



# PLU



**PLAN LOCAL D'URBANISME de TRILPORT  
REVISION DU POS VALANT ELABORATION D'UN PLU**

**Révision approuvée :**

Le 11 Juillet 1984

**Modifications approuvées :**

Le 05 septembre 1986

Le 15 février 1989 ;

Le 27 juillet 1990,

Le 17 décembre 2004.

**Révisions Simplifiées  
approuvées :**

Le 22 juin 2005

Le 16 décembre 2005

**Mise en révision Générale :**

Le 29 mai 2006.

**Débat d'orientation au  
Conseil Municipal :**

Le 6 juillet 2007

## PROJET DE REVISION

### Débat d'orientation sur le PADD

P. A. D. D.

VILLE DE TRILPORT

5 rue du Général de Gaulle

77470 TRILPORT

TEL : 01 60 09 79 30

FAX : 01 64 35 04 31

E. mail :

## VISA

VU POUR ETRE ANNEXE A LA  
DELIBERATION  
DU CONSEIL MUNICIPAL EN  
DATE DU 6 juillet 2007

# SOMMAIRE

---

---

---

I - Qu'est ce que le PADD ?.....	3
II - Conformités avec les documents d'urbanisme.....	5
1. Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF).....	5
2. Le Schéma Directeur Local.....	6
III - Quel développement pour Trilport?.....	8
1. Croissance dite au fil de l'eau.....	9
2. Croissance maximale.....	9
3. Croissance raisonnée.....	10
Conclusion :.....	11
IV- Les orientations d'aménagement de Trilport.....	12
Rappel des objectifs.....	12
1. Créer une organisation urbaine respectueuse des hommes et de la nature.....	15
2 Inscrire la démarche « agenda 21 » dans la réalité de Trilport.....	16
3 Améliorer le fonctionnement urbain.....	18
4 Favoriser les circulations douces.....	19
5 Valoriser la qualité paysagère ainsi que le patrimoine naturel et architectural paysager de la commune.....	21

# I - Qu'est ce que le PADD ?

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable**, a été instauré dans les documents d'urbanisme par la loi *Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)* du 13 décembre 2000 puis modifié par la loi *Urbanisme et Habitat* du 2 juillet 2003.

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** a pour vocation de définir les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune dans le respect des objectifs généraux fixés par les articles L.110 et L.121-1 du Code de l'Urbanisme.

Ces **objectifs généraux** sont les suivants :

1. Les communes, dans le cadre de leurs responsabilités et dans le respect de celles des autres collectivités publiques se doivent :
  - 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,
  - d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques
  - de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales
  - de rationaliser la demande de déplacements.
  
2. Les plans locaux d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer :
  - L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;
  - La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, 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, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;
  - Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la

préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

**Le PADD** est un document simple, accessible à tous les citoyens, qui permet un débat clair au Conseil Municipal. (art. L.123-21 du Code de l'Urbanisme).

Il expose le projet de la politique municipale en matière d'aménagement et d'urbanisme pour les années à venir, s'efforçant d'apporter des réponses aux problèmes soulevés dans le diagnostic et l'analyse de l'état initial de l'environnement de la commune.

Ce document, destiné à l'ensemble des citoyens, doit permettre de comprendre le devenir des différents secteurs de la commune.

Le PLU peut, en outre, comporter des **orientations particulières d'aménagement** relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, 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 prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics

Le PADD n'est pas opposable aux tiers, alors que les orientations d'aménagement le sont. Il n'engendre qu'une obligation de compatibilité, avec les pièces opposables (orientations d'aménagement, règlement et ses documents graphiques).

# II - Conformités avec les documents d'urbanisme

## 1. Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

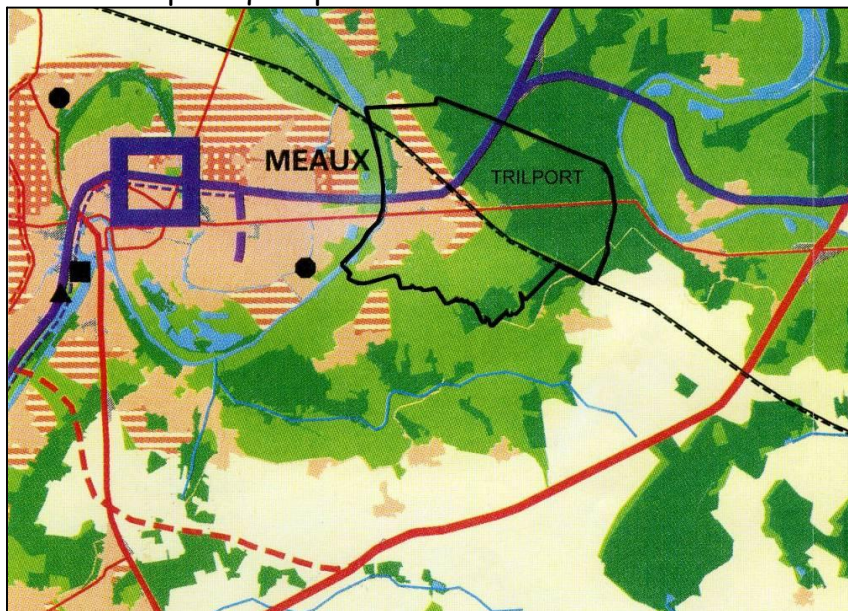
Le Schéma Directeur Régional de l'Ile de France, approuvé par décret du 26 avril 1994, a les mêmes effets que les lois d'aménagement et d'urbanisme.

Le projet d'aménagement organise la croissance et l'évolution maîtrisée de la région en affirmant trois principaux objectifs, trois idées forces :

- La préservation de l'environnement.
- Le développement économique.
- Le développement du réseau de transport.

La réalisation de ces trois principaux thèmes d'aménagement se traduit par l'écriture de règles précises en corollaire des 3 principes suivants et avec lesquelles les documents d'urbanisme doivