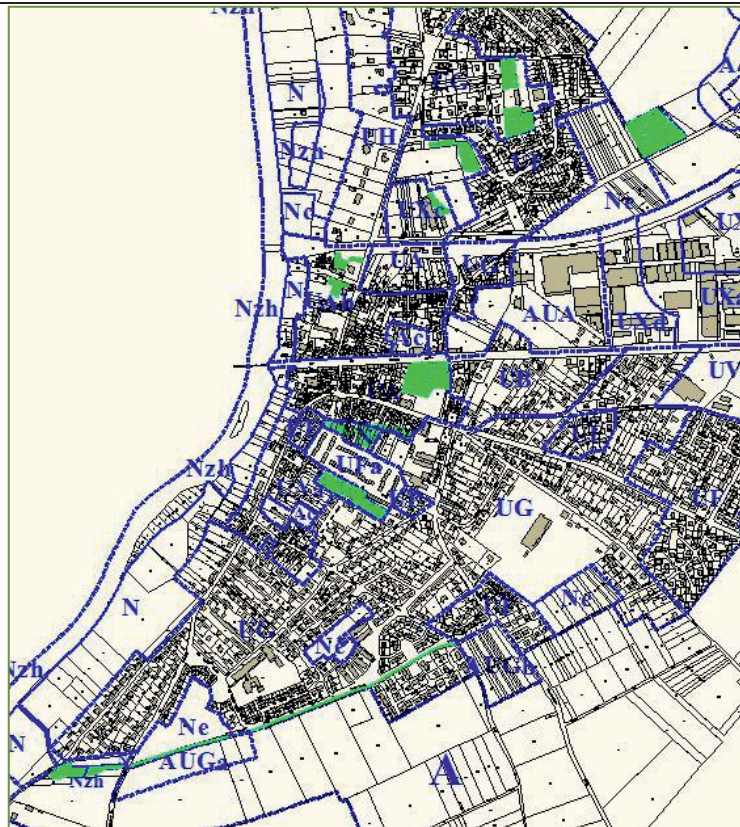
« Sur les terrains mentionnés aux documents graphiques du présent règlement comme faisant l'objet de cette protection, toute construction, reconstruction ou installation devra contribuer à mettre en valeur les espaces verts.

Seules y sont autorisées des modifications mineures, c'est-à-dire des modifications qui ne portent atteinte ni à la qualité paysagère, ni aux continuités écologiques et qui préservent la superficie totale de l'espace vert.»

Article 13

« La modification mineure de l'état de ces terrains est admise dans la mesure où elle conserve la continuité de l'espace vert ou écologique ainsi que sa superficie dans l'unité foncière.

La modification de l'état de ces terrains est admise dans la mesure où elle conserve la superficie de l'espace vert. La disparition ou l'altération des arbres situés dans un Espace Vert Protégé ne peut en aucun cas le déqualifier et supprimer la protection qui le couvre. »



4.6.1.3. La trame bleue

La Marne, le ru du Travers et 12 mares¹ sont protégés par la Trame Bleue pour leur rôle écologique (notamment en termes de continuités) et paysager.

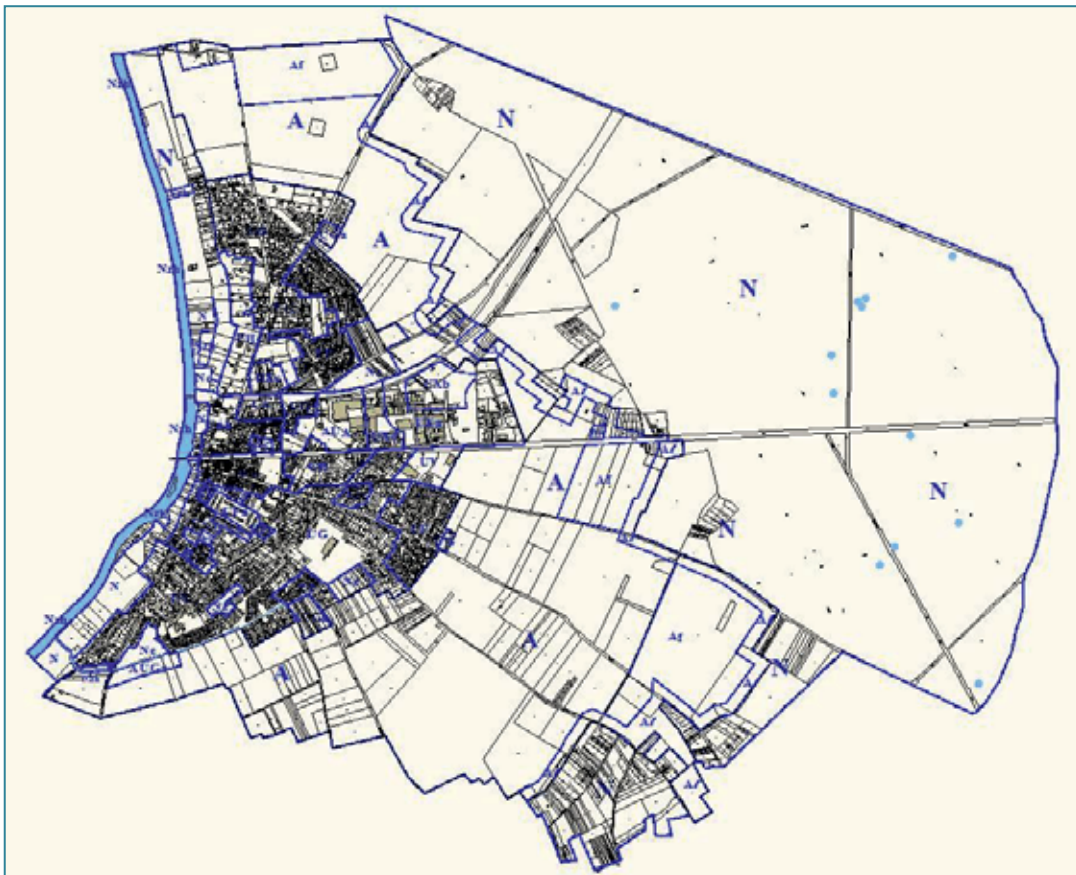
Nota : L'une des mares de l'inventaire située dans la forêt de Montceaux n'a pas été classée en trame bleue car elle se localisait sur l'aqueduc de la Dhuis. Afin de ne pas contraindre les travaux relatifs à cette infrastructure il a semblé préférable de l'omettre.

Le règlement de Trilport encadre la gestion de ces espaces qui doivent être protégés et mis en valeur :

Article 1

Dans la trame bleue sont interdits :

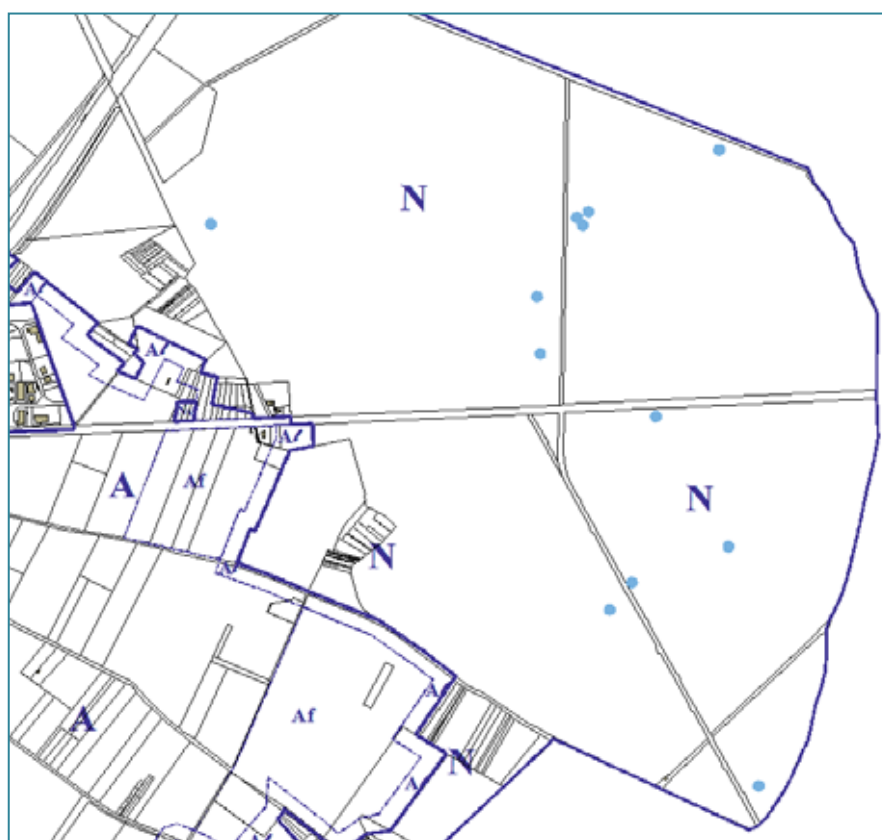
- « tous travaux, toute occupation et utilisation du sol, ainsi que tout aménagement susceptible de compromettre l'existence, la qualité hydraulique et biologique des sites identifiés
- Les comblements, affouillements, exhaussements des sols
- Le drainage, le remblaiement ou le comblement
- Les dépôts divers
- L'imperméabilisation des sols
- La plantation de boisements susceptibles de remettre en cause les particularités écologiques de la zone »



¹ D'après l'inventaire SNPN des mares sur Trilport, 2014



Le ru du Travers



Les mares trilportaises

4.6.1.4. La zone de lisière

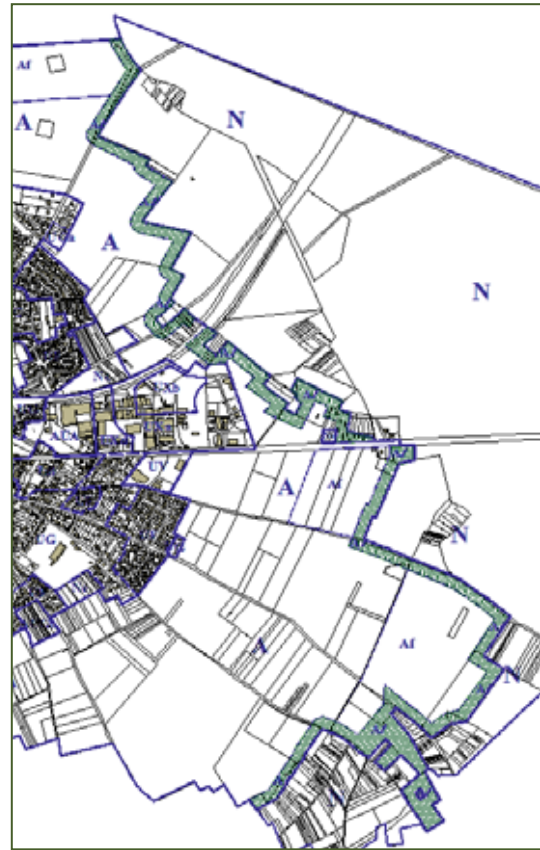
Dans le cadre de la protection des lisières des bois ou forêts de plus de 100 ha, toute nouvelle urbanisation est interdite à moins de 50 mètres, en dehors des sites urbains constitués. Ces dernières sont d'une grande richesse paysagère et écologique, et permettent en particulier la constitution d'effet de front boisés.

Le PLU respecte cette règle puisque la lisière du boisement est classée en zone A et qu'un secteur spécifique A/a été créé. La lisière est en outre délimitée au document graphique. Toute nouvelle construction y est interdite.

Au total **38,73 hectares** d'espaces agricoles sont classés en zone de lisière au PLU de Trilport.

Le règlement de Trilport encadre la gestion de ces espaces qui doivent être protégés et mis en valeur :

*« Dans la marge des lisières de forêt de plus de 100ha :
Toute construction nouvelle est interdite dans la bande de 50 mètres de lisière de forêt matérialisée sur le document graphique, à l'exception de la réfection et de l'extension des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. »*



4.6.2. LA PROTECTION ET LE DEVELOPPEMENT DE LA TRAME VERTE

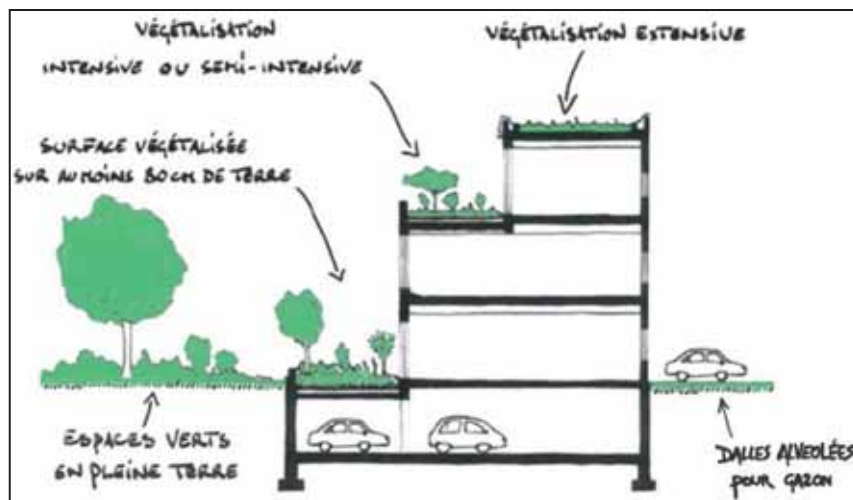
La Trame Verte et ses continuités écologiques sont protégées au titre du classement en N, en A, ainsi que par le classement des certains espaces en EBC, en EVP ou par la Trame Bleue. Toutefois, cela ne suffit pas à protéger et développer les continuités écologiques fonctionnelles et potentielles identifiées dans le diagnostic.

4.6.2.1. Le coefficient de végétalisation (ou de Biotope)

La trame verte est d'autant plus robuste qu'elle s'étend aux espaces urbanisés. Ainsi, afin d'éviter une trop forte imperméabilisation des sols et pour favoriser les surfaces de pleine terre qui participent pleinement au développement de la biodiversité, le règlement du PLU instaure une surface de pleine terre obligatoire sur toutes les zones (sauf UF et AUA), modulable suivant des équivalents en surfaces végétalisées (coefficient).

Ce coefficient détermine la part de la surface totale du terrain d'assiette qui devra obligatoirement pouvoir être végétalisée. En fonction de la nature des sols et pour valoriser les espaces de pleine terre, un coefficient sera appliqué dans le calcul de la surface végétalisée. Pour ce faire, sont distinguées :

- La Surface de Pleine Terre (Spt) : Coefficient 1
- La Surface végétalisée sur une épaisseur d'au moins 0,80 mètres de terre (Ssv) : Coefficient 0,6
- La végétalisation intensive ou semi-intensive (Svi) : Coefficient 0,4
- La végétalisation extensive (Sve) : Coefficient 0,3
- Les murs végétalisés : Coefficient 0,2



La formule de calcul de la surface totale des espaces verts est la suivante :

$$S = Spt + (Ssv \times 0.6) + (Svi \times 0.4) + (Sve \times 0.3) + (Smv \times 0.2)$$

Un espace non construit peut être qualifié de « pleine terre » si :

- son revêtement est perméable ;
- sur une profondeur de 10 mètres de profondeur à compter de sa surface, il ne comporte que le passage éventuel de réseaux (électricité, téléphone, internet, eaux potable, usées, pluviales) ;
- il doit pouvoir recevoir des plantations.

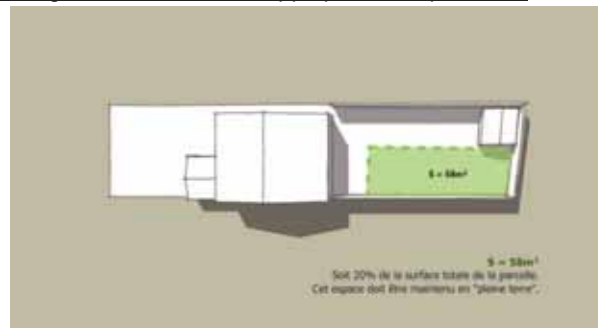
Explication, justification des choix du PADD et exposé des motifs de la réglementation du PLU

Les aires de stationnement et leurs accès sont exclus des surfaces de pleine terre. Pour les zones concernées (UA), la règle du coefficient de végétalisation ne s'applique qu'aux unités foncières dont la surface est supérieure ou égale à 300m².

Comme vu précédemment, chaque unité foncière concernée par la règle devra alors justifier de la surface totale du terrain d'assiette qui devra obligatoirement être végétalisée. La part considérée comme obligatoire est variable en fonction des zones du PLU de Trilport :

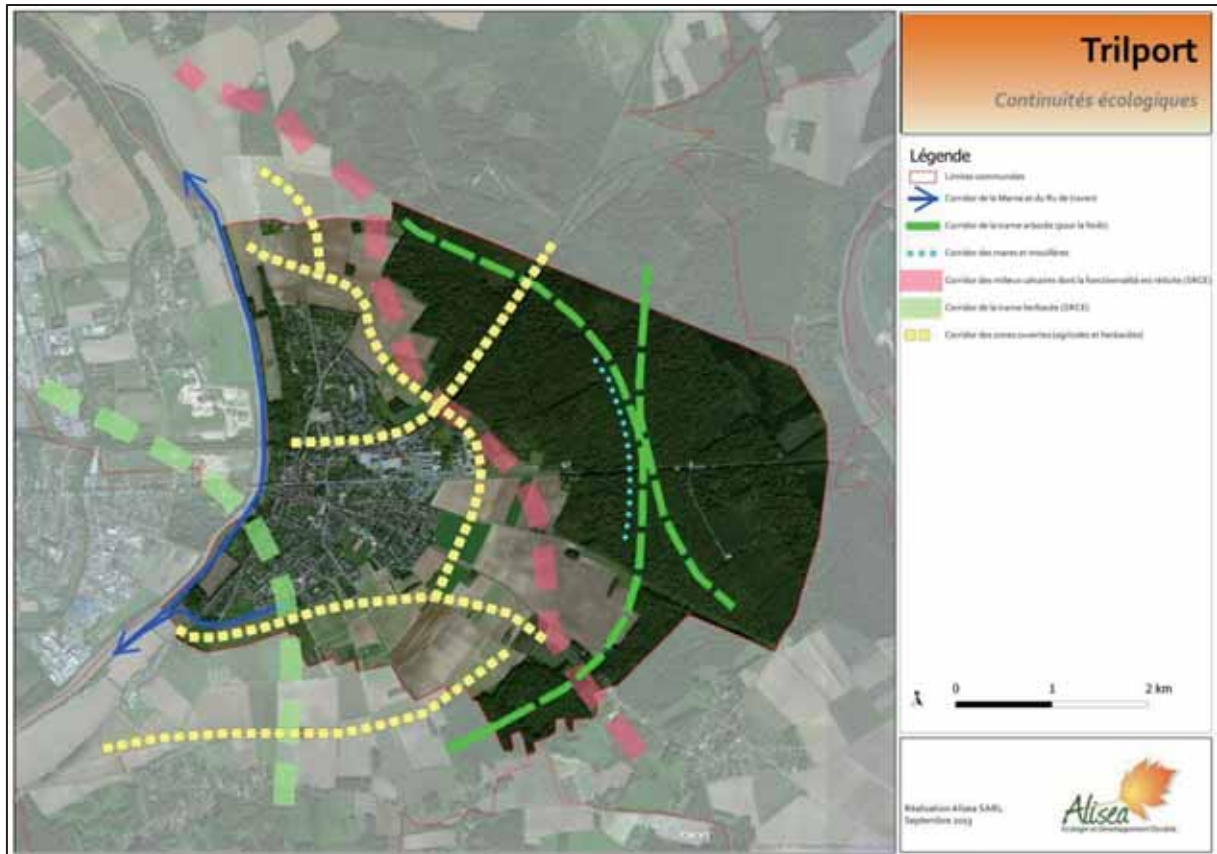
UA	UB	UF	UG	UH	UV	UX	AUA	AUG	A	N
40%	30%	-	25%	60%	15%	10%	-	25%	40%	80%

Illustration d'un coefficient de végétalisation de 20% appliqué à une parcelle :



4.6.2.2. Les corridors écologiques et réservoirs de biodiversité

La ville de Trilport est traversée par des corridors écologiques de niveau local et est composée par des réservoirs de biodiversité intéressants. Des études menées dans ce cadre ont identifié une biodiversité importante tant au niveau de la faune que de la flore.



Plusieurs continuités ou réservoirs écologiques composent le territoire communal. Afin de préserver les corridors écologiques, ces espaces ont été classés en zone N ou A au PLU ou comme éléments de la Trame Bleue. Ils sont mêmes parfois également classés en EVP ou en EBC.

- La Marne en constitue une. Corridor aquatique, elle a été classée en zone N et en Trame Bleue.
- Le réservoir de biodiversité composé par les forêts structurantes dans la majeure partie de la commune a été classé en zone N, et la plupart des boisements en EBC. Cet espace concentre notamment 2 corridors de la sous-trame arborée, et un corridor constitué par les mares et les mouillères (Trame Bleue).
- L'une est la continuité écologique de la trame herbacée qui relie le Sud de la commune aux berges. La plupart de ces espaces ont été classés en N, A et/ou en EVP.
- La présence de 5 corridors des zones ouvertes (agricole ou herbacée) est également à noter. La majorité de ces corridors se situe en zone A ou en zone N et traverse les petits boisements protégés en EVP ou EBC.
- Enfin, un dernier corridor est identifié, il s'agit du corridor des milieux calcaires à fonctionnalité réduite, traversant la commune du Nord au Sud. Ce corridor est classé en zones N ou A.

4.7. LA PROTECTION DU PATRIMOINE BATI

Le plan de zonage est une pièce constitutive du règlement du PLU. Il est construit autour des objectifs mis en avant dans le projet de ville (PADD). Il présente notamment le bâti remarquable classé.

Extrait du PADD :

« Permettre la reconversion et la valorisation du bâti ancien de qualité dans la ville dans le respect des contraintes environnementales et urbaines »

« Protéger le patrimoine bâti remarquable en particulier l'église, le pigeonnier de la ferme située rue du Maréchal Joffre, le bâti pavillonnaire en pierres meulières du début du XXème siècle, les maisons des années 1950 et l'ancienne chaufferie conçues par l'architecte Otto Muller. »

Ces orientations ont été reprises et complétées suite à un repérage. Ils sont inscrits aux documents graphiques. Ils sont protégés au titre des articles L 123.1-5 et R 123.11 du Code de l'urbanisme. Sur ces constructions, les travaux sont autorisés si les interventions ont pour objet la conservation, la restauration ou la réhabilitation de ces bâtiments. La démolition de parties de constructions telles qu'adjonctions ou transformations réalisées ultérieurement altérant le caractère architectural des constructions remarquables pourra être autorisée. Ainsi 31 sites (bâtiments, murs, place, ensembles urbains) ont été classés au PLU de Trilport (Voir Annexes VI du Règlement).

Portion Nord





Usine Kléber Colombes, © Atelier TEL Maison, villa parisienne, © Atelier TEL

Portion Sud



Pigeonnier, © Atelier TEL

Ferme Saint-Faron, © Atelier TEL

4.8. LES EMPLACEMENTS RESERVES

Le PADD a pour objectif :

- De renforcer le niveau d'équipement de la commune
- De renouveler et diversifier le parc de logements
- De s'appuyer sur la réalisation d'un nouveau cimetière paysager
- De participer à la diffusion de la biodiversité par la création de jardins familiaux notamment

Dans ce cadre, et pour mener à bien ces objectifs, le PLU instaure, en application de l'article L.123-1-5-V du Code de l'urbanisme, des emplacements réservés «aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ». En outre, dans les zone U et A, le PLU instaure, en application de l'article L.123-2-b du Code de l'urbanisme, « des emplacements réservés à la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements qu'il définit ».L'ensemble de ces emplacements réservés, indiqués aux documents graphiques, sont numérotés et répertoriés dans la liste ci-après. Cette liste précise également la destination pour laquelle le terrain a été réservé.

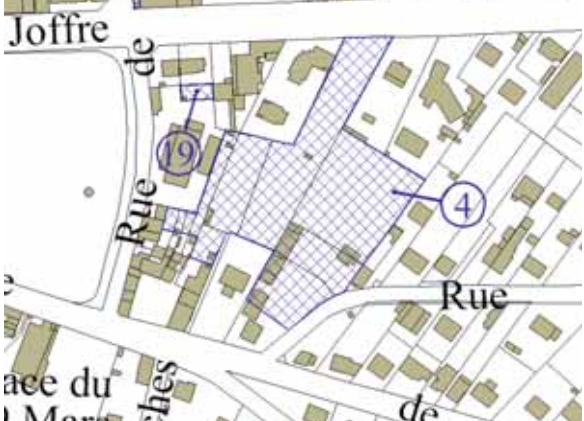
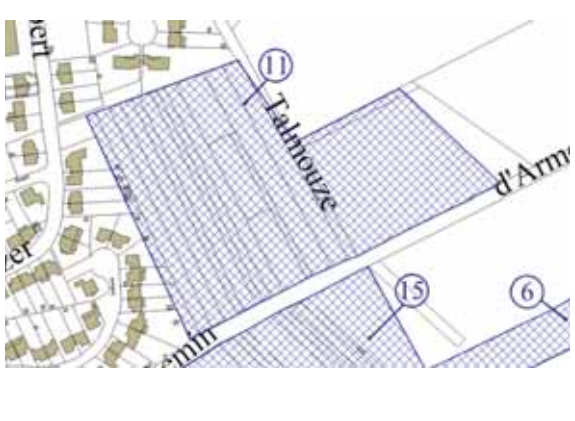
L'inscription d'un emplacement réservé rend le terrain ou la portion de terrain concernée inconstructible pour toute autre affectation que celle prévue.

En contrepartie, le propriétaire du terrain concerné peut, en application de l'article L.123-17 du Code de l'urbanisme, mettre le bénéficiaire de la réserve en demeure d'acquiescer son terrain.

20 emplacements réservés ont été identifiés dans le PLU de Trilport :

N°	DESTINATION	SUPERFICIE APPROCHEE
1	Equipements scolaires et équipements publics liés au fonctionnement scolaire	4 805 m ²
2	Parking	509 m ²
3	Parking	709 m ²
4	Réalisation de 33% de logements locatifs sociaux	8 449 m ²
5	Elargissement voirie	16 228 m ²
6	Elargissement voies	93 317 m ²
7	Chemins d'accès aux puits d'eau potable (largeur 3.50m)	559 m ²
8	Elargissement pour cheminement piétonnier	4 319 m ²
9	Voirie nouvelle	4 090 m ²
10	Elargissement voies	189 m ²
11	Création d'un cimetière	27 896 m ²
12	Création d'un stationnement bus	1 816 m ²
13	Création d'un espace de loisirs et de détente	852 m ²
14	Création d'une aire d'accueil pour les gens du voyage	2 986 m ²
15	Jardins familiaux et espace de détente	15 524 m ²
16	Élargissement voirie	1 772 m ²
17	Captage	798 m ²
18	Réalisation de voirie	462 m ²
19	Extension ateliers municipaux	127 m ²
20	Alignement	22 m ²
21	Voie nouvelle	713m ²

Exemples (extraits du plan de zonage) :

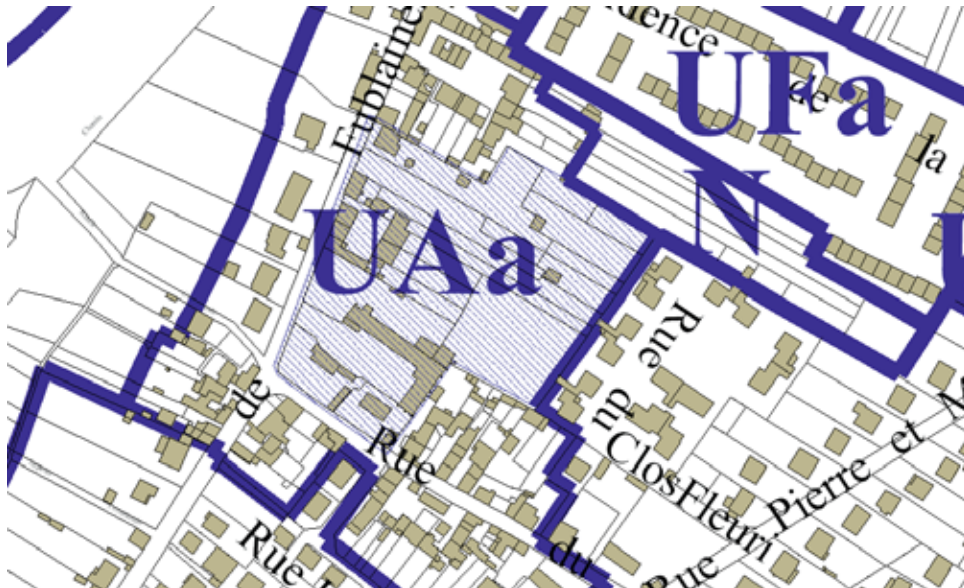
<i>Emplacement réservé n°4</i>	<i>Emplacement réservé n°11</i>
	
<p>Cet ER doit permettre la réalisation de logements, pour 1/3 sociaux afin d'améliorer l'offre en logement pour les Trilportais, et de participer à la densification du tissu urbain.</p>	<p>Cet ER doit permettre la réalisation d'un cimetière paysager, afin de créer une transition paysagère entre espace urbain et espaces agricoles ou naturels, en répondant aux besoins funéraires.</p>

4.9. LES PERIMETRES DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE ; SECTEURS OU ZONES URBAINES OU LES CONSTRUCTIONS OU INSTALLATIONS D'UNE SUPERFICIE SUPERIEURE AU SEUIL DEFINI PAR LE REGLEMENT SONT INTERDITES

Le code de l'urbanisme prévoit que « dans les zones urbaines ou à urbaniser, le plan local d'urbanisme peut instituer des servitudes consistant à interdire, sous réserve d'une justification particulière, dans un périmètre qu'il délimite et pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement ; les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont toutefois autorisés. » L123-2 a)

Ainsi le PLU de Trilport institue 4 périmètres dans lesquels la constructibilité est limitée. Ils concernent les zones UA, UG et AUA.

Périmètre de constructibilité limitée n°1 – secteur UAa



Localisation

Situé dans le secteur UAa, le périmètre concerne plusieurs terrains du quartier du Bout Cornet. Il est délimité à l'Ouest par la rue de Fublaines et au Sud par la rue du Bout Cornet. Il inclut également les terrains occupés par la ferme Saint-Faron.

Superficie

1,6 hectare.

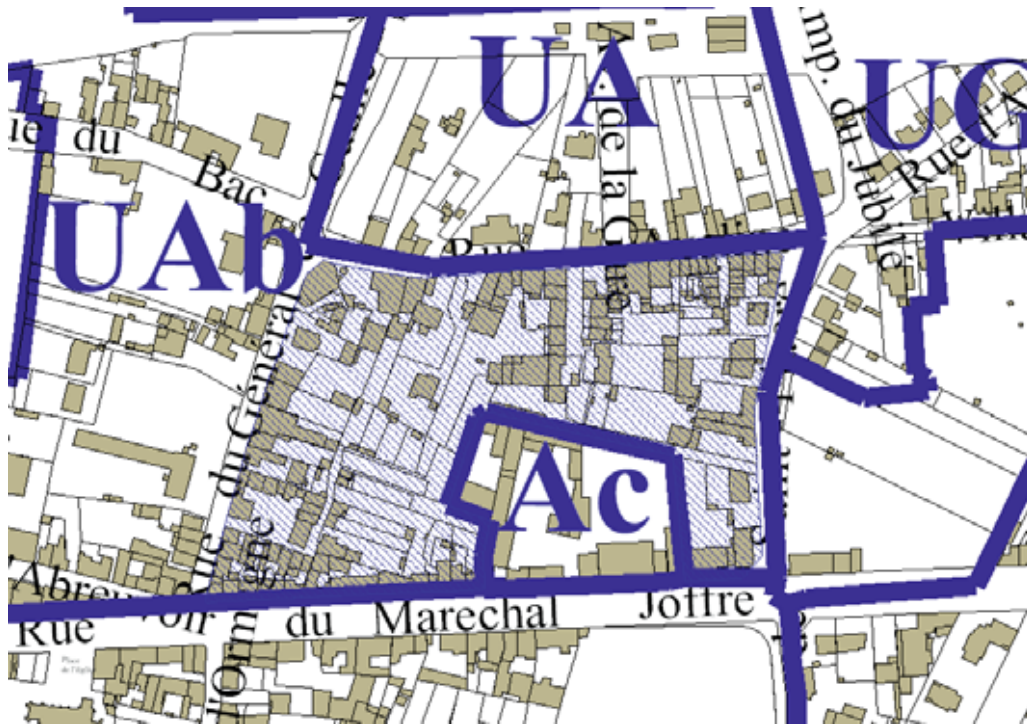
Règle

Pendant une durée de 5 ans, toute construction ou installation est interdite, seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée ne dépassant pas 20m² de surface de plancher.

Justification

Ce périmètre a pour but l'attente de l'approbation d'une réflexion d'ensemble afin d'encadrer l'évolution urbaine harmonieuse de ce secteur, qui demeure assez enclavé et qui dispose d'attributs paysagers et patrimoniaux remarquables. Le périmètre permet également de préserver les espaces verts situés en cœur d'îlot.

Périmètre de constructibilité limitée n°2 – secteur UAb



Localisation

Situé dans le secteur UAb, le périmètre est circonscrit par la rue du Général-de-Gaulle, la rue Aveline, la rue Saint-Fiacre et la rue du Maréchal Joffre (RD603). Il exclut néanmoins les terrains occupés par la ferme du 47, rue du Maréchal Joffre.

Superficie

2,6 hectares.

Règle

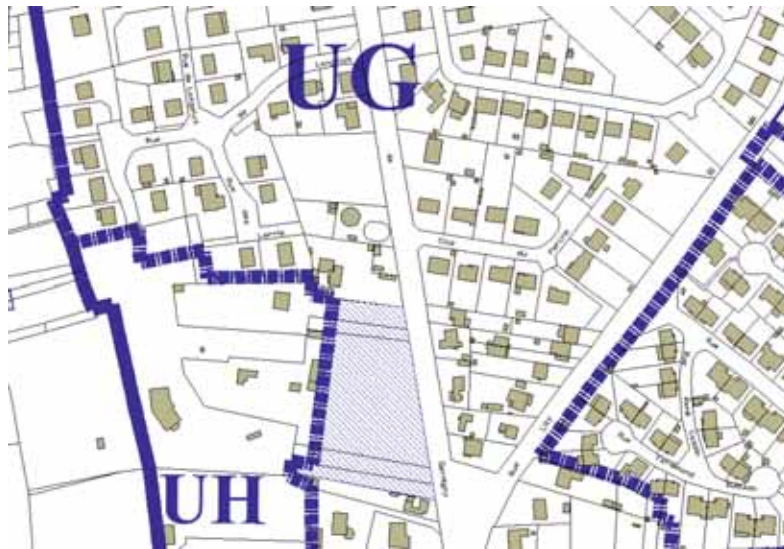
En l'absence d'un projet d'ensemble concerté et pendant une durée maximum de 5 ans, toute construction ou installation est interdite, seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée ne dépassant pas 20m² de surface de plancher.

Justification

Le périmètre a pour but l'attente de l'approbation d'une réflexion d'ensemble menée en concertation avec les propriétaires et les riverains afin d'encadrer l'évolution urbaine harmonieuse de ces secteurs. Ces terrains constituent un enjeu essentiel dans la perspective d'un redéploiement du centre-ville.

Il pourra faire l'objet d'une OAP qui sera intégrée au PLU au moyen d'une modification quand l'ensemble des partenaires seront en accord sur un projet d'ensemble.

Périmètre de constructibilité limitée n°3 – zone UG



Localisation

Situé dans la zone UG et en limite de la zone UH le périmètre concerne plusieurs terrains de la rue de Germigny en face de l'intersection avec la rue de Lizy.

Superficie

0,68 hectare.

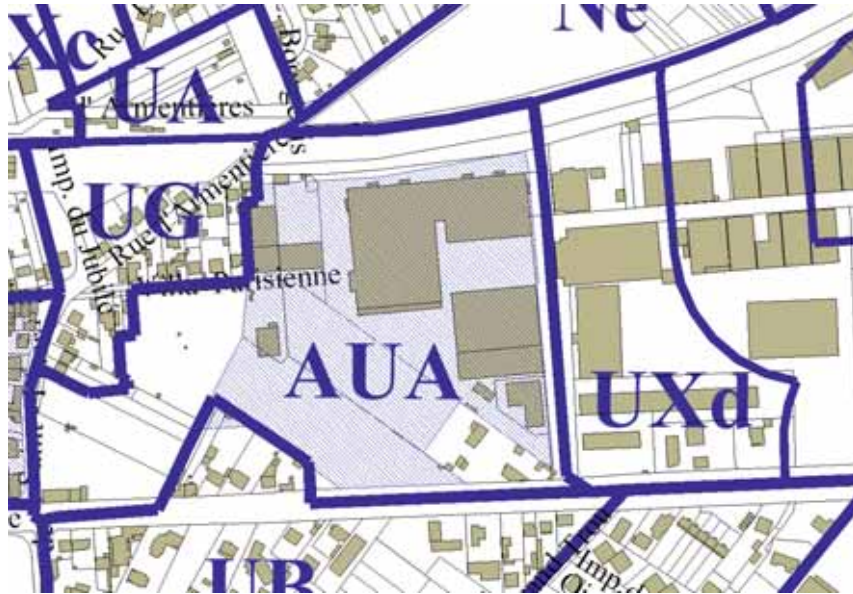
Règle

En l'absence d'un projet d'ensemble concerté et pendant une durée maximum de 5 ans, toute construction ou installation est interdite, seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée ne dépassant pas 20m² de surface de plancher.

Justification

Ce périmètre a pour but d'aboutir à un projet d'ensemble garantissant de bonnes conditions d'insertion paysagère et de sécurité routière afin d'encadrer l'évolution urbaine harmonieuse de ce secteur. Il pourra faire l'objet d'une OAP qui sera intégrée au PLU au moyen d'une modification quand l'ensemble des partenaires seront en accord sur un projet d'ensemble.

Périmètre de constructibilité limitée n°3 – zone AUA



Localisation

Situé dans le secteur UAb, le périmètre concerne les terrains situés le long de l'avenue de Verdun, de la voie du 67 avenue de Verdun et du chemin d'Armentières. Il s'agit de la portion Est du secteur AUA, incluant une partie de la zone d'activités ainsi que des friches agricoles et industrielles.

Superficie

4,4 hectares.

Règle

En l'absence d'un projet d'ensemble concerté et pendant une durée maximum de 5 ans, toute construction ou installation est interdite, seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée ne dépassant pas 20m² de surface de plancher.

Justification

Le périmètre a pour but l'attente de l'approbation d'une réflexion d'ensemble menée en concertation avec les propriétaires et les riverains afin d'encadrer l'évolution urbaine harmonieuse de ces secteurs. Ces terrains constituent un enjeu essentiel dans la perspective d'un redéploiement du centre-ville.

**PLU DE TRILPORT
RAPPORT DE PRESENTATION
PARTIE 8 – INDICATEURS POUR L'EVALUATION DE
L'APPLICATION DU PLAN**

Sommaire

1. QU'EST-CE QU'UN INDICATEUR ?	598
2. LES CHOIX RETENUS	599
2.1. LISTE D'INDICATEURS IDENTIFIES POUR LE SUIVI DE L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT	599
2.2. LISTE DES INDICATEURS A ELABORER AFIN D'EVALUER LA SATISFACTION DES BESOINS EN LOGEMENTS :	601
2.3. TABLEAU D'EVALUATION DE L'ECHANCIER PREVISIONNEL DE L'OUVERTURE A L'URBANISATION DES ZONES A URBANISER ET DE LA REALISATION DES EQUIPEMENTS CORRESPONDANTS :	602

INTRODUCTION

La présente partie du rapport de présentation « définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du plan prévue par l'article L. 123-12-2. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées » conformément au **6° de l'article R123-2-1 du Code de l'Urbanisme**.

L'article L.123-12-1 du Code de l'Urbanisme indique que : «le conseil municipal procède, neuf ans au plus tard après la délibération portant approbation ou révision du plan local d'urbanisme, à une analyse des résultats de l'application de ce plan au regard des objectifs prévus à l'article L. 121-1 du présent code [...] »

1. QU'EST-CE QU'UN INDICATEUR ?

Un indicateur permet de mesurer ou d'évaluer de façon objective un phénomène étudié. L'évaluation est essentielle car garante de la capacité à réagir et à apporter les réponses les plus pertinentes face à un contexte mouvant, en respectant les ambitions initiales poursuivies.

L'indicateur est un outil décisionnel : il permet de déterminer si un changement est en cours et de mesurer l'efficacité d'un dispositif mis en place, ici, le PLU.

L'indicateur doit être facile à utiliser. Il ne doit pas permettre différentes interprétations.

Un indicateur n'a pas de valeur en soi. Il constitue un outil qui répond à un besoin. Il peut être quantitatif (chiffré) ou qualitatif (apprécié).

2. LES CHOIX RETENUS

2.1. LISTE D'INDICATEURS IDENTIFIES POUR LE SUIVI DE L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT

Le tableau ci-dessous définit une première série d'indicateurs identifiés pour le suivi de l'état de l'environnement du territoire trilportais, du fait qu'ils mettent en évidence des évolutions en termes d'amélioration ou de recul de la qualité de l'environnement de la commune, sous l'effet notamment de l'application du PLU.

Il est proposé que ces indicateurs soient mis à jour selon une périodicité d'un à six ans.

Ils pourront servir de base à la création d'un véritable tableau de bord, affiné en fonction des données effectivement accessibles aux services de la commune. Un responsable de ce suivi devra donc être nommé pour suivre les impacts environnementaux de la mise en œuvre du PLU.

Thématiques		Variable	Indicateurs	Sources
Milieux naturels et biodiversité	Nature ordinaire : cœurs d'îlots, trame verte	Nombre	Surface de pleine terre, nombre d'arbres et d'arbustes plantés	Permis de construire
		Nombre	Nombre d'opérations intégrant des critères en faveur de la biodiversité	Permis de construire
		Type, évolution espèces rares et/ou invasives	Suivi des espèces observées dans le cadre d'études d'impacts	Procédures d'aménagements
		Surfaces	Evolution des EVP, EBC, mares, zones humides, surface de prairies, surface agricole	Procédures d'urbanisme
Ressources naturelles et énergies	Sols	Densité des opérations	CES, Surface de pleine terre	Permis de construire
	Air	Evolution de l'indice Citeair	Nombre de jours dans les tranches élevées et très élevées	AIRPARIF
	Assainissement	Conformité des réseaux de collecte	Etat du réseau Volume d'eau rejeté dans le réseau Nb de points noirs	Statistiques du fermier + Suivi des certificats de conformité
		Conformité de la station d'épuration intercommunale	Nombre d'accidents et de jours de dépassement des normes	Fermier Services de la CAPM
	Conformité de l'assainissement non collectif	Evolution du nombre d'installations Nb de points noirs	Fermier + Suivi des certificats de conformité	

Indicateurs pour l'évaluation de l'application du plan

		Conformité des procédés de dépollution des eaux	vérifier la présence d'un déboureur / déshuileur lorsqu'il y a une obligation de mise en place	Suivi des certificats de conformité (DAACT)
	Eau Potable	Consommation Eau potable	Volume d'eau consommé Etat du réseau	Statistiques du fermier
		Qualité des Eaux potables	Qualité des eaux Types de polluants Nombres de jour de dépassement des normes	Bilan annuel du fermier
	Energies renouvelables	Présence de sources de production d'énergies renouvelables	m ² de panneaux photovoltaïques et/ou thermiques, chaudières biomasse, pompes à chaleur...	Permis de construire
Transports, pollution, nuisances et risques	Renforcer la prévention des risques et éviter l'exposition de nouvelles populations	Nombre	Nombre d'habitants soumis aux risques d'inondation	Permis de construire, Cadastre
	Développer les modes alternatifs à la voiture	Nombre	Nombre d'utilisateurs des transports en commun (bus, trains)	Statistiques transporteurs
		MI	Linéaire de circulations douces améliorées ou créés	Services municipaux et communautaires
	Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants	Nombre	Nombre de logements présentant des normes techniques supérieures aux normes applicables	Permis de construire
	Limiter les gênes sonores	Décibels	Niveau d'isolation dans les secteurs soumis au bruit	Permis de construire
		Nombre	Nombre d'opérations non conformes à l'instruction	Permis de construire
	Réduire la production des déchets et améliorer leur élimination	Nombre	Volume de déchets produits, nombre de points d'apport sélectif, % de refus	Statistiques du service d'enlèvement

2.2. LISTE DES INDICATEURS A ELABORER AFIN D'EVALUER LA SATISFACTION DES BESOINS EN LOGEMENTS :

Type d'indicateur	Informations disponibles
Evolution du nombre de logements.	Permis de construire accordés pour création d'un nouveau logement, permis de construire accordés pour création d'un nouveau logement classé sans suite (absence de déclaration d'achèvement des travaux / de certificat de conformité).
Evolution de la demande en logement social dans la commune.	Liste des demandes sur le territoire communal, nombre d'années de demande, évolution des typologies demandées par rapport aux typologies disponibles,... (données disponibles en Mairie).
Evolution des typologies d'habitat (nombre de pièces) en fonction des besoins identifiés dans le diagnostic du rapport de présentation.	Chiffres INSEE, permis de construire.
Evolution des logements spécifiques (habitat pour personnes âgées, jeunes travailleurs, étudiants,...) en fonction des besoins identifiés dans le diagnostic du rapport de présentation.	Création de nouvelles structures d'accueil, d'associations,...
Calcul du point mort, c'est-à-dire du nombre de logements qu'il est nécessaire de construire pour répondre au desserrement des ménages (baisse de la taille des ménages). Si le nombre de logements construits est inférieur au point mort, la ville perd des habitants. (La méthodologie de calcul est détaillée en partie 3 du présent Rapport de Présentation)	Chiffres INSEE, permis de construire permettant de nouvelles constructions,...
Evolution des prix du marché du logement au regard des revenus moyens des habitants de la commune.	Revenus moyens des ménages: chiffres de la Direction Générale des Impôts (accessible sur internet). Prix du marché : suivi des déclarations d'intention d'aliéner (DIA), informations auprès des agences immobilières.

2.3. TABLEAU D'ÉVALUATION DE L'ÉCHEANCIER PRÉVISIONNEL DE L'OUVERTURE À L'URBANISATION DES ZONES À URBANISER ET DE LA RÉALISATION DES ÉQUIPEMENTS CORRESPONDANTS :

Les points à compléter et à analyser sont grisés dans le tableau.

Secteurs	Zone du PLU	Date d'ouverture à l'urbanisation	Nombre total de logements minimum envisagé 2018 / 2030	Nombre de logements effectivement réalisés (dont nombre de logements sociaux)		Commentaires
1 bis Rue de Montceaux (FSM) - PC 2011	UA	Approbation du P.L.U	12 / 12			
Route de Lizy (l'Arroondi) (FSM) - PC 2011	UGa	Approbation du P.L.U	17 / 17			
Talmouze FSM - PC 2014	UA	Approbation du P.L.U	24 / 24			
Norlogues	UB	Approbation du P.L.U	0 / 30			
Nord Gare EPF (Marpa 24 + 46 dont 1/2 soc)	UX	Approbation du P.L.U	70 / 70			
Zone de constructibilité limitée centre	UAb	Approbation du P.L.U	0 / 50			
Ferme Saint-Faron	UAa	Approbation du P.L.U	0 / 30			
Avenue du Maréchal Joffre	UA	Approbation du P.L.U	14 / 14			

Secteurs	Zone du PLU	Date d'ouverture à l'urbanisation	Nombre total de logements minimum envisagés 2018 / 2030	Nombre de logements effectivement réalisés (dont nombre de logements sociaux)		Equipements réalisés	Commentaires
Berlioz-Fublaines	ZAC AUGa	Approbation du P.L.U. et réalisation de l'équipement des terrains	30 / 50				
Peuplin	OAP AUGb	Approbation du P.L.U. et réalisation de l'équipement des terrains	30 / 30				
Saint-Fiacre/Verdun	ZAC AUA	Approbation du P.L.U. et réalisation de l'équipement des terrains	122 / 430				

**PLU DE TRILPORT
RAPPORT DE PRESENTATION
PARTIE 9 – RESUME NON TECHNIQUE**

Sommaire

1. ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES	608
1.1. OBJECTIFS DE LA REVISION DU POS DE TRILPORT VALANT ELABORATION DU PLU	608
1.2. UNE ELABORATION SOUMISE A EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	608
1.3. LES DISPOSITIONS DE PORTEE NATIONALE QUI S'IMPOSENT AU PLU.....	609
1.4. LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DE COMPATIBILITE	610
1.4.1. Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France	610
1.4.2. Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France	610
1.4.3. Le programme local de l'habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération du pays de Meaux 611	
1.4.4. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie.....	611
1.4.5. Plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRI).....	612
1.4.6. Plan de prévention des risques technologiques (PPRT).....	612
1.5. LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DE PRISE EN COMPTE.....	613
1.5.1. Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).....	613
1.5.2. Le PCET de Seine-et-Marne.....	613
1.5.3. Les schémas départementaux des carrières et exploitation des matériaux (SDC)	613
1.6. DISPOSITIONS DIVERSES ET DOCUMENTS CADRES DE PORTEE SUPRA-COMMUNALE....	614
1.6.1. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).....	614
1.6.2. Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)	614
1.6.3. Le Plan régional de l'agriculture durable (PRAD)	614
1.6.4. Le Plan pluriannuel régional de développement forestier d'Ile-de-France (PPRDF)	615
1.6.5. Les Plans d'élimination des déchets	615
1.6.6. Le Schéma directeur des structures agricoles de Seine-et-Marne (SDDSA)	615
1.6.7. Le Schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC)	615
1.6.8. Le Schéma directeur territorial de l'aménagement numérique (SDTAN).....	615
1.6.9. La prise en compte du bruit.....	616
1.7. L'INTERCOMMUNALITE.....	616
2. SYNTHESE DU DIAGNOSTIC ET DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	617
2.1. LES ATOUTS DE LA COMMUNE	617
2.1.1. Des espaces naturels et paysagers d'une grande qualité	617
2.1.2. Un assez bon niveau d'équipement mais quelques besoins importants.....	617
2.1.3. Une situation économique assez favorable.....	618
2.2. LES FAIBLESSES	619
2.2.1. Un territoire bien relié par ses réseaux routier et ferré mais facteurs de nuisances	619
2.2.2. Une offre en logement et des statuts d'occupation faiblement diversifiés	619
2.2.3. Une place importante accordée à la voiture et un manque de liaisons douces	620
2.2.4. Une exposition à des risques naturels et industriels	620
2.2.5. Des besoins en matière d'équipements	620
2.3. SYNTHESE DES OBJECTIFS DU PROJET DE VILLE PAR THEMATIQUE	621

2.3.1.	Environnement - risques – santé publique	621
2.3.2.	Population - habitat - formes urbaines.....	622
2.3.3.	Développement économique	623
2.3.4.	Offre en équipements et en services.....	623
2.3.5.	Cadre de vie urbain et naturel	624
2.3.6.	Déplacements	625
3.	<i>ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET EXPOSE DES CONSEQUENCES EVENTUELLES DE L'ADOPTION DU PLAN SUR LA PROTECTION DES ZONES REVETANT UNE IMPORTANCE PARTICULIERE POUR L'ENVIRONNEMENT</i>	626
3.1.	SYNTHESE DU TEXTE DU PADD	626
3.2.	ANALYSE DU DOCUMENT GRAPHIQUE DU PADD	628
3.3.	ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SUR L'ENVIRONNEMENT	630
3.4.	ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REGLEMENTATION SUR L'ENVIRONNEMENT	631
3.4.1.	Articles 1 et 2 : Possibilités d'implantation	631
3.4.2.	Articles 3 et 4 : Voirie et réseaux	632
3.4.3.	Articles 6 à 10 : Densité et implantation du bâti	632
3.4.4.	Article 11 : Aspect extérieur des constructions	633
3.4.5.	Article 12 : Stationnement.....	633
3.4.6.	Article 13 : Espaces libres de construction	634
4.	<i>MESURES ENVISAGEES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT.....</i>	635
5.	<i>JUSTIFICATIONS DES CHOIX RETENUS POUR ELABORER LE PROJET DE PLU</i>	636
5.1.	LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD	636
5.2.	CHOIX OPERES AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES TENANT COMPTE DES OBJECTIFS ET DU CHAMP D'APPLICATION GEOGRAPHIQUE DU PLAN	638
5.3.	LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION, LES MOTIFS DE DELIMITATION DE CELLES-CI ET DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES	639
5.4.	LES MOTIFS DE LA DELIMITATION DES ZONES ET DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES	640
5.4.1.	Plan de zonage	640
5.4.3.	Réglementation	641
5.4.4.	Les bonifications liées aux performances énergétiques	644
5.4.5.	Les bandes constructibles.....	644
5.4.6.	La protection du patrimoine naturel	644
5.4.8.	La protection du patrimoine bâti.....	646
5.4.9.	Les emplacements réservés.....	647
5.4.10.	Les périmètres de constructibilité limitée ; secteurs ou zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure au seuil défini par le règlement sont interdites	647

6. INDICATEURS A ELABORER POUR L'EVALUATION DE L'APPLICATION DU PLAN	648
6.1. LISTE D'INDICATEURS IDENTIFIES POUR LE SUIVI DE L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT	648
6.2. LISTE DES INDICATEURS A ELABORER AFIN D'EVALUER LA SATISFACTION DES BESOINS EN LOGEMENTS	650
6.3. TABLEAU D'EVALUATION DE L'ECHEANCIER PREVISIONNEL DE L'OUVERTURE A L'URBANISATION DES ZONES A URBANISER ET DE LA REALISATION DES EQUIPEMENTS CORRESPONDANTS.....	651

1. ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES

1.1. OBJECTIFS DE LA REVISION DU POS DE TRILPORT VALANT ELABORATION DU PLU

Par délibération en date du 28 février 2013, le Conseil Municipal a décidé de mettre en révision le POS valant élaboration du PLU couvrant l'ensemble du territoire de la commune de Trilport, afin de mettre en œuvre les objectifs suivants (non détaillés) :

- Relancer l'élaboration du PLU annulé par jugement du tribunal administratif de Melun du 20 décembre 2012
- Préserver et valoriser les richesses naturelles et paysagères du territoire, renforcer la biodiversité hors et dans la ville et limiter l'étalement urbain
- Favoriser un renouvellement et une diversification du parc de logements afin de permettre une plus grande mixité dans la ville notamment sociale et multi générationnelle
- Viser une croissance raisonnée de la population en cohérence avec le projet social de la ville, l'ensemble des autres objectifs du PLU et du PLH, ainsi qu'avec ceux des projets de SCOT de l'agglomération du Pays de Meaux et de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.
- Renforcer le niveau d'équipement de la commune, en permettant
- Améliorer la mixité fonctionnelle permettant de développer une ville plus intense tout en préservant environnement et cadre de vie par
- Développer un éco-quartier multi-sites ayant vocation à rétroagir sur le territoire et à pérenniser la démarche de développement durable notamment initiée par l'agenda 21
- Apporter au PLU appelé à se substituer au POS les modifications/adaptations nécessaires pour faciliter son application, remédier à certains dysfonctionnements et intégrer les modifications réglementaires.

1.2. UNE ELABORATION SOUMISE A EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le PLU de Trilport est soumis à une évaluation environnementale (décision n°77-003-2014 de l'autorité environnementale), conformément à la directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et aux articles L.121-10 à L.121-15 et R.121-14 à R.121-18 du Code de l'urbanisme.

Conformément à l'article R121-14-1, la procédure d'évaluation environnementale du PLU de Trilport, qui ne comprend pas de site Natura 2000, relève d'un examen au cas par cas identifiant les zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan. En effet, le PLU de Trilport autorise des travaux, ouvrages ou aménagements dont la réalisation est susceptible d'affecter cinq sites. Il s'agit :

- Du projet d'ouverture à l'urbanisation d'un secteur de 2 hectares au sud de la commune sur une zone considérée comme zone d'alerte de zones humides potentielles au SRCE ;
- Du projet départemental de réalisation d'une voie de contournement en lisière de forêt domaniale de Montceaux, identifiée comme réservoir de biodiversité au SRCE ;
- Du projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage en bordure du massif forestier ;
- De l'affectation en jardins familiaux des sols en bordure de talus ferroviaire soumis à une étude sur la pollution des sols ;
- Du projet de densification de zones urbaines situées à proximité des nuisances potentielles dues aux infrastructures de transports et à la zone d'activité (bruit et risques technologiques).

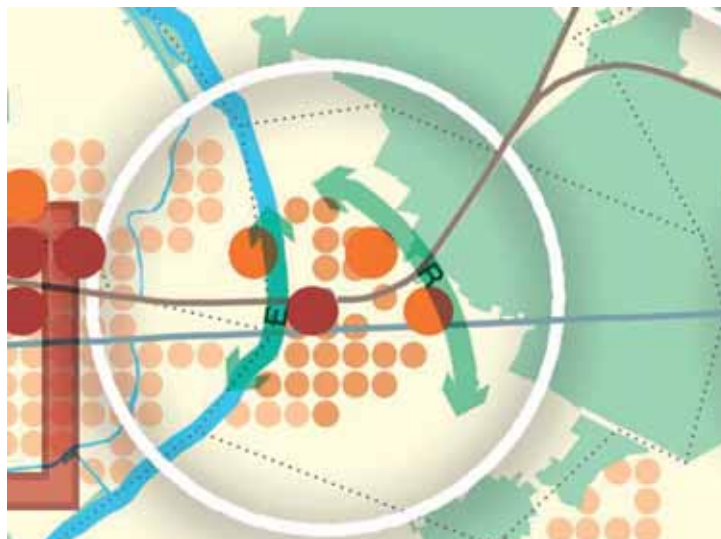
1.3. LES DISPOSITIONS DE PORTEE NATIONALE QUI S'IMPOSENT AU PLU

Les principales dispositions d'ordre national transmises à la commune de Trilport sont les suivantes :

- 1) La Charte de l'environnement issue de la loi constitutionnelle de 2005
- 2) La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)
- 3) Le Grenelle de l'environnement
- 4) La loi ALUR
- 5) La loi du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche

1.4. LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DE COMPATIBILITE

1.4.1. LE SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE



Les objectifs de réalisation de logements du projet de SDRIF de 2013 seront largement atteints et même dépassés. L'extension de l'urbanisation représente 5,6 hectares, soit 3,1% de la zone urbanisée, ce qui est compatible avec le SDRIF. L'ensemble des espaces agricoles identifiés sont protégés sauf le site Berlioz/Fublaines de la ZAC et le secteur du chemin du Travers. Les espaces boisés et naturels sont protégés par un classement en N, un classement en espace boisé classé, et une zone de lisière de 50 mètres. Le SDRIF indique un espace de continuité écologique (E) suivant la rivière de la Marne, protégé par un classement en zone Nzh des berges de la rivière, et un espace de respiration (R) entre la zone urbaine et les espaces agricoles et boisés, à l'est de la commune, protégé par un classement en N ou A. La Marne et les bords de Marne sont protégés au P.L.U. par une zone N.

1.4.2. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE

Les mesures du PLU confortent les orientations fondamentales du PDU suivantes :

- Concernant la définition de normes de stationnements incitatives : La municipalité souhaite encadrer le développement du stationnement privé en respectant les normes indiquées au PDU (soit maximum 1,5 fois le taux de motorisation de la commune), sans pour autant contraindre de façon trop exagérée les déplacements à Trilport, ville située en grande couronne. Ainsi, les incitations les plus fortes concernent les projets d'urbanisation localisés dans et autour des lieux de densification urbaine (proximité avec une gare).
- Concernant la diminution du trafic automobile : La ville prévoit d'accueillir environ 850 logements supplémentaires à l'horizon 2030, ce qui aura un impact important sur le trafic automobile. Toutefois, une

majorité de cette nouvelle offre résidentielle est localisée à proximité du pôle multimodal de la gare SNCF contribuant à réduire ou tout du moins limiter l'augmentation du nombre de déplacements motorisés.

- Concernant les déplacements piétons et vélos : La municipalité souhaite développer ces modes de déplacements. Cela se traduit par la création de liaisons douces, l'obligation de créer des places de stationnement pour les vélos dans les logements, commerces, activités, équipements publics.
- Concernant l'offre en transports en commun : Le PLU prévoit de densifier et d'urbaniser en priorité les zones les mieux desservies de la commune par les transports en commun.

1.4.3. LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH) DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MEAUX

Les objectifs de construction de logements neufs du PLU s'inscrivent dans les objectifs du second PLH (2013-2018). Grâce à plusieurs opérations et à une possible densification du tissu urbain, le PLU prévoit la construction d'environ 892 logements supplémentaires à l'horizon 2030, dont environ 298 à l'horizon 2018. Concernant le logement social, le PLU impose réglementairement la réalisation de 30% de LLS pour toute opération à partir de 6 logements. Le PLU prévoit également des emplacements réservés pour la réalisation de logements sociaux. En outre il prévoit un périmètre de constructibilité limitée pour la réalisation de l'éco quartier dont la programmation est largement tournée vers l'habitat social (la ZAC multi-sites Saint-Fiacre/Verdun – Berlioz / Fublaines respectera un objectif de 40% de LLS).

1.4.4. LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX SEINE-NORMANDIE

Les mesures du PLU confortent les orientations fondamentales du SDAGE suivantes :

- Diminuer les pollutions des milieux aquatiques, quelles qu'elles soient, et des milieux en général
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides
- Limiter et prévenir le risque d'inondation

De plus, dans le cadre de l'évaluation environnementale il convient d'insister sur le fait que le PLU est bien compatible avec les dispositions 83 et 84 « Protéger les zones humides par les documents d'urbanisme » et « Préserver la fonctionnalité des zones humides » et 136 et 138 « Prendre en compte les zones inondables dans les documents d'urbanisme » et « Prendre en compte les zones d'expansion des crues dans les documents d'urbanisme »

Le PLU prend en compte les zones inondables ainsi que les zones d'expansion des crues et est compatible avec le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Pour prévenir ce risque, les espaces inondables ont été classés en zone N au plan de zonage. De plus, afin de limiter le ruissellement en zone urbaine pour réduire les risques d'inondation, une gestion préférentielle des eaux pluviales à la parcelle par infiltration, et le rejet des eaux pluviales aux réseaux existants autorisés avec limitation du débit sont indiqués au règlement.

1.4.5. PLAN DE PREVENTION DES RISQUES NATURELS PREVISIBLES D'INONDATION (PPRI)

Le règlement du PLU rappelle que le PPRI s'applique sur une partie des zones UA, UG, A et N. Ce sont les règles les plus restrictives qui s'appliquent en cas d'incohérence. Le PPRI est annexé au PLU et représenté au plan des servitudes.

1.4.6. PLAN DE PREVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES (PPRT)

Le règlement du PLU rappelle que le PPRT s'applique sur une partie des zones UG, A et N. Ce sont les règles les plus restrictives qui s'appliquent en cas d'incohérence. Le PPRT est annexé au PLU et représenté au plan des servitudes.

1.5. LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DE PRISE EN COMPTE

1.5.1. LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

Ce schéma est pris en compte grâce à la préservation et restauration du corridor constitué de la Marne et ses berges ainsi que du ru du Travers par une identification de la trame bleue au plan de zonage et un classement en zone N de la Marne, ses abords et des mares. Le ru du Travers est partiellement classé en N ou en EVP. Un retrait de 5m en bordure du ru a été imposé pour toute construction et des normes de plantations pour toute nouvelle opération ont été prescrites pour conserver le caractère naturel et l'intérêt écologique du lieu.

Le traitement des points fragmentant en particulier la D603 et la voie ferrée notamment par rapport au trames arborée et bleue (mares et mouillères) est assuré par le PADD du PLU qui privilégie cette cohérence écologique en proposant de préserver et de valoriser les richesses naturelles et paysagères du territoire trilportais, de limiter l'étalement urbain, et de renforcer la biodiversité hors et dans la ville en confortant et valorisant notamment les continuités écologiques existantes et en permettant la création de trames vertes et bleues et l'entrée de la nature dans la ville.

1.5.2. LE PCET DE SEINE-ET-MARNE

Le PLU de Trilport participe à lutter contre le changement climatique à travers diverses prescriptions :

- Il encourage la construction de bâtiments performants énergétiquement (RT 2012 -10%) en proposant des règles spécifiques et incitatives (bonifications en termes de hauteurs, d'emprises au sol...).
- Il encourage l'installation de traitement alternatif des eaux de pluie (pour les parkings notamment).
- Il permet de privilégier les déplacements doux.
- Il encourage une densification du tissu urbain autour du pôle gare.

1.5.3. LES SCHEMAS DEPARTEMENTAUX DES CARRIERES ET EXPLOITATION DES MATERIAUX (SDC)

Le Schéma départemental des carrières préconise de préserver l'accès à ces gisements.

Concernant les sables, le PLU de Trilport préserve l'accès à ces gisements puisqu'ils sont localisés dans des zones classées N ou A. L'urbanisation n'y est donc pas prévue. Seule une petite portion est localisée sous un tissu urbain déjà constitué.

Concernant les argiles, en dehors des sites urbains, les argiles accessibles sont classées dans des zones dont l'activité est compatible avec leur exploitation (A ou N au plan de zonage).

Concernant les granulats, le PLU de Trilport propose d'ouvrir à l'urbanisation deux petits sites concernés par les granulats alluvionnaires (récents) en continuité du bâti (environ 4ha). Pour le reste, ces zones alluvionnaires sont classées en zone A ou N. L'activité est donc compatible avec leur exploitation.

1.6. DISPOSITIONS DIVERSES ET DOCUMENTS CADRES DE PORTEE SUPRA-COMMUNALE

1.6.1. LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA)

Concernant l'état de la qualité de l'air, le rapport de présentation du PLU inclut un bilan de la qualité de l'air pour l'Île-de-France, la Seine-et-Marne et Trilport, basé notamment sur les données d'Airparif (partie II du rapport de présentation).

Concernant l'amélioration de la qualité de l'air, afin d'améliorer la qualité de l'air de la commune, le PLU prévoit de développer les modes de transports en commun et non motorisés, en créant notamment de nouvelles voies cyclables et autres circulations douces.

Il fixe également des normes incitatives liées au stationnement des véhicules motorisés. Enfin, il encourage l'utilisation d'énergies renouvelables et l'évolution écologique du bâti en privilégiant la construction de bâtiments performants énergétiquement (RT 2012 -10%) en proposant des règles spécifiques et incitatives (bonifications en termes de hauteurs, d'emprises au sol...).

Concernant les projets et possibilités d'urbanisation, le PLU propose une densification notable du centre-ville (ZAC de l'éco quartier et comblement des dents creuses) autour du pôle gare, afin notamment de favoriser les déplacements en transports en commun. Il introduit également des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés.

1.6.2. LE SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE)

Concernant le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments, le PLU encourage l'efficacité énergétique des bâtiments en privilégiant la construction de bâtiments respectant les critères de performance énergétique (RT 2012 -10%) ou les bâtiments disposant d'un dispositif de récupération des eaux pluviales par citerne enfouie en proposant des règles spécifiques et incitatives (bonifications en termes de hauteurs, d'emprises au sol...).

Concernant la réduction des GES, le PLU prévoit de développer les modes de transports en commun et non motorisés, en créant notamment de nouvelles voies cyclables et autres circulations douces. Il fixe également des normes incitatives liées au stationnement des véhicules motorisés.

1.6.3. LE PLAN REGIONAL DE L'AGRICULTURE DURABLE (PRAD)

Le PADD du PLU de Trilport propose de préserver les espaces ouverts et de développer l'activité agricole et sylvicole, en contenant l'urbanisation afin de limiter la consommation des espaces naturels ou agricoles, et de structurer l'enveloppe urbaine ; et via le maintien des espaces agricoles afin de préserver les rôles économique et alimentaire de l'agriculture, afin de sauvegarder les équilibres écologiques et de promouvoir la biodiversité. Ainsi dans le PLU environ 304 hectares sont réservés à l'activité agricole, soit environ 30% du territoire. Il limite également l'extension urbaine et la consommation des terres agricoles, en proposant une densification cohérente du tissu urbain.

1.6.4. LE PLAN PLURIANNUEL REGIONAL DE DEVELOPPEMENT FORESTIER D'ILE-DE-FRANCE (PPRDF)

Le plan n'identifie pas de zones d'actions prioritaires pour la commune de Trilport.

1.6.5. LES PLANS D'ELIMINATION DES DECHETS

Concernant les déchets ménagers et assimilés, le PLU se réfère au plan d'élimination des déchets en vigueur. Son règlement oriente le stockage des déchets ménagers et assimilés (accès, type de locaux, facilité d'usage...).

Le PADD du PLU identifie également la collecte et la valorisation des déchets comme des enjeux à respecter pour l'urgence environnementale et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, dans le cadre de la réalisation de l'éco quartier l'Ancre de lune.

1.6.6. LE SCHEMA DIRECTEUR DES STRUCTURES AGRICOLES DE SEINE-ET-MARNE (SDDSA)

Le PLU de Trilport encourage l'activité agricole, environ 343 hectares y sont réservés, soit environ 31% du territoire. De plus, à l'intérieur de la zone agricole réservée, des secteurs affectés uniquement à l'implantation d'exploitations ont été créés. Ils disposent de leurs propres normes d'emprise au sol permettant l'installation d'agriculteurs. Il limite également l'extension urbaine et la consommation des terres agricoles afin de préserver l'activité, en proposant une densification cohérente du tissu urbain.

1.6.7. LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES ITINERAIRES CYCLABLES (SDIC)

Conformément au SDIC, le PADD du PLU reprend le tracé de cet itinéraire sur une grosse portion de la D17 figurant comme « piste cyclable à créer ». Ajoutons que le PADD du PLU propose d'aménager des itinéraires doux sur les voies nouvelles créées et de les équiper en particulier de pistes cyclables qui sécuriseront la circulation des vélos (notamment pour accéder à la gare, au centre-ville et au collège).

1.6.8. LE SCHEMA DIRECTEUR TERRITORIAL DE L'AMENAGEMENT NUMERIQUE (SDTAN)

Le PLU tient compte du SDTAN puisque le développement des communications et la lutte contre la fracture numérique sont inscrits au PADD. Dans ce dernier sont proposés le renforcement ou l'extension des infrastructures, la création de structures spécifiques publiques ou privées (comme le centre télétravail qui sera situé dans l'éco quartier l'Ancre de lune), et la mise à disposition d'espaces donnant accès aux communications numériques à l'ensemble des habitants.

1.6.9. LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT

Un seul projet prévu au PLU est directement touché par les zones de bruits, projet pour lequel la marge de recul ne sera pas respectée. Des mesures de compensation par l'isolation et l'orientation des bâtiments sont prévues. De plus, le règlement du PLU précise que les constructions à usage d'habitation et d'enseignement, situées dans les secteurs affectés par le bruit des infrastructures terrestres, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conforme à la réglementation en vigueur. Cette zone est reportée au document graphique.

1.7. L'INTERCOMMUNALITE

Trilport fait partie de l'agglomération du Pays de Meaux (CAPM) créée en janvier 2003. Elle réunit 18 communes, et compte environ 83 000 habitants. Trilport représente la troisième commune de la communauté d'agglomération en nombre d'habitants (après Meaux et Nanteuil).

2. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

2.1. LES ATOUTS DE LA COMMUNE

2.1.1. DES ESPACES NATURELS ET PAYSAGERS D'UNE GRANDE QUALITÉ

La commune de Trilport se situe au cœur d'un amphithéâtre naturel avec la Marne à l'ouest, la forêt de Montceaux à l'est et une couronne agricole entourant la zone urbaine. Cette situation géographique privilégiée lui confère une qualité naturelle, écologique et paysagère exceptionnelle. Trilport s'est développée entre Marne et forêts, encadrée d'une ceinture de terres agricoles.

Qualité écologique :

Les bords de Marne, tout d'abord, sont une zone humide qui constitue une importante réserve écologique. La forêt domaniale de Montceaux, qui fait l'objet d'un classement ZNIEFF de type II, dispose également d'une valeur écologique, principalement en raison de sa valeur faunistique assez forte et notamment de sa fréquentation par plusieurs mammifères assez rares qui profitent de la vaste zone de lisière/ boisement/ cultures. En outre, la commune de Trilport dispose d'autres bois qui sont disséminés dans les espaces agricoles ou paysagers et qui assurent un corridor écologique pour les espèces animales.

Qualité paysagère :

Elle est principalement due aux espaces ouverts : agriculture, boisements et forêt.

Les vastes espaces ouverts de la commune de Trilport (les espaces cultivés représentent environ 35% de la superficie communale) forment une ceinture tout autour du tissu urbain et permettent des vues dégagées de part et d'autre de la commune. Le maintien de ces espaces permet de préserver le paysage rural de la commune. En outre, les boisements disséminés participent à la diversité du paysage et des espaces naturels proposés.

2.1.2. UN ASSEZ BON NIVEAU D'ÉQUIPEMENT MAIS QUELQUES BESOINS IMPORTANTS

La commune offre un niveau d'équipement complet aux habitants de toutes générations.

Outre la gare SNCF, qui place Paris à 35 minutes et Meaux à 5 minutes, Trilport propose une offre très diversifiée en services, structures sportives ou de loisirs. Outre les établissements scolaires tant du primaire (3 écoles) que du secondaire (un Collège), il faut signaler la présence d'un service d'animation municipal très actif.

L'offre de services s'est ouverte à la petite enfance il y a trois ans avec la création d'un Relais d'Assistantes Maternelles qui permet d'accompagner parents, futurs parents et assistantes maternelles ; son action sera complétée dès janvier 2016 par l'ouverture d'un Lieu Accueil Enfants-Parents (LAEP).

Soulignons la présence d'une Maison médicale pluridisciplinaire, de deux pharmacies, de commerces de proximité, d'une poste, d'une banque et d'un super marché. Le Centre Social hébergeant le CCAS, le RAM et bientôt le LAEP constitue un vrai point d'écoute au service de la population comme des familles et des seniors qui ont la possibilité de disposer d'une Association d'Aide à Domicile implantée à Trilport même. Toute la ville sera connectée à la fibre d'ici le 31 décembre 2016

La ville dispose d'une vie associative riche et diversifiée, on constate cependant une insuffisance de locaux destinés à leurs activités ou à la convivialité.

En matière d'équipements sanitaires et sociaux, les locaux du cabinet médical sont exigus.

Les équipements scolaires, vieillissants pour certains ont la capacité, sous condition d'extension d'absorber les futures populations s'installant à Trilport, notamment dans le cadre de l'éco quartier.

Enfin, l'appartenance à l'agglomération melloise constitue pour Trilport un atout en termes d'accès aux équipements structurants ainsi qu'aux commerces et services de la ville centre.

2.1.3. UNE SITUATION ECONOMIQUE ASSEZ FAVORABLE

On distingue trois catégories socioprofessionnelles majoritaires à Trilport : les employés, CSP prédominante avec environ 34% de la population mais en baisse, les professions intermédiaires, en hausse, et les ouvriers, en baisse. Seuls 10% des Trilportais sont des cadres.

Les habitants de Trilport jouissent d'un taux d'activité élevé (près de 75% de la population est active) et en progression. Ce taux est comparable à ceux du département et de la région et est supérieur à celui de la CAPM (près de 74%). En outre, le taux de chômage est assez faible (inférieur à 7%) ce qui est moins élevé que celui de la CAPM. Les actifs trilportais sont plus mobiles que le reste des actifs de la communauté d'agglomération en raison du caractère résidentiel de la commune et de sa bonne desserte en transports en commun (gare SNCF) et en infrastructures routières.

On constate par ailleurs une amélioration du cadre de vie des actifs.

La commune de Trilport compte environ 1 165 emplois (soit près de 4% des emplois de l'agglomération melloise. A ce titre elle constitue un pôle économique secondaire de l'agglomération, derrière Meaux (80% des emplois). De plus l'indicateur de concentration d'emploi est en hausse depuis 1999. Les emplois trilportais sont majoritairement tertiaires (le commerce et les services représentent à eux seuls 69% des emplois de la commune). Dans le même temps on constate un maintien des activités industrielles représentant 23% des emplois, ce qui est nettement supérieur à la CAPM et au département.

L'activité agricole en revanche ne concerne que 1% des emplois de la commune et cette part est en baisse alors que les terres agricoles concernent 35% du territoire communal.

2.2. LES FAIBLESSES

2.2.1. UN TERRITOIRE BIEN RELIE PAR SES RESEAUX ROUTIER ET FERRE MAIS FACTEURS DE NUISANCES

Tout au long de son histoire, Trilport a constitué un nœud de communication important entre les Plaines de la Brie, l'Île-de-France et l'Allemagne.

La commune bénéficie de la proximité de nombreuses infrastructures routières et autoroutières qui en font un emplacement stratégique en termes de développement économique et d'attractivité de population. Elle est coupée en son centre par la Route Départementale 603 reliant Paris à l'Allemagne et se situe à proximité des autoroutes A4 et A104 qui la relient à Paris ainsi qu'aux pôles de Roissy et de Marne-la-Vallée.

En outre, la commune jouit de la présence d'une gare SNCF la reliant à Paris en moins de 40 minutes.

Cependant ces infrastructures de transport, en même temps qu'elles relient, produisent d'importantes coupures urbaines productrices de nuisances, en particulier sonores. De plus la RD603 constitue également un élément qui dégrade le paysage, de par sa rectitude, son trafic routier et son positionnement dans la ville.

La présence du pont de la Marne fait de Trilport un passage obligé et un goulot d'étranglement pour les quatre départementales qui la traversent et occasionne lors des heures de point des bouchons importants.

2.2.2. UNE OFFRE EN LOGEMENT ET DES STATUTS D'OCCUPATION FAIBLEMENT DIVERSIFIES

La segmentation des logements de Trilport fait apparaître une grande majorité de logements individuels de type maison. Et bien qu'ils connaissent un très léger recul, ils représentent plus de 80% des logements en 2012.

En conséquence, Trilport est doté d'une majorité de grands logements. En effet les 4 pièces et plus représentent plus de 74% du parc. Alors que dans le même temps on constate une hausse des ménages de 1 et 2 personnes.

Le secteur locatif quant à lui est trop faiblement représenté : moins de 25% des résidences principales dont seulement 6% de locatif social.

On constate une hausse de la proportion de personnes de plus de 60 ans et une baisse des populations de moins de 20 ans cette dernière ne trouvant pas à se loger à Trilport. En outre, le recensement de l'INSEE fait apparaître un faible renouvellement de la population et une croissance démographique certes continue depuis les années 1960 mais ralentie depuis 1999.

Ces constats indiquent un manque important de petits logements et de logements en location (sociale, mais également privée) afin de répondre aux besoins des Trilportais et de leur offrir un parcours résidentiel complet, en particulier à destination des jeunes, des personnes âgées et des personnes modestes.

La diversification du parc de logement constitue un véritable enjeu en termes de mixité générationnelle et sociale identifiée comme tel par la ville qui en a fait une priorité de sa politique urbaine. Elle est prise en compte dans les opérations de logements sociaux menées depuis 2009, avec notamment vers le public senior la généralisation du label « Habitat Seniors Services » (un logement sur 5 de chaque opération respecte ce label) et dans la programmation de l'éco quartier de l'Ancre de lune, qui outre une Maison d'Accueil pour Personnes Agées

devrait accueillir une résidence sociale destinée aux jeunes étudiants, apprentis, travailleurs et familles monoparentales.

2.2.3. UNE PLACE IMPORTANTE ACCORDEE A LA VOITURE ET UN MANQUE DE LIAISONS DOUCES

On constate une progression des ménages possédant deux voitures ou plus et le taux d'équipement en automobile est plus élevé à Trilport que dans la communauté d'agglomération.

Cela se traduit par un encombrement des espaces publics par le stationnement (en particulier car le stationnement de la gare est saturé), un engorgement de certaines voies et des effets négatifs quant aux émissions de gaz à effet de serre.

Le réseau viaire de la ville n'est pas du tout adapté aux liaisons douces car les voies sont trop étroites.

2.2.4. UNE EXPOSITION A DES RISQUES NATURELS ET INDUSTRIELS

Certaines installations impliquent des risques plus ou moins avérés pour la population trilportaise.

La commune est tout d'abord exposée aux risques d'inondation de la Marne. Elle l'est d'autre part aux risques industriels dus à la présence sur la commune de l'entreprise Recticel classée SEVESO seuil bas d'une part et à la proximité de l'entreprise BASF (ex Cognis) située à Meaux dont le périmètre de plan particulier d'intervention affecte l'extrémité sud-ouest de la commune de Trilport.

Enfin, une ligne de transport électrique à très haute tension de 400 000 volts traverse Trilport et tangente toute la partie nord de la zone urbaine.

2.2.5. DES BESOINS EN MATIERE D'EQUIPEMENTS

La commune de Trilport dispose d'une assez bonne offre en équipements. Cependant certains équipements de type sociaux, multigénérationnels (petite enfance, parents, seniors) et culturels /associatifs doivent être développés afin de compléter cette offre, à la fois pour les habitants actuels et pour les futurs habitants de la commune (notamment de l'éco quartier).

De plus, en raison de l'apport de population engendré par la réalisation de l'éco quartier, les équipements scolaires et périscolaires devront être agrandis.

2.3. SYNTHÈSE DES OBJECTIFS DU PROJET DE VILLE PAR THÉMATIQUE

2.3.1. ENVIRONNEMENT - RISQUES – SANTÉ PUBLIQUE

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> -Économiser et valoriser les ressources naturelles -Préserver la biodiversité et les milieux fragiles ou rares : zones humides, rivière, forêt, Zone herbacée. - Limiter la production de gaz à effet de serre - Développer des modes de consommation énergétique plus économes. - Prévenir les risques technologiques et naturels - Limiter les nuisances : de bruits, d'odeurs, visuelles, et de poussières - Préserver la santé des populations - Développer les solidarités multi-générationnelles 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la qualité de vie des personnes âgées et des handicapés en créant les conditions du maintien de leur autonomie -Améliorer la qualité de l'air - Préserver des continuités écologiques - Développer la biodiversité dans la ville - Protéger les espaces ouverts - Réduire les pollutions de l'air, de l'eau et des sols - Favoriser l'accès de tous aux soins - Assurer une accessibilité de tous aux équipements, espaces et services publics - Préconiser/imposer des systèmes d'assainissement, évitant les risques pour les populations, respectueux des milieux naturels, rationnels et économiquement viables -Traiter et valoriser les déchets -Préserver les espaces verts et paysages privés et publics - Développer les énergies renouvelables. - Éloigner les lignes à Haute Tension des zones habitées. - Prendre en compte les risques industriels dans le développement de l'urbanisation et réciproquement. - Permettre la mutation des terrains industriels susceptibles d'être pollués vers d'autres usages, ce qui entraînera une obligation de dépollution des sols et permettra ainsi la suppression de sources de pollutions potentielles. - Adapter la ville au réchauffement climatique et à ses conséquences - Garantir la qualité de l'eau - Agir pour favoriser la diversification de la ressource en eau - Préserver la ressource en eau - Instaurer des zones tampons entre la Marne et les espaces cultivés pour éviter la pollution de la rivière

2.3.2. POPULATION - HABITAT - FORMES URBAINES

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Permettre une croissance raisonnée de la population. - Répondre aux besoins actuels et futurs d'habitat (notamment en logements sociaux), ce qui entraînera une croissance raisonnée de la population - Diversifier le parc de logements pour permettre une mixité sociale et générationnelle plus épanouie - Permettre aux Trilportais qui le souhaitent de rester dans la commune et d'y trouver un logement adapté à leurs besoins - Favoriser la croissance de la ville sur la ville - Respecter les formes urbaines de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la construction de nouveaux logements pour les Trilportais - Respecter l'article 55 de la loi SRU en créant de nouveaux logements sociaux. - Compenser le déficit de logement social en poursuivant les acquisitions/réhabilitations des logements existants - Diversifier le parc de logements pour mettre en place un parc résidentiel complet - Développer des logements adaptés pour des populations spécifiques : personnes âgées, jeunes isolés, jeunes couples, étudiants, jeunes travailleurs, familles monoparentales, personnes à mobilité réduite. - Prévoir des solutions pour l'accueil des gens du voyage adaptées à la taille de la commune. - Développer des formes urbaines adaptées à la ville, à son image, à l'approche environnementale initiée et portée notamment dans le référentiel durable de l'éco quartier de l'Ancre de lune - Faire évoluer les formes urbaines existantes anciennes (cours communes) ou récentes (lotissement en impasse), afin de résoudre les dysfonctionnements constatés. - Autoriser l'adaptation des constructions existantes afin de répondre aux nouveaux besoins des habitants (évolution de la taille de la famille, vieillissement,...) - Réaliser des opérations de restructuration du tissu urbain en construisant dans les dents creuses du centre bourg - Ouvrir de nouvelles possibilités de constructions en centre bourg - Mener une politique de réhabilitation et de reconquête des logements dans le centre bourg en liaison avec l'OPAH. - Ouvrir de nouveaux terrains à l'urbanisation au plus près des équipements et transports en commun - Permettre la réalisation de l'éco quartier de l'Ancre de lune - Permettre le maintien des décohabitants jeunes ou moins jeunes - Promouvoir un développement urbain qui limite les difficultés socio-économiques de la population

2.3.3. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Axer le développement économique sur le commerce et les services à la population - Préserver l'activité agricole dans le respect de l'environnement et de la santé publique 	<ul style="list-style-type: none"> - Inciter à la réhabilitation et à l'optimisation des zones d'activité existantes - Soutenir le commerce de proximité et les services - Maintenir la qualité et la diversité des commerces - Accompagner les initiatives autour de la nouvelle économie : numérique, matériaux bio sourcés, agriculture bio ... - Permettre le maintien de la zone d'activités économiques, le développement de l'artisanat dans le respect des paysages, de l'environnement, de la santé et de la sécurité publique

2.3.4. OFFRE EN EQUIPEMENTS ET EN SERVICES

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Compléter les équipements publics dans tous les domaines et à toutes les étapes de la vie en particulier : la santé, l'assistance aux personnes âgées, la petite enfance, le scolaire, la culture, les sports, les loisirs, la jeunesse... - Permettre le développement de services de proximité - Améliorer la qualité et l'accessibilité des services existants - Améliorer les espaces publics et les rendre plus accessibles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Créer de nouveaux équipements répondant aux besoins des populations et exemplaires dans le respect de l'environnement - Favoriser l'agrandissement et l'adaptation des équipements publics existants - Conforter la centralité élargie axée sur les différents pôles existants (gare, centralité commerciale autour de la RD603, centralité administrative de la Mairie, site central de l'éco quartier...) et faciliter son accessibilité - Développer l'intensité urbaine de la ville - Améliorer l'accessibilité des quartiers au centre de la ville

2.3.5. CADRE DE VIE URBAIN ET NATUREL

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Inscrire l'environnement au centre des préoccupations - Renforcer l'identité de Trilport autour de l'image d'une ville équilibrée et à taille humaine, proche de la nature - Conforter le rôle spécifique de petite ville bien équipée pour les Trilportais - Faire reconnaître le rôle spécifique de ville, relais local bien équipé pour les habitants des communes voisines de plus petite taille - Promouvoir une organisation urbaine et une architecture respectueuses des hommes et de la nature - Renforcer le niveau d'équipement des quartiers et leur liaison avec le centre - Lutter contre le mitage et l'étalement urbain - Limiter les nuisances urbaines et industrielles - Préserver la qualité du paysage naturel et bâti - Préserver la flore et la faune rares 	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager et susciter la création de constructions de qualité - Préserver les formes urbaines du bourg (maisons de bourg) - Préserver le patrimoine remarquable - Inciter à la création d'architectures innovantes et remarquables - Développer la qualité environnementale des constructions (mettre en pratique les principes de l'éco-construction et de l'éco-gestion des bâtiments aux différentes étapes (construction, usage, démolition) - Promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables - Valoriser/préserver/aménager les entrées de ville - Éviter l'envahissement de l'espace public par l'automobile - Atténuer les coupures urbaines (RD603/SNCF) - Favoriser les liaisons douces entre Marne et forêt - Développer de nouveaux espaces de loisirs - Valoriser les potentialités touristiques de la voie d'eau et des accès aux forêts (chemins de randonnées) - Créer des fronts urbains permettant d'améliorer la cohabitation entre secteur résidentiel et secteur agricole

2.3.6. DEPLACEMENTS

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la mobilité - Assurer l'accessibilité - Limiter les consommations énergétiques - Limiter la production de gaz à effet de serre - Proposer des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle en développant les circulations douces et améliorant les dessertes en transport en commun - Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes - Organiser le développement urbain en cohérence avec l'offre de déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser le développement des liaisons douces dans toute la ville : voies piétonnes et pistes cyclables - Prévoir un nouveau partage de la voirie au profit des cyclistes et des piétons - Améliorer le stationnement des véhicules légers et des cycles - Rendre les espaces publics accessibles à tous, quels que soient les handicaps - Développer la multimodalité en améliorant la desserte en transports en commun, le désenclavement de la gare, et en sécurisant les accès - Éloigner les flux de transit des zones de vie - Mettre en valeur les espaces verts et naturels en améliorant leur accessibilité - Améliorer et sécuriser la desserte et l'accès des zones d'activités - Transformer la gare de Trilport en Pôle Multimodal d'échanges : liaisons douces, voitures et transports en commun (bus, TAD, taxis ...) - Éloigner les dessertes des zones d'activités économiques des zones d'habitat - Concentrer la croissance urbaine à proximité des transports en commun et des lieux de centralité - Aménager la voirie pour que puissent se développer en toute sécurité de nouveaux usages tels que pédibus ou vélo-bus pour le ramassage scolaire

3. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET EXPOSE DES CONSEQUENCES EVENTUELLES DE L'ADOPTION DU PLAN SUR LA PROTECTION DES ZONES REVETANT UNE IMPORTANCE PARTICULIERE POUR L'ENVIRONNEMENT

Six sites de projets « à enjeux » ont été repérés dans le cadre de cette évaluation environnementale :

- Projet d'urbanisation au Sud de la commune (ZAC) en bordure du ru du Travers
- Travaux d'amélioration du centre de voile en bordure de Marne
- Projet de réalisation de la voie de contournement en lisière de forêt domaniale de Montceaux (réservoir de biodiversité au SRCE)
- Projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage en bordure de massif forestier
- Projet de réalisation de jardins familiaux en bordure de talus ferroviaire
- Projet de réalisation d'un éco quartier (ZAC) dans une zone de nuisances potentielles (bruit et risques technologiques)

Le Plan Local d'Urbanisme de Trilport s'est inscrit dans les perspectives et les objectifs définis par les élus en compatibilité avec les Plans et Programmes supra-communaux mentionnés décrits en partie I (notamment le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) ainsi que les objectifs de la loi ALUR.

Ainsi, pour répondre à ces engagements, la commune de Trilport construit la majeure partie des nouveaux logements dans le tissu urbain existant. Cette stratégie n'est toutefois pas suffisante pour pouvoir accueillir les logements prévus à l'horizon 2030 dans de bonnes conditions. Ainsi, deux secteurs seront urbanisés en continuité du tissu existant : Le secteur Sud de la ZAC et le secteur du Peuplin (pour plus de la moitié en dent creuse).

3.1. SYNTHÈSE DU TEXTE DU PADD

Les thématiques abordées par le PADD sont les suivantes :

- Créer une organisation spatiale et urbaine respectant et valorisant l'environnement et les espaces naturels et agricoles
- Valoriser les qualités paysagères et le patrimoine de la commune
- Placer l'humain au cœur de la stratégie urbaine en inscrivant la commune dans une dynamique sociale, multi-générationnelle et économique durable, tout en améliorant le cadre de vie des Trilportais
- Améliorer la mobilité urbaine pour tous et favoriser les circulations douces
- Protéger des risques et des nuisances.

Thématiques	Enjeux environnementaux	Incidences positives	Risques ou incidences positives à conforter	Omissions ou incidences graves
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les espaces ouverts et développer l'activité agricole et sylvicole	+		
	Privilégier la réalisation des constructions nouvelles dans le tissu urbain existant	+		
	Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques	++		
	Renforcer la place du végétal en ville en développant les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine, et faire de l'éco quartier de l'Ancre de lune un point d'appui favorisant le renforcement des continuités écologiques	+		
	Préserver la forêt de Montceaux et les bois et recomposer les contours boisés autour de la future voie de contournement	++		
Paysages et cohérence spatiale	Sauvegarder la qualité paysagère des entrées de ville nord et sud et améliorer l'équilibre urbain et paysager de l'entrée de ville	+		
	Protéger le patrimoine bâti remarquable et préserver les formes du bâti traditionnel du centre bourg	+		
	Maintenir les espaces ouverts pour leurs qualités paysagères et valoriser la lisière entre la zone urbanisée et les espaces agricoles ou naturels, et protéger les nombreuses vues panoramiques vers les coteaux environnants et les perspectives	+	-	
	Maintenir la rupture d'urbanisation constituée par les jardins familiaux et les terrains de sport, et s'appuyer sur la réalisation d'un nouveau cimetière paysager	+		
	Privilégier un maintien des activités économiques et optimiser l'espace de la zone d'activités économiques existante sans nouvelle consommation des terres agricoles ; Engager la mutation de la partie de la zone d'activité située en centre-ville, à proximité immédiate de la gare, en espace destiné à l'habitat et aux équipements publics	+		

Ressources naturelles et énergies	Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation	+		
	Adapter la ville au réchauffement climatique	++		
	S'appuyer sur la réalisation de l'éco quartier de l'Ancre de lune	+		
Thématiques	Enjeux environnementaux	Incidences positives	Risques ou incidences positives à conforter	Omissions ou incidences graves
Transports, pollution, nuisances et risques	Développer l'accès aux transports en commun et au pôle multimodal	+		
	Créer et aménager de nouvelles voies douces	++		
	Prendre en compte les risques et les nuisances dans le développement de l'urbanisation	+	-	
	Privilégier l'urbanisation aux environs immédiats des transports en commun, des commerces, des lieux de centralité	+		
	Valoriser la RD 603 par sa transformation en Avenue de ville	++		
	Favoriser la création d'une voie de contournement Meaux-Trilport par le nord-est de la commune	++	--	

3.2. ANALYSE DU DOCUMENT GRAPHIQUE DU PADD

Le PADD se compose de cinq cartes thématiques et d'une carte de synthèse. L'ensemble permet de spatialiser les cinq grands axes de travail présentés plus haut.



Chaque carte thématique permet de resituer les enjeux sur l'environnement :

- La première souligne l'importance des milieux naturels et agricoles à protéger, ainsi que les limites du développement du tissu urbain.
- La seconde indique les objectifs de valorisation paysagère et architecturale de la commune, en insistant également sur l'importance de la trame verte en milieu urbain.
- La troisième permet de visualiser les localisations privilégiées de l'activité économique et des équipements. La vocation économique des espaces agricoles est rappelée. Une autre carte est annexée à cette troisième. Elle met en évidence la prise en compte des risques et des nuisances dans le développement de l'urbanisation.
- La quatrième permet de visualiser la qualité du maillage de circulations douces sur l'ensemble de la commune, et les efforts de mise en cohérence du réseau viaire.

- La cinquième carte permet de prendre en compte les risques et les nuisances dans le développement de l'urbanisation en interdisant les constructions dans les périmètres comportant des risques industriels ou naturels ainsi que dans les zones situées sous la ligne à haute tension.

La carte de synthèse offre une lecture prospective du territoire trilportais. Elle permet à tous, pétitionnaires comme instructeurs, de repérer les zones sensibles de la commune afin d'adapter chaque projet en conséquence.

3.3. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SUR L'ENVIRONNEMENT

Nom de l'OAP	Incidences positives	Incidences restreintes
 <p>OAP n°1 : Secteur « Berlioz – Fublaines »</p>	<ul style="list-style-type: none"> - constitution d'un front urbain, support de la limitation de l'étalement urbain - transition avec l'espace ouvert qui pourra être bénéfique à la biodiversité et à la qualité paysagère 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts faibles sur la faune et la flore qui sont banales sur le site - Des précautions devront donc être prises pour conserver le ru et ses abords. Les ruissellements, notamment en phase de travaux, devront être contrôlés afin de ne pas polluer ce ru, déjà influencé par les cultures environnantes et le ruissellement venant de la chaussée. - L'urbanisation du reste de la parcelle ne présente pas de risque.
 <p>OAP n°2 : Secteur « Saint Fiacre – Verdun »</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le projet propose une densification du tissu urbain trilportais, donc une lutte contre l'étalement urbain. - la réalisation de l'opération permettra d'assainir des anciennes emprises industrielles. - la réalisation de l'éco quartier est un atout durable pour la commune : énergie renouvelable, amélioration de la qualité de l'air, performance énergétique... 	<ul style="list-style-type: none"> - l'urbanisation entraîne peu de risques pour l'environnement. Il n'existe pas de zone humide sur ces terrains. - des nuisances sonores existent. - les risques technologiques demeurent minimes. - des nuisances olfactives et atmosphériques peuvent être prévisibles.
 <p>OAP n°3 : Secteur du « Peuplin »</p>	<ul style="list-style-type: none"> - constitution d'un front urbain, support de la limitation de l'étalement urbain - transition avec l'espace ouvert qui pourra être bénéfique à la biodiversité et à la qualité paysagère - la réalisation de circulations douces favorise la limitation de l'usage des véhicules motorisés (limitation des GES). 	<ul style="list-style-type: none"> - la zone n'est pas concernée par des réservoirs de biodiversité, ni par des enveloppes d'alerte potentiellement humide. - mise à part une minéralisation des sols engendrée par l'opération, l'urbanisation sur ce site présente peu de risques pour l'environnement.

3.4. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REGLEMENTATION SUR L'ENVIRONNEMENT

3.4.1. ARTICLES 1 ET 2 : POSSIBILITES D'IMPLANTATION

Les élus visent une mixité fonctionnelle pour les zones UA, UB, AUA, UF, UG et UH. Cela permet d'optimiser le foncier et de réduire les besoins de déplacements des habitants et des actifs de la commune. Ainsi, la consommation d'énergie nécessaire aux déplacements et les risques et pollutions induits (accidents, pollution atmosphérique, bruit) sont réduits.

A l'inverse, les zones UX et UV s'orientent vers plus de mono-fonctionnalité en permettant l'accueil sur la commune d'activités peu compatibles avec les autres fonctions urbaines, et notamment le logement (activités présentant des nuisances pour les riverains...). Dans ces zones, les seuls locaux d'habitations autorisés sont ceux strictement nécessaires au gardiennage des installations. Ce choix d'implantation permet une préservation des habitants des risques technologiques et des nuisances.

Enfin, les zones A et N, sont volontairement restrictives sur les implantations pour permettre le bon développement de l'agriculture et la préservation des espaces naturels. Seuls dans 3 secteurs de N sont autorisées des implantations particulières (*voir « cas particulier » ci-après*). Concernant A, les nouvelles implantations des exploitations sont autorisées uniquement dans le secteur Af pour éviter un mitage des terres.

Incidences positives sur les enjeux :

« Privilégier l'urbanisation aux environs immédiats des transports en commun, des commerces, des lieux de centralité »


« Adapter la ville au réchauffement climatique »

« Prendre en compte les risques et les nuisances dans le développement de l'urbanisation »

« Préserver les espaces ouverts et développer l'activité agricole et sylvicole »,

« Privilégier la réalisation des constructions nouvelles dans le tissu urbain existant »

« Préserver la forêt de Montceaux et les bois »

Nom de l'OAP	Incidences positives	Incidences restreintes
 <p>Cas particulier : Aire d'accueil des gens du voyage autorisée dans le secteur Nv</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution du risque de mitage des espaces agricoles ou naturelles par des installations illégales - Localisation proche du centre-ville, de la RD603 et de la future voie de contournement, alimentation en eau potable possible à proximité (maison forestière). En revanche, assainissement autonome à réaliser. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'implantation d'une zone d'accueil pour gens du voyage en bordure du massif forestier peut avoir un impact, puisque la parcelle étudiée constitue une enclave dans le boisement présent au Nord. Les principaux enjeux sur cette zone concernent la flore. - L'étude faune flore a permis de réduire l'emprise de l'équipement, et donc son impact. - la règle prévoit que sa réalisation, qui relève de la compétence intercommunale, sera conditionnée à une étude d'insertion paysagère.

	<ul style="list-style-type: none"> - La proximité des voies SNCF n'est pas incompatible avec le projet, notamment du point de vue de la migration des produits phyto-sanitaires. - l'aménagement présenterait peu de risques pour la faune et la flore, très pauvres sur le site. - L'aménagement de jardins familiaux, accompagnés souvent de massifs fleuris et d'arbustes, est favorable à la faune en milieu urbain. - le secteur permet de conserver un espace ouvert en bordure d'urbanisation et de laisser pénétrer la nature en ville. 	
---	---	--

Cas particulier : Implantation de jardins familiaux autorisée dans le secteur Ne

3.4.2. ARTICLES 3 ET 4 : VOIRIE ET RESEAUX

Si elles desservent plus de trois constructions, les voies nouvelles à créer devront avoir une largeur d'emprise de 8 mètres minimum afin de permettre la circulation aisée de tous les véhicules, y compris les engins de secours et les vélos.

La desserte des constructions nouvelles par les différents réseaux se fera dans le respect des normes sanitaires afin d'améliorer leur gestion, notamment les eaux usées et les eaux pluviales.

La mise en place des techniques permettant le stockage et l'infiltration des eaux pluviales est prescrit également afin d'améliorer la qualité et la quantité des nappes. En effet, la croissance modérée de la population devrait avoir un impact sur la quantité d'eaux usées domestiques comme sur les eaux pluviales. Ainsi tout aménagement de surface permettant le stationnement regroupé de plus de 10 véhicules légers ou de 5 véhicules de type poids lourds doit être équipé d'un déboureur/déshuileur installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales ou par tout autre procédé de traitement alternatif aux performances au moins équivalentes.

Incidences positives sur les enjeux :

« Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation »

« Valoriser la biodiversité »

« Prendre en compte les risques et les nuisances dans le développement de l'urbanisation »

3.4.3. ARTICLES 6 A 10 : DENSITE ET IMPLANTATION DU BATI

Les dispositions des articles 6, 7 et 8 du règlement permettent en premier lieu la constitution de fronts bâtis de qualité reprenant les caractéristiques urbaines des zones UA et UB, tout en autorisant des reculs préservant l'éclairage et la ventilation naturelle des bâtiments (pour les zones UF, UG, UH, UX, UV). Ces règles permettent des densités relativement importantes et donc une bonne utilisation de la superficie des différentes parcelles. Les densités ont été revues à la hausse pour permettre une densification du tissu urbain existant afin de préserver les espaces naturels. Une simplification des règles et du zonage a été faite pour établir un PLU plus égalitaire entre les Trilportais en leur permettant d'adapter leur logement aux évolutions de leur ménage.

Les articles 9 modulent la densité en fonction du contexte urbain et permettent de préserver les capacités d'infiltration des sols, les cœurs d'îlots et les espaces de respiration d'une manière générale tout en autorisant

des augmentations de densité dans toutes les zones urbaines. Dans le but d'être plus respectueux de l'environnement le PLU propose des bonifications en termes d'emprise au sol pour les constructions performantes énergétiquement.

Les articles 10 définissent les hauteurs maximales en les adaptant aux différentes structures ou aux différents besoins des quartiers. Ainsi la verticalité est traitée avec cohérence. De plus, et de la même manière que pour le CES des bonifications en termes de hauteurs permettent aux constructions de s'adapter aux évolutions thermiques et économiques de l'habitat.

Incidences positives sur les enjeux :

- « Adapter la ville au réchauffement climatique »
- « Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation »
- « Privilégier la réalisation des constructions nouvelles dans le tissu urbain existant »

3.4.4. ARTICLE 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Des règles sont également prescrites pour les toitures, le traitement des façades, les menuiseries, les clôtures... De plus, le PLU encourage l'utilisation de matériaux respectueux de l'environnement en assouplissant les règles pour les constructions utilisant des technologies énergétiques innovantes (habitat solaire, architecture bioclimatique).

Incidences positives sur les enjeux

- « Adapter la ville au réchauffement climatique »
- « Economiser les ressources naturelles et contribuer à leur valorisation »

3.4.5. ARTICLE 12 : STATIONNEMENT

Des règles de stationnements pour les deux-roues non motorisés sont prévues pour la majorité des constructions afin d'inciter les habitants à utiliser des modes doux de déplacements.

De plus, les espaces libres non bâtis et non occupés par des aires de stationnement doivent être plantés à raison d'au moins un arbre de haute tige par 100 m². Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 250 m². Lorsque leur surface excède 500 m², ils doivent être divisés par des rangées d'arbres ou de haies vives.

Incidences positives sur les enjeux :

- « Adapter la ville au réchauffement climatique »
- « Renforcer la place du végétal en ville en développant les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine »
- « Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques »
- « Adapter la ville au réchauffement climatique »

3.4.6. ARTICLE 13 : ESPACES LIBRES DE CONSTRUCTION

Les espaces libres non bâtis et non occupés par des aires de stationnement doivent être plantés à raison d'au moins un arbre de haute tige par 100 m² d'espace non construit. Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 250 m². Sur les EVP, toute construction, reconstruction ou installation devra contribuer à les mettre en valeur. Rien ne doit compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements sur les EBC.

En outre, un coefficient de pleine terre (ou de biotope) est institué dans presque toutes les zones :

De plus, pour permettre une bonne transition avec l'espace ouvert, les limites avec les zones naturelles et agricoles doivent être plantées. Parfois la règle relative à ces plantations est assez prescriptive (taille, espèces...).

Incidences positives sur les enjeux :

« Conforter et valoriser la biodiversité et les continuités écologiques »

« Renforcer la place du végétal en ville en développant les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine »

« Sauvegarder la qualité paysagère des entrées de ville nord et sud et améliorer l'équilibre urbain et paysager de l'entrée de ville »

« Maintenir les espaces ouverts pour leurs qualités paysagères et valoriser la lisière entre la zone urbanisée et les espaces agricoles ou naturels »

« Adapter la ville au réchauffement climatique »

4. MESURES ENVISAGEES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

Projets	Niveau d'incidence sur l'environnement	Synthèse des mesures envisagées
Projet d'urbanisation au Sud de la commune (ZAC) en bordure du ru du Travers	-	Classement du ru en Trame Bleue Classement des abords en EVP (1m de chaque côté) Imposition d'un retrait des constructions d'un minimum de 5m Obligation de planter en limite de zone (et interdiction des espèces invasives)
Travaux d'amélioration du centre nautique en bordure de Marne	+	Une partie de la zone a déjà été renaturée : destruction d'une partie des bâtiments en dur, remplacement du ponton en béton par un en bois respectueux de la faune et de la flore... Pas de besoin d'intervention particulière.
Projet de réalisation de la voie de contournement en lisière de forêt domaniale de Montceaux (réservoir de biodiversité au SRCE)	--	Réduction des impacts du chantier (périodes de déboisement, limitation de l'emprise du chantier, interdiction des dépôts en lisière...) Réduction des risques de collision avec les grands mammifères Traitement des nouvelles lisières forestières (limitation du « rideau arbustif », du sous-bois, afin d'éviter l'installation dangereuse de la petite faune) Reboisement Maintien des espaces ouverts situés entre la variante retenue et les boisements <i>Nota : Les mesures de compensation sont de la responsabilité départementale.</i>
Projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage en bordure de massif forestier	--	Etude d'insertion paysagère avant toute réalisation Limitation de la minéralisation des sols au maximum Conservation d'une surface de pleine terre conséquente Utilisation de matériaux en adéquation avec le site
Projet de réalisation de jardins familiaux en bordure de talus ferroviaire	+	Conservation d'une bande enherbée entre le site et les voiries. Le site était déjà agricole et ne présente pas de pollution particulière. Pas de besoin d'intervention spécifique.
Projet de réalisation d'un éco quartier (ZAC) dans une zone de nuisances potentielles (bruit et risques technologiques)	-	Travail sur l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure (présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade) Isolation phonique Prise en compte du périmètre de sécurité et des conditions d'évacuation

5. JUSTIFICATIONS DES CHOIX RETENUS POUR ELABORER LE PROJET DE PLU

5.1. LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD

Les choix retenus dans le P.A.D.D. découlent du diagnostic élaboré en amont. Ils s'appuient donc sur une analyse précise de la situation dans la commune. Ce diagnostic a permis aux élus d'arbitrer les choix suivants pour élaborer leur projet de ville.

Espaces naturels et paysagers

La municipalité a décidé de créer une organisation spatiale et urbaine respectant et valorisant l'environnement, les espaces naturels et agricoles et a également choisi de valoriser les qualités paysagères et patrimoniales de la commune, afin :

- D'être conforme aux objectifs du SDRIF, du SRCE et du SDAGE
- De garantir un cadre de vie et de travail préservé
- De permettre une densification et un renouvellement du tissu existant et des dents creuses pour assurer une cohérence spatiale au village
- De valoriser d'une part la qualité des espaces naturels, et d'autre part leur rôle pour la biodiversité

Dynamique urbaine

Les élus se sont également tournés vers le choix de placer l'humain au cœur de la stratégie urbaine en inscrivant la commune dans une dynamique sociale, multi générationnelle et économique durable, tout en améliorant le cadre de vie des Trilportais, afin :

- De répondre aux besoins des habitants comme aux objectifs du SDRIF en termes de production de logements
- De s'adapter aux besoins des changements démographiques et de permettre l'évolution des structures d'habitat
- De favoriser un développement urbain en cœur de ville de sorte à produire une optimisation des tissus déjà bâtis
- De permettre la réorganisation de la zone d'activité
- De lutter contre la fracture numérique
- De préserver l'activité agricole en accord avec les objectifs du PRAD et du SDSA
- De préserver la biodiversité directement connectée aux espaces de cultures
- De préserver l'environnement (qualité de l'air, de l'eau, de la nature...), dans la continuité des objectifs du PCET, du SRCAE et du PPA
- De prendre en compte les risques naturels et technologiques afin de mettre en avant la sécurité des Trilportais

Circulations


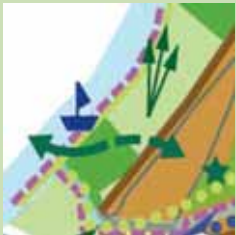


Les élus ont choisi également d'améliorer la mobilité urbaine pour tous et de favoriser les circulations douces, afin :



- D'être conforme au PDUIF, au SDRIF et au SDIC
- De permettre une amélioration et une sécurisation des déplacements doux, une pacification de la circulation et une amélioration de la cohérence de ces circulations
- De soulager les voies existantes en répartissant le trafic
- De désenclaver et réaménager le réseau viaire du Sud de la commune
- De développer des accès aux transports en commun et au pôle multimodal
- De permettre une diminution de l'usage des véhicules motorisés individuels

Modération de la consommation d'espaces naturels

- LIMITATION DE L'EXTENSION DE LA SURFACE URBANISEE.
Le PADD propose une extension de la surface urbanisée de référence inférieure à 5%, et le PLU étend réellement (en extension du tissu) la surface urbanisée de 3%. Il fixe donc un objectif de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, et s'inscrit dans les objectifs portés par le SDRIF. L'ouverture à l'urbanisation demeure ainsi limitée.
- AUGMENTATION DE LA DENSITE HUMAINE.
Le PLU permet d'atteindre une densité moyenne des espaces urbanisés de 40,8 habitants par hectare à l'horizon 2030. Cette dernière est donc supérieure aux exigences du SDRIF et est témoin d'une intensification du tissu urbain à l'échelle de la commune.
- L'UTILISATION DES ESPACES INTERSTITIELS.
Une fine analyse du tissu existant fait apparaître une réceptivité restante dans le tissu urbain par renouvellement du tissu existant, densification de l'existant, ouverture à l'urbanisation de dent creuse.
- CONSOMMATION D'ESPACE HORS DE L'ENVELOPPE URBAINE.
Le projet de PLU participe aux objectifs de modération de la consommation d'espaces, non seulement en densifiant le tissu urbain existant, mais aussi en réduisant les espaces d'urbanisation future du POS en vigueur et en les inscrivant en espace naturel. Dans le cadre du projet du PLU, soit dans les 15 prochaines années :
 - 5,60 ha seront consommés en extension pure de l'urbanisation pour le développement résidentiel, soit 0,37 ha/an.
 - Il n'est pas prévu de consommation d'espace en extension de l'urbanisation pour les activités économiques.

5.2. CHOIX OPERES AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES TENANT COMPTE DES OBJECTIFS ET DU CHAMP D'APPLICATION GEOGRAPHIQUE DU PLAN

Extraits du PADD	Justification du choix de localisation
<p>Secteur d'urbanisation au Sud de la commune</p> 	<p>Ce secteur se situe en bordure du ru du Travers, classé comme zone d'alerte potentiellement humide. Les études zone humide réalisées ont néanmoins démontré que l'urbanisation n'y présentait pas de risque au-delà de 1m de l'emprise du ru. L'implantation d'un secteur d'urbanisation sur ce site a donc été choisi ; dans le PLU il est jumelé avec des règles de préservation de ce milieu (trame bleue, EVP...). Ce choix s'est avéré judicieux également car il permet d'ajouter un nouveau point de constitution du front urbain (orientation majeure du PADD), et de connexion de la trame viaire.</p>
<p>Amélioration du centre nautique</p> 	<p>Le PADD fait également apparaître une évolution du centre nautique. Cette évolution s'inscrit dans l'objectif communal d'amélioration des équipements existants. Etant donné l'implantation d'un centre existant, il semblait cohérent de localiser cette orientation sur le site. Il est à noter que le centre a déjà fait l'objet de travaux d'amélioration (réalisation d'un ponton en bois, démolition d'un ancien bâtiment...).</p>
<p>Projet de réalisation de la voie de contournement</p> 	<p>Le projet de voie de contournement (inscrit au SDRIF et au PADD) est situé en lisière de forêt domaniale de Montceaux. Cette voie nouvelle a pour objet de régler le problème de saturation de la RD603 dans l'agglomération Est de Meaux. C'est pourquoi une nouvelle liaison entre la RD603 Est et la RD 405 a été inscrite dans le Schéma Directeur de la Région. Le tracé schématique indiqué au projet de PLU de Trilport a repris les indications du SDRIF. Sa localisation a été choisie dans le but de permettre d'achever le bouclage du contournement de l'agglomération meloise par l'est dont elle constitue le dernier maillon. Ce tracé ne pouvait être déplacé plus à l'ouest en raison de la présence de zones urbanisées ni plus à l'est sauf à ne plus remplir son rôle de voie de contournement.</p>
<p>Projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage</p> 	<p>L'aire d'accueil des gens du voyage se situe en bordure du massif forestier, qui peut s'avérer être une ressource pour la biodiversité. Le choix ici s'est tourné vers une implantation à proximité d'une voie structurante pour la commune. Etant donné le tracé de la future voie de contournement il semblait difficile de pouvoir décaler cette aire à l'Ouest – la zone située à l'Ouest de la voie de contournement étant soumise à des risques technologiques et des nuisances dues à la zone d'activités. De plus, la zone définie au PLU (Nc) se situe en dehors de la zone de lisière de 50m ainsi que de la ZNIEFF de type 2, sur des terres agricoles à proximité de la maison forestière. Elle présente en outre l'avantage d'être à proximité des équipements publics et commerciaux de la commune.</p>

<p>Projet de réalisation de jardins familiaux</p> 	<p>Le PADD propose l'implantation de jardins familiaux en bordure du talus ferroviaire. La question de la pollution des sites s'est effectivement posée. Néanmoins les études ont montré que les sols ont toujours été agricoles sur ce site et qu'ils ne présentaient pas de pollution particulière. La réutilisation de lieux agricoles pour étoffer l'activité de jardinage, qui plus est, à proximité de l'éco quartier, s'est donc avérée être un choix judicieux pour la ville. De plus cette localisation a été faite afin de permettre la conservation d'espaces ouverts en lisière d'urbanisation – très importants dans la pénétration de la nature en ville.</p>
<p>Projet de réalisation d'un éco quartier</p> 	<p>Le site de localisation de l'éco quartier (l'Ancre de Lune) est délimité au Nord par la voie ferrée, au Sud par la route départementale et à l'Est par la zone d'activité. Ainsi des risques technologiques et de nuisances peuvent survenir. Néanmoins le renouvellement du secteur (en friches ou occupé par des bâtiments industriels) est apparu comme évident pour d'une part réutiliser ces espaces en cœur de ville et permettre la densification du tissu, et d'autre part accroître le nombre de logements sur la commune dans un secteur de gare.</p>

5.3. LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION, LES MOTIFS DE DELIMITATION DE CELLES-CI ET DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES

OAP n°1 : Secteur « Berlioz – Fublaines »

Le secteur constitue un emplacement idéal pour permettre la constitution du front urbain de qualité (orientation majeure du PADD), et créer une voie nouvelle qui desservira la zone et constituera l'amorce du maillage du réseau viarie du Sud de la commune. Enfin le choix d'urbaniser ce secteur a également été retenu pour permettre la création d'un accès sécurisé entre la rue de Fublaines et le collège du Bois de l'Enclume.

OAP n°2 : Secteur « Saint Fiacre – Verdun »

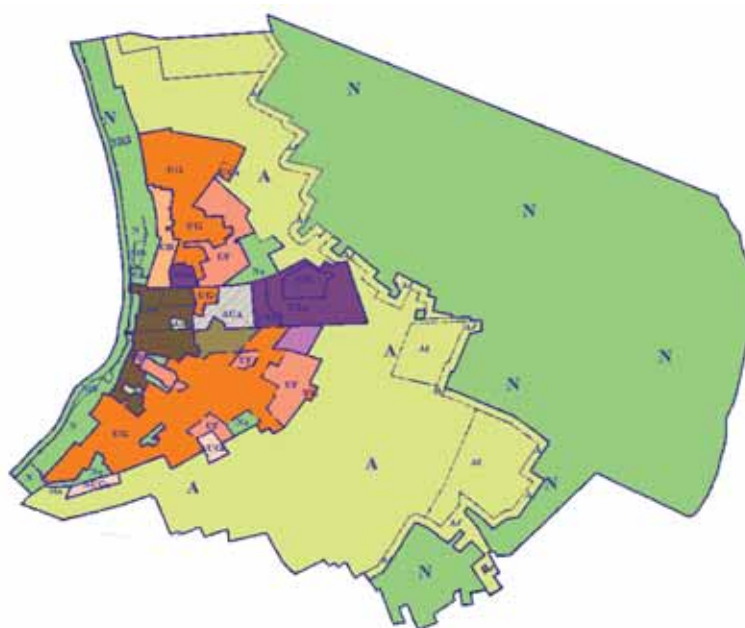
Le secteur constitue une réserve foncière importante qui pourra accueillir de nouveaux logements à l'intérieur du tissu urbain existant. Le développement de l'urbanisation dans ce secteur a été choisi pour permettre de combler des espaces sous utilisés. Le choix s'est également tourné vers le renouvellement de ce secteur (en friches ou occupé par des bâtiments industriels) pour pouvoir réutiliser ces espaces en cœur de ville et à proximité immédiate de la gare, et afin de produire du logement et permettre la densification du tissu.

OAP n°3 : Secteur du « Peuplin »

Le choix d'urbaniser ce secteur s'est fait dans l'optique de comblement de la dent creuse par de l'habitat (pour 1/3 sociaux au minimum), et ainsi répondre aux besoins des habitants. De plus, de la même manière que pour l'OAP n°1, le secteur constitue un emplacement idéal pour permettre la constitution du front urbain de qualité, et participer à l'amorce du maillage du réseau viarie en projet au Sud de la commune.

5.4. LES MOTIFS DE LA DELIMITATION DES ZONES ET DES REGLES QUI Y SONT APPLICABLES

5.4.1. PLAN DE ZONAGE



Le territoire communal de Trilport a été divisé en :

• 7 zones urbaines U

- **UA** : Tissu urbain de centre-ville – UAa et Uab.
- **UB** : Zone d'extension du centre-ville.
- **UF** : Zone de lotissements composée de pavillons – UFa.
- **UG** : Zone pavillonnaire dense – UGa.
- **UH** : Grandes propriétés de caractère sur le coteau
- **UV** : Zone commerciale d'entrée de ville à l'est.
- **UX** : Zone industrielle en entrée de ville à l'est et au nord de la voie ferrée – UXa, UXb, UXc, UXd.

• 2 zones à urbaniser AU

- ▨ **AUA** : Zone destinée à accueillir le site central de la ZAC (Saint-Fiacre/Verdun).
- ▨ **AUG** : Zone destinée à accueillir une nouvelle urbanisation au sud de la commune – AUGa, AUGb.

• 1 zone agricole A

- **A** : Zone agricole – Ac, Af.

• 1 zone naturelle N

- **N** : Zone naturelle à protéger – Nc, Ne.

Ce plan de zonage est une pièce constitutive du règlement du P.L.U. Il est construit autour des objectifs mis en avant dans le projet de ville (P.A.D.D.).

5.4.3. REGLEMENTATION

	Interdictions	Autorisations (sous conditions)	Nouvelles impasses	Implantation par rapport à la voie	Mitoyenneté	Emprise au sol et Hauteur totale	Coefficient de pleine terre et plantation
Zone UA	Industries ; Entrepôts ; Exploitations agricoles ou forestières ; ICPE soumises à autorisation et enregistrement. + périmètre de constructibilité limité en UA.	Habitations (1/3 de logements sociaux) ; ICPE soumises à déclaration.	Autorisées si prévue dans OAP (<50m + aire de retournement). UAa, UAb: Interdites.	Alignement. Si façade > 25m: recul possible 6m max.	<u>Bande < 15m :</u> Oui, sur les 2 limites latérales + retrait. <u>Bande > 15 m :</u> Non, retrait (L=1/2H).	UAa : 40% / 48%/50% HT : 11m. UA, UAb : HT : 11m / 13m (avec gabarit).	40%. Limite de N (5m).
Zone UB			Autorisées (<50m + aire de retournement).	Alignement. Si façade > 25m : recul possible de 4m max.	Oui, sur 1 des limites + retrait (L=1/2H).	40% / 48%/50% HT : 11m / 13m (avec gabarit).	30%.
Zone UF	Industries ; Entrepôts ; Artisanat ; Exploitations agricoles ou forestières ; ICPE soumises à autorisation et enregistrement. Bande > 30m : inconstructible	ICPE soumises à déclaration; <u>Hors zone non aedificandi :</u> Habitations, Hébergement hôtelier, Bureaux.	Autorisées (<50m + aire de retournement).	Recul 2 m. UFa : 6m.	Oui, sur 1 ou 2 limites ou retrait (L=1/2H).	35% / 42% HT : 9m. UFa : HT : 10m.	Limite de A et N.
Zone UG	Dito UF.	Dito UF. Habitations (1/3 de logements sociaux).	Interdites. Nouveaux accès sur les RD interdits sauf si prévus dans OAP	Recul 3m.	Oui, sur 1 des limites ou retrait. Si façade < 15m largeur : Oui, sur les 2 limites possible.	35% / 42% HT 9m. UGa : HT :11m / 13m (avec gabarit).	25%. Limite de A et N. Portion de UG située au Nord de la voie ferrée : bande plantée de 5m limite A.

	Interdictions	Autorisations (sous conditions)	Nouvelles impasses	Implantation par rapport à la voie	Mitoyenneté	Emprise au sol et Hauteur totale	Plantation et coefficient de pleine
--	---------------	---------------------------------	--------------------	------------------------------------	-------------	----------------------------------	-------------------------------------

							terre
Zone UH	Dito UG. Hébergement hôtelier.	Dito UG (sauf hébergement hôtelier).	Dito UG. + Façades < 26m : 1 seul accès /parcelle Nouveaux accès sur les RD interdits.	Recul 10m.	Non, retrait (L=10m).	10% HT: 11m.	60%. Limite A ou N.
Zone UV	Entrepôts ; Industrie ; Exploitations agricoles ou forestières.	Habitations (surveillance et gardiennage); ICPE.	Autorisées (<50m).	Recul 5m.	Oui, sur 1 des limites ou retrait (H=1/2 L). <u>En limite de UG et UF:</u> (H=L).	60% HT : 11m (avec gabarit). Hébergement hôtelier : 15m.	15%. Limite UF, UG, A (bande paysagée 5m).
Zone UX	Commerces ; Hébergement hôtelier ; Exploitations agricoles ou forestières.	ICPE. <u>Hors zone non aedificandi :</u> Bureaux, Habitations (surveillance et gardiennage). UXb : Installation SEVESO seuil bas. UXd : Bureaux.		Recul 5m.	Non, retrait (5m).	80%. UXa, UXb : HT : 11m (avec gabarit). UXc : HT : 9m (avec gabarit).	10%. Limite de A et N.
Zone AUA	Dito UA (sauf entrepôts).	Dito UA. ICPE. Commerces : uniquement avenue de Verdun.	Autorisées.	Alignement ou recul 2m. <u>Le long de l'avenue de Verdun</u> : 3m.	Oui, sur les limites ou retrait (L=1/2H).	HT : 13m (+10% de la SP totale).	100 m ² espace non construit : 1 arbre de haute tige.
Zone AUG	Dito UG. Bureaux ; Hébergement hôtelier ; Commerces.	ICPE. AUGb : Habitations (1/3 de logements sociaux).	Autorisées.	Conformément à l'OAP. AUGa : Alignement ou recul 2m. AUGb : Recul 3m.	Oui, 1 ou 2 limites ou retrait (H=1/2L).	AUGb : 35% / 42% HT : 9m.	25%. Limite de A et N (3m).

	Interdictions	Autorisations (sous conditions)	Nouvelles impasses	Implantation par rapport à la voie	Mitoyenneté	Emprise au sol et Hauteur totale	Plantation et coefficient de pleine terre
Zone A	Les habitations, les commerces, l'hébergement hôtelier, les bureaux, les activités artisanales, les industries, les entrepôts autres qu'agricoles.	ICPE. Ac et Af : Exploitations agricoles ou forestières ; Habitations (exploitants agricoles).	Autorisées (aire retournement).	Recul 10m. Ac : alignement. Si façade > 25m: recul 6m max.	Non, retrait. Ac : <u>Bande < 15m :</u> Oui. <u>Bande > 15 m :</u> Retrait. (L=1/2H).	HT : 13m. Ac : 30% HT : 11m. Af: Exploitations: 3%. Habitations: 2%.	40% (sauf Ac).
Zone N	Tout sauf destinations autorisées ci-contre.	Aménagement des constructions (sans changement de destination) ; Constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ; Equipements légers ; Constructions nécessaires à l'exploitation ou à l'entretien forêt et espaces verts, à la réalisation des équipements d'infrastructure. Nc : Les campings et caravanes. Ne : Activités de sports et de loisirs ; Service funéraire ; Jardins familiaux ; Habitations (surveillance ou gardiennage)	Autorisées.	Recul 10m.	Non, retrait (L=H).	10% HT : 9m.	80% (sauf Nc).

5.4.4. LES BONIFICATIONS LIEES AUX PERFORMANCES ENERGETIQUES

Zones	Variations CES	Justifications	Zones	Variations Hauteurs	Justifications
UAa UB	Normal : 40% 10% ou citerne : 48% 10% et citerne : 50%	Le PLU de Trilport se veut respectueux sur le plan environnemental. Ainsi, les règles de bonification sont un moyen pour la commune d'être incitative sur l'évolution technique et écologique de l'habitat : plus de droits à construire si utilisation de l'un des procédés. C'est également une façon de compenser les surcoûts qu'entraîne ce type de dispositifs.	UAa UAb UB UGa	11m → 13m	Le PLU de Trilport se veut respectueux sur le plan environnemental. Ainsi, les règles de bonification sont un moyen pour la commune d'être incitative sur l'évolution technique et écologique de l'habitat : élévation possible des bâtiments si utilisation d'un procédé respectueux. C'est également une façon de compenser les surcoûts qu'entraîne ce type de dispositifs.
UF UG AUGb	Normal : 35% 10% ou citerne : 42% 10% et citerne : 45%				

5.4.5. LES BANDES CONSTRUCTIBLES

Le PLU maintient dans les zones UG et UH une bande de 30 mètres constructibles. Cette règle est en faveur d'une densité bien maîtrisée des cœurs d'îlots dans les secteurs pavillonnaires. Elle permet de préserver les cœurs d'îlots végétalisés sources de biodiversité et de grande qualité paysagère. Enfin c'est un moyen de lutte efficace contre l'imperméabilisation des sols.

5.4.6. LA PROTECTION DU PATRIMOINE NATUREL

Les espaces boisés classés, EBC

Au total 458 hectares de boisements et de forêts ont été classés en EBC au PLU de Trilport, soit environ 42% de la commune. Il s'agit des boisements composant la forêt domaniale de Montceaux, le bois des Meulières, le coteau en bordure de Marne, ainsi que des boisements épars situés dans la plaine agricole.

Les espaces verts protégés, EVP

Au total 6,3 hectares d'espaces naturels ont été classés en EVP au PLU de Trilport, soit environ 0,6% de la commune. Il s'agit de plusieurs espaces verts différents présents dans ou en limite du tissu urbain.

La trame bleue

La Marne, le ru du Travers et 12 mares sont protégés par la Trame Bleue pour leur rôle écologique (notamment en termes de continuités) et paysager.

La zone de lisière

Au total 38,73 hectares d'espaces naturels sont classés en zone de lisière au PLU de Trilport.

La protection et le développement de la trame verte

La trame verte est d'autant plus robuste qu'elle s'étend aux espaces urbanisés. Ainsi, afin d'éviter une trop forte imperméabilisation des sols et pour favoriser les surfaces de pleine terre qui participent pleinement au développement de la biodiversité, le règlement du PLU instaure une surface de pleine terre obligatoire sur toutes les zones (sauf UF et AUA), modulable suivant des équivalents en surfaces végétalisées (coefficient) :

UA	UB	UF	UG	UH	UV	UX	AUA	AUG	A	N
40%	30%	-	25%	60%	15%	10%	-	25%	40%	80%

De plus, plusieurs continuités ou réservoirs écologiques composent le territoire communal. Afin de préserver les corridors écologiques, ces espaces ont été classés en zone N ou A au PLU ou comme éléments de la trame bleue. Ils sont même parfois également classés en EVP ou en EBC.

5.4.8. LA PROTECTION DU PATRIMOINE BATI

Le plan de zonage présente notamment le bâti remarquable classé. Ce classement vise à permettre la reconversion et la valorisation du bâti ancien de qualité dans la ville.



5.4.9. LES EMBLEMES RESERVES

20 emplacements réservés ont été identifiés dans le PLU de Trilport afin :

- De renforcer le niveau d'équipement de la commune
- De renouveler et diversifier le parc de logements
- De s'appuyer sur la réalisation d'un nouveau cimetière paysager
- De participer à la diffusion de la biodiversité par la création de jardins familiaux notamment

5.4.10. LES PERIMETRES DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE ; SECTEURS OU ZONES URBAINES OU LES CONSTRUCTIONS OU INSTALLATIONS D'UNE SUPERFICIE SUPERIEURE AU SEUIL DEFINI PAR LE REGLEMENT SONT INTERDITES

Le PLU de Trilport institue 4 périmètres dans lesquels la constructibilité est limitée. Ils concernent les zones UA, UG et AUA, et ils ont des buts précis :

- Périmètre n°1 (UAa) : Ce périmètre a pour but l'attente de l'approbation d'une réflexion d'ensemble afin d'encadrer l'évolution urbaine harmonieuse de ce secteur, qui demeure assez enclavé et qui dispose d'attributs paysagers et patrimoniaux remarquables. Le périmètre permet également de préserver les espaces verts situés en cœur d'îlot.
- Périmètre n°2 (UAa) : Le périmètre a pour but l'attente de l'approbation d'une réflexion d'ensemble menée en concertation avec les propriétaires et les riverains afin d'encadrer l'évolution urbaine harmonieuse de ces secteurs. Ces terrains constituent un enjeu essentiel dans la perspective d'un redéploiement du centre-ville.
Il pourra faire l'objet d'une OAP qui sera intégrée au PLU au moyen d'une modification quand l'ensemble des partenaires seront en accord sur un projet d'ensemble.
- Périmètre n°3 (UG) : Ce périmètre a pour but d'aboutir à un projet d'ensemble garantissant de bonnes conditions d'insertion paysagère et de sécurité routière afin d'encadrer l'évolution urbaine harmonieuse de ce secteur.
Il pourra faire l'objet d'une OAP qui sera intégrée au PLU au moyen d'une modification quand l'ensemble des partenaires seront en accord sur un projet d'ensemble.
- Périmètre n°4 (AUA) : Le périmètre a pour but l'attente de l'approbation d'une réflexion d'ensemble menée en concertation avec les propriétaires et les riverains afin d'encadrer l'évolution urbaine harmonieuse de ces secteurs. Ces terrains constituent un enjeu essentiel dans la perspective d'un redéploiement du centre-ville.

6. INDICATEURS A ELABORER POUR L'EVALUATION DE L'APPLICATION DU PLAN

6.1. LISTE D'INDICATEURS IDENTIFIES POUR LE SUIVI DE L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT

Thématiques		Variable	Indicateurs	Sources
Milieux naturels et biodiversité	Nature ordinaire : cœurs d'îlots, trame verte	Nombre	<i>Surface de pleine terre, nombre d'arbres et d'arbustes plantés</i>	Permis de construire
		Nombre	<i>Nombre d'opérations intégrant des critères en faveur de la biodiversité</i>	Permis de construire
		Type, évolution espèces rares et/ou invasives	<i>Suivi des espèces observées dans le cadre d'études d'impacts</i>	Procédures d'aménagements
		Surfaces	<i>Evolution des EVP, EBC, mares, zones humides, surface de prairies, surface agricole</i>	Procédures d'urbanisme
Ressources naturelles et énergies	Sols	Densité des opérations	<i>CES, Surface de pleine terre</i>	Permis de construire
	Air	Evolution de l'indice Citeair	<i>Nombre de jours dans les tranches élevées et très élevées</i>	AIRPARIF
	Assainissement	Conformité des réseaux de collecte	<i>Etat du réseau Volume d'eau rejeté dans le réseau Nb de points noirs</i>	Statistiques du fermier + Suivi des certificats de conformité
		Conformité de la station d'épuration intercommunale	<i>Nombre d'accidents et de jours de dépassement des normes</i>	Fermier Services de la CAPM
		Conformité de l'assainissement non collectif	<i>Evolution du nombre d'installations Nb de points noirs</i>	Fermier + Suivi des certificats de conformité
Conformité des procédés de dépollution des eaux		<i>vérifier la présence d'un déboureur / déshuileur lorsqu'il y a une obligation de mise en place</i>	Suivi des certificats de conformité (DAACT)	

	Eau potable	Consommation Eau potable	<i>Volume d'eau consommé Etat du réseau</i>	Statistiques du fermier
		Qualité des Eaux potables	<i>Qualité des eaux Types de polluants Nombre de jours de dépassement des normes</i>	Bilan annuel du fermier
	Energies renouvelables	Présence de sources de production d'énergies renouvelables	<i>m² de panneaux photovoltaïques et/ou thermiques, chaudières biomasse, pompes à chaleur...</i>	Permis de construire
Transports, pollution, nuisances et risques	Renforcer la prévention des risques et éviter l'exposition de nouvelles populations	Nombre	<i>Nombre d'habitants soumis aux risques d'inondation</i>	Permis de construire, Cadastre
	Développer les modes alternatifs à la voiture	Nombre	<i>Nombre d'utilisateurs des transports en commun (bus, trains)</i>	Statistiques transporteurs
		MI	<i>Linéaire de circulations douces améliorées ou créées</i>	Services municipaux et communautaires
	Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants	Nombre	<i>Nombre de logements présentant des normes techniques supérieures aux normes applicables</i>	Permis de construire
	Limiter les gênes sonores	Décibels	<i>Niveau d'isolation dans les secteurs soumis au bruit</i>	Permis de construire
		Nombre	<i>Nombre d'opérations non conformes à l'instruction</i>	Permis de construire
	Réduire la production des déchets et améliorer leur élimination	Nombre	<i>Volume de déchets produits, nombre de points d'apport sélectif, % de refus</i>	Statistiques du service d'enlèvement

6.2. LISTE DES INDICATEURS A ELABORER AFIN D'EVALUER LA SATISFACTION DES BESOINS EN LOGEMENTS

Type d'indicateur	Informations disponibles
Evolution du nombre de logements.	Permis de construire accordés pour création d'un nouveau logement, permis de construire accordés pour création d'un nouveau logement classé sans suite (absence de déclaration d'achèvement des travaux / de certificat de conformité).
Evolution de la demande en logement social dans la commune.	Liste des demandes sur le territoire communal, nombre d'années de demande, évolution des typologies demandées par rapport aux typologies disponibles,... (données disponibles en Mairie).
Evolution des typologies d'habitat (nombre de pièces) en fonction des besoins identifiés dans le diagnostic du rapport de présentation.	Chiffres INSEE, permis de construire.
Evolution des logements spécifiques (habitat pour personnes âgées, jeunes travailleurs, étudiants,...) en fonction des besoins identifiés dans le diagnostic du rapport de présentation.	Création de nouvelles structures d'accueil, d'associations,...
Calcul du point mort, c'est-à-dire du nombre de logements qu'il est nécessaire de construire pour répondre au desserrement des ménages (baisse de la taille des ménages). Si le nombre de logements construits est inférieur au point mort, la ville perd des habitants. (La méthodologie de calcul est détaillée en partie 3 du présent Rapport de Présentation)	Chiffres INSEE, permis de construire permettant de nouvelles constructions,...
Evolution des prix du marché du logement au regard des revenus moyens des habitants de la commune.	Revenus moyens des ménages: chiffres de la Direction Générale des Impôts (accessible sur internet). Prix du marché : suivi des déclarations d'intention d'aliéner (DIA), informations auprès des agences immobilières.

6.3. TABLEAU D'ÉVALUATION DE L'ÉCHEANCIER PRÉVISIONNEL DE L'OUVERTURE À L'URBANISATION DES ZONES À URBANISER ET DE LA RÉALISATION DES ÉQUIPEMENTS CORRESPONDANTS

Les points à compléter et à analyser sont grisés dans le tableau.

Secteurs	Zone du PLU	Date d'ouverture à l'urbanisation	Nombre total de logements minimum envisagés 2018 / 2030	Nombre de logements effectivement réalisés (dont nombre de logements sociaux)		Commentaires
1 bis Rue de Montceaux (FSM) - PC 2011	UA	Approbation du P.L.U	12 / 12			
Route de Lizy (l'Arroondi) (FSM) - PC 2011	UGa	Approbation du P.L.U	17 / 17			
Talmouze FSM - PC 2014	UA	Approbation du P.L.U	24 / 24			
Norlogues	UB	Approbation du P.L.U	0 / 30			
Nord Gare EPF (Marpa 24 + 46 dont 1/2 soc)	UA	Approbation du P.L.U	70 / 70			
Zone de constructibilité limitée centre	UAb	Approbation du P.L.U	0 / 50			
Ferme Saint-Faron	UAa	Approbation du P.L.U	0 / 30			
Avenue du Maréchal Joffre	UA	Approbation du P.L.U	14 / 14			
Berlioz-Fublaines	Zac AUGa	Approbation du P.L.U. et réalisation de l'équipement des terrains	30 / 50			
Peuplin	OAP AUGb	Approbation du P.L.U. et réalisation de l'équipement des terrains	30 / 30			
Saint-Fiacre/Verdun	Zac AUA	Approbation du P.L.U. et réalisation de l'équipement des terrains	122 / 430			

**PLU DE TRILPORT
RAPPORT DE PRESENTATION
PARTIE 10 – EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS
APPORTES AU DOCUMENT**

Sommaire

1. LES GRANDES EVOLUTIONS DU ZONAGE.....	654
1.1. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NB.....	654
1.2. LA SUPPRESSION DE LA ZONE UY.....	654
1.3. LA SUPPRESSION DE LA ZONE UC.....	655
1.4. LA SUPPRESSION DE LA ZONE UD.....	655
1.5. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NAX.....	655
1.6. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NAL.....	655
1.7. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NAm.....	655
1.8. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NAd.....	655
1.9. LA SUPPRESSION DU SECTEUR Ncb.....	656
1.10. UNE LEGERE EXTENSION DE LA ZONE NATURELLE AU DETRIMENT DE LA ZONE AGRICOLE.....	656
1.11. UNE LEGERE EXTENSION DE LA ZONE AGRICOLE AU DETRIMENT DE LA. ZONE NATURELLE.....	656
1.12. L'EXTENSION DE LA ZONE NATURELLE AU DETRIMENT DE LA ZONE URBAINE.....	656
1.13. LA TRANSFORMATION DES ZONES NA.....	656
1.14. LA REDUCTION DE LA ZONE UX.....	657
1.15. RECTIFICATION DES LIMITES ENTRE LES ZONES NATURELLE ET URBAINE SUR LES COTEAUX DE LA MARNE.....	657
1.16. L'EXTENSION DE LA ZONE UA.....	657
1.17. LA CREATION DE LA ZONE UH.....	657
1.18. LA CREATION DE LA ZONE AUG.....	657
1.19. SYNTHESE DE L'EVOLUTION DE LA SUPERFICIE DES ZONES.....	658
1.20. PLAN DE ZONAGE DU PLU COMPARE AU POS.....	660
2. LES GRANDES EVOLUTIONS DE LA REGLEMENTATION.....	661
2.1. LA SUPPRESSION DE LA TAILLE MINIMALE DE PARCELLE ET DU COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS.....	661
2.2. AUGMENTATION DES CES AFIN DE PERMETTRE LA DENSIFICATION DU TISSU EXISTANT.....	661
2.3. AUTRES REGLES PERMETTANT LA DENSIFICATION DU TISSU EXISTANT EN ZONE UF ET UG.....	661
2.4. L'INTEGRATION DE CRITERES EN FAVEUR DE LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT.....	662
2.5. L'INTEGRATION DE REGLES AU TRAVERS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	662
2.6. LA CREATION D'UNE BANDE DE 30 METRES CONSTRUCTIBLES.....	662
2.7. LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE.....	662

INTRODUCTION

L'article R123-2-1 du Code de l'Urbanisme prescrit qu'en « *cas de révision, (...) du plan local d'urbanisme, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés* ».

Le passage du POS au PLU a opéré des changements dans la règle d'urbanisme qui sont exposés dans le présent chapitre.

1. LES GRANDES EVOLUTIONS DU ZONAGE

1.1. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NB

La zone NB au POS permettait « des constructions à usage d'habitation, de manière dispersée, sur des parcelles d'une taille importante ». Ces zones sont aujourd'hui contraires aux objectifs de la loi qui promeut l'utilisation rationnelle des sols. Elles sont donc supprimées au PLU.

Les anciennes zones NB ont été soit réintégrées dans l'espace agricole ou naturel, lorsqu'elles n'étaient pas construites, ou présentaient des enjeux paysagers nécessitant une protection particulière, en particulier les continuités agricoles et forestières couplée avec une continuité écologique, c'est le cas :

- Du secteur NBb situé au lieu-dit « Bois de l'enclume », classée en zone A au PLU,
- Du secteur NBb situé rue de Fublaines, dont les fonds de parcelle des maisons, ont été classés en zone N au PLU,
- Du secteur NBc situé au lieu-dit « les places », classée en zone A au PLU,

Soit, elles ont été intégrées en zone U lorsqu'elles étaient urbanisées, c'est le cas :

- Des maisons situées le long de la rue de Nanteuil classées au POS en secteur NBb dorénavant classées au PLU en zone UG.
- Des maisons situées le long de la rue de Fublaines classées au POS en secteur NBb dorénavant classées au PLU en zones UA etUG.
- Des maisons situées à l'entrée de ville nord entre les rues de Germigny et de Lizy classées au POS en secteurs NBb et NBd dorénavant classées au PLU en zone UG.
-

1.2. LA SUPPRESSION DE LA ZONE UY

La zone UY au POS était une zone spécifique ainsi définie : « Il s'agit de l'emprise utilisée par la S.N.C.F. pour l'exploitation du Chemin de fer. Il convient de confirmer cette vocation ». Ces zones sont aujourd'hui contraires aux objectifs de la loi qui promeut la diversité des fonctions urbaines. Elles sont donc supprimées au PLU. Les terrains correspondants ont été intégrés au zonage mitoyen.

1.3. LA SUPPRESSION DE LA ZONE UC

La zone UC au POS était une zone spécifique ainsi définie : « Il s'agit d'une zone, destinée à l'habitat individuel discontinu, urbanisé en grande partie sous forme de lotissements ». Dans un souci de clarté et de cohérence du zonage, ces zones ont été réintégrées dans les zones ayant les mêmes caractéristiques c'est-à-dire :

- en zone U lorsqu'elles étaient urbanisées, c'est le cas pour
 - o le secteur UCa de la rue du Grand Trou dont la partie ouest a été classée en zone UB et la partie est en zone UG au projet de PLU ;
 - o le secteur UCa de la rue du Bout Cornet dont la majeure partie a été classée en secteur UAa et le reste en zone UG au projet de PLU ;
 - o le secteur UCa de la Croix l'Evêque dont la partie ouest a été classée en zone UH et le reste en zone UG au projet de PLU ;
 - o le secteur UCa de la rue du Chemin d'Arcqui a été classée en zone UG au projet de PLU
- en zone A lorsqu'elles n'étaient pas urbanisées, c'est le cas pour le secteur UCa du lieu-dit de la Mare Saule.

1.4. LA SUPPRESSION DE LA ZONE UD

La zone UD était une zone « vouée exclusivement à l'habitat diffus sur de grandes parcelles urbanisable sous réserve d'être équipée ». Elle a été classée en zone UH au projet de PLU.

1.5. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NAX

La zone NAX était urbanisable sous réserve d'être équipée. Elle a été urbanisée et les équipements réalisés. Elle a été classée en zone UV au projet de PLU.

1.6. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NAL

La zone NAL était urbanisable sous réserve d'être équipée. Les équipements ont été réalisés et elle est en cours de construction. Elle a été classée en zone UF au projet de PLU.

1.7. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NAm

La zone NAm était urbanisable sous réserve d'être équipée. Elle a été urbanisée et les équipements réalisés. Elle a été classée en zone UG au projet de PLU.

1.8. LA SUPPRESSION DE LA ZONE NAd

La zone NAd était urbanisable sous forme d'opérations d'ensemble (Z.A.C, lotissements ou ensembles de constructions groupées), sous réserve de la réalisation des équipements nécessaires. Conformément aux

objectifs de limitation de l'extension urbaine du SDRIF et du PADD de Trilport, seule une partie de cette zone a été maintenue en zone AUG, les autres terrains se répartissant entre la zone A et N au projet de PLU.

1.9. LA SUPPRESSION DU SECTEUR NCb

Le secteur NCb correspondait au couloir des lignes électriques à très haute tension. Il a été supprimé et les terrains classés en zones A ou N. En revanche une zone non aedificandi a été instituée sous les lignes et à proximité, sur l'ensemble des zones qu'elles traversent.

1.10. UNE LEGERE EXTENSION DE LA ZONE NATURELLE AU DETRIMENT DE LA ZONE AGRICOLE.

Un secteur présentant des enjeux paysagers et environnementaux, classé en zone agricole (NC) au POS a été classé N au PLU, il s'agit du nord de la vallée de la Marne dans un souci de cohérence avec le classement du sud.

1.11. UNE LEGERE EXTENSION DE LA ZONE AGRICOLE AU DETRIMENT DE LA ZONE NATURELLE

Dans un souci de cohérence, au nord de la commune, à proximité du lieu-dit Bois Poirel, la limite de la zone N a été reculée vers l'Est afin de coïncider avec la limite du boisement. Les terrains impactés par ce changement, situés dans la lisière ont été classés en zone A, secteur A/.

1.12. L'EXTENSION DE LA ZONE NATURELLE AU DETRIMENT DE LA ZONE URBAINE.

Des espaces insérés dans le tissu urbain support de biodiversité classés en zone urbaine (NC) au POS ont été classés N au PLU, il s'agit de :

- Des jardins situés au nord et au sud de la Résidence de la Marne (zone UA au POS),
- De l'espace vert public de la Mère Grand,
- De l'espace vert public situé au lieu-dit du « Bois de l'Enclume ».

1.13. LA TRANSFORMATION DES ZONES NA

Il s'agit :

Du secteur N_{Ax} du POS, situé entre le lotissement de la Charmoye, la voie de chemin de fer et la lisière de la forêt de Montceaux. Cette zone était urbanisable sous réserve d'être équipée et réalisée sous forme d'opération

d'ensemble. Cette zone n'a pas été urbanisée, au PLU elle est redevenue, dans sa partie Ouest une zone N et dans sa partie Est une zone A.

Du secteur NAa du POS, en centre-ville au lieu-dit du « parc aux Pourceaux ». Cette zone était urbanisable sous réserve d'être équipée et réalisée sous forme d'une opération d'ensemble portant sur l'ensemble du secteur. Cette zone n'a pas été urbanisée, au PLU elle est intégrée la zone AUA qui est le site Saint-Fiacre de la ZAC multisites.

1.14. LA REDUCTION DE LA ZONE UX

La zone UX au lieu-dit du « parc aux Pourceaux » a été réduite afin de permettre la mutation du secteur vers de l'habitat et des services, dans le cadre de la ZAC multisites Saint-Fiacre/Verdun - Berlioz/Fublaines. Cette partie de la zone est classée au PLU en zone AUA.

1.15. RECTIFICATION DES LIMITES ENTRE LES ZONES NATURELLE ET URBAINE SUR LES COTEAUX DE LA MARNE.

Dans un souci de cohérence, les parties bâties de ce quartier ont été classées en zone UH et les parties non bâties présentant des enjeux du point de vue des équilibres écologiques et paysagers ont été classées en zone N.

1.16. L'EXTENSION DE LA ZONE UA.

La zone UA a été étendue afin de reconnaître la typologie du bâti existante et pour permettre une certaine densification de parcelles les mieux desservies, à proximité des commerces, des services et des équipements ; dans le quartier du Bout Cornet et au sud de la gare. Elle remplace une partie des zones UB, UC, UG, NBb et UP.

1.17. LA CREATION DE LA ZONE UH

La zone UH a été créée afin d'encadrer l'évolution du quartier peu dense des coteaux de la Marne qui n'a pas vocation à se densifier.

1.18. LA CREATION DE LA ZONE AUG

La zone AUG a été créée afin de permettre la constitution du front urbain dans le sud de la zone urbanisée. Le secteur AUGa sera urbanisé dans le cadre de la ZAC multisites Saint-Fiacre/Verdun - Berlioz/Fublaines dont il constitue le site sud. Il est actuellement en zone NC du POS.

Le secteur AUGb est situé chemin du Travers et était classé en zone NAd (voir 1.8)

1.19. SYNTHÈSE DE L'ÉVOLUTION DE LA SUPERFICIE DES ZONES

SUPERFICIES DES ZONES DU PLU

	TOTAL en ha
Zone UA (Habitat centre ancien)	19,0
UA	8,2
UAa	4,3
UAb	6,5
Zone UB	5,5
UB	5,5
Zone UF (Pavillonnaire dense)	29,1
UF	27,1
Ufa	2,0
Zone UG (Pavillonnaire)	85,0
UG	84,2
UGa	0,8
Zone UH (Coteaux)	7,0
UH	7,0
Zone UV (Commerces)	3,4
UV	3,4
Zone UX (Activités)	25,1
UXa	14,9
UXb	4,7
UXc	2,1
UXd	3,3
TOTAL URBAIN AU PLU	174,1

CORRESPONDANCE PAR RAPPORT AU POS

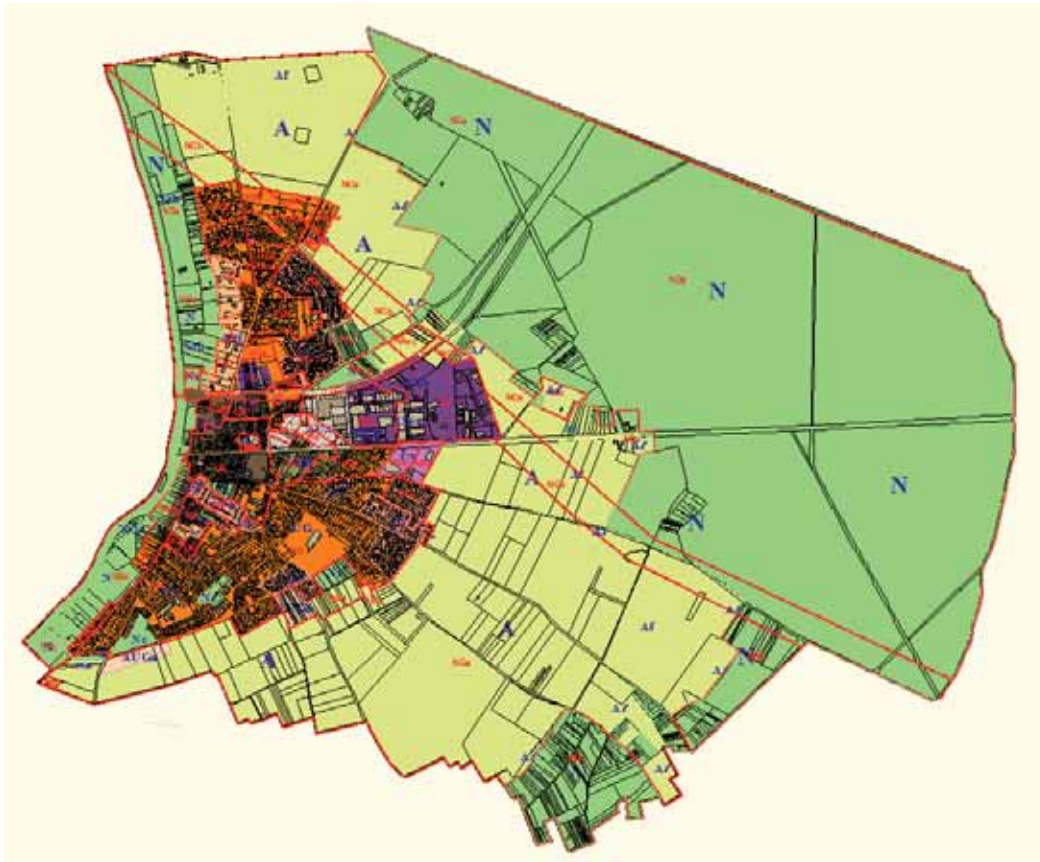
	TOTAL en ha	Différence en ha
Zone UA	16,3	
UA	16,3	
Zone UB	11,1	
UB	11,1	
Zone UC	10,46	
UCa	10,46	
Zone UD	3,9	
UD	3,9	
Zone UF	15,7	
UFa	12,4	
UFb	3,3	
UG	79,6	
UG	70,9	
UGa	3,5	
UGb	1,8	
UGc	3,5	
UP	0,7	
UP	0,7	
UX	13,2	
UXa	3,8	
UXb	9,4	
UY	9,5	
UY	9,5	
UV	17,7	
UV	15,9	
UVa	1,8	
NB	12,1	
Nba	1,5	
NBb	5,6	
NBc	2,7	
NBd	2,2	
TOTAL URBAIN AU POS	190,3	-16,2

SUPERFICIES DES ZONES DU PLU

CORRESPONDANCE PAR RAPPORT AU POS

	TOTAL en ha		TOTAL en ha	Différence en ha
Zone AU	11,3	Zone NA	17,6	
AUA	7,3	NAa	1,03	
AUGa	2,0	NAAd	6,25	
AUGb	2,0	NAL	0,82	
		NAMa	1,36	
		NAMb	0,69	
		NAv	1,84	
		NAXa	3,9	
		NAXb	1,8	
TOTAL A URBANISER AU PLU	11,3	TOTAL A URBANISER AU POS	17,6	-6,3
Zone A	343,2	Zone NC	365,7	-22,5
A	247,5	NCa	312,3	
A/	38,6	NCb	52,8	
Ac	1,2	NCc	0,6	
Af	55,9			
Zone N	568,3	Zone ND	521,1	47,2
N	541,0	NDa	500,9	
Nc	0,9	NDb	0,8	
Ne	10,2	NDc	19,4	
Nv	0,3			
Nzh	15,9			
TOTAL NON URBANISE AU PLU	911,5	TOTAL NON URBANISE AU POS	886,8	24,7
TOTAL	1096,8	TOTAL	1094,7	

1.20. PLAN DE ZONAGE DU PLU COMPARE AU POS



---	LIMITE DE ZONE OU DE SECTEUR DU POS
UA	DESIGNATION DE ZONE OU DE SECTEUR DU POS
	ZONE UA DU PLU
	ZONE UB DU PLU
	ZONE UF DU PLU
	ZONE UG DU PLU
	ZONE UH DU PLU
	ZONE UV DU PLU
	ZONE UX DU PLU
	ZONE AU DU PLU
	ZONE A DU PLU
	ZONE N DU PLU

2. LES GRANDES EVOLUTIONS DE LA REGLEMENTATION

2.1. LA SUPPRESSION DE LA TAILLE MINIMALE DE PARCELLE ET DU COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Le POS instaurait dans son article 5 une taille minimale des parcelles dans les zones UB, UC, UD, UF, UG, UX, UV, NB, NAMa, NAv et NAx ainsi qu'un COS dans les zones UB, UC, UD, UF, UG, UX, UV, NB, NAL, NAMa, NAMb, NAv et NAx. Depuis la loi ALUR, l'instauration d'une superficie minimale des terrains constructibles ou d'un COS n'est plus autorisée. La taille minimale de parcelle et le COS sont donc supprimés dans l'ensemble des zones.

2.2. AUGMENTATION DES CES AFIN DE PERMETTRE LA DENSIFICATION DU TISSU EXISTANT

Dans la zone UA le CES qui était de 35% au POS n'est plus réglementé au PLU.

Dans les zones UG et UF les CES qui étaient de 35% au POS sont bonifiés jusqu'à 42% au projet de PLU, si les constructions respectent des performances supérieures à 10% des normes en vigueur.

Dans la zone UX le CES qui était de 50% au POS passe à 80% au PLU.

2.3. AUTRES REGLES PERMETTANT LA DENSIFICATION DU TISSU EXISTANT EN ZONE UF ET UG

Dans un souci d'égalité entre les Trilportais, la plupart des secteurs ont été supprimés et la réglementation simplifiée afin d'accorder les mêmes droits de constructibilité.

Implantation par rapport aux voies :

Dans la zone UF, l'article 6 du POS imposait que les constructions se reculent de 2 à 4 mètres selon les secteurs. Le PLU limite ce recul à 2m.

Dans la zone UG, l'article 6 du POS imposait que les constructions se reculent de 3 à 4 mètres. Le PLU limite ce recul à 3m.

Implantation par rapport aux limites :

Dans la zone UG, l'article 7 du POS imposait que les constructions se reculent sur une des limites. Le PLU autorise une implantation sur les deux limites latérales.

2.4. L'INTEGRATION DE CRITERES EN FAVEUR DE LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

Le P.L.U. prévoit des éléments complémentaires au classement en zone N pour protéger les espaces naturels et permettre le développement de la biodiversité :

- Les espaces boisés classés
- Les espaces verts protégés
- La trame bleue
- La protection des lisières de bois de plus de 100 hectares
- L'instauration d'un coefficient de végétalisation.

Ces éléments sont décrits dans la partie 7 du rapport de présentation (4.6.1. La protection des espaces verts, boisés, en eau et 4.6.2. La protection et le développement de la trame verte).

2.5. L'INTEGRATION DE REGLES AU TRAVERS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le PLU permet d'instaurer des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) pour adapter le règlement à des secteurs précis. Le PLU comprend 3 OAP, qui concernent des secteurs à aménager ou restructurer :

- Une orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur « Berlioz/Fublaines » (OAP n°1),
- Une orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur « Saint-Fiacre/Verdun » (OAP n°2),
- Une orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur du « Peuplin » (OAP n°3).

L'ensemble de ces éléments est décrit et justifié dans la partie 7 chapitre n° 3.

2.6. LA CREATION D'UNE BANDE DE 30 METRES CONSTRUCTIBLES

Le PLU. crée dans les zones UG, UF et UH une bande de 30 mètres constructible afin de préserver les cœurs d'ilots des zones résidentielles

Ce point est expliqué et justifié dans la partie 7 chapitre n° 3.

2.7. LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

Les éléments patrimoniaux remarquables ont été identifiés au sein de la commune. Ils sont inscrits aux documents graphiques du règlement. Ils sont protégés au titre des articles L 123.1-5 et R 123.11 du Code de l'urbanisme (voir dans la partie 7 chapitre n° 4.6).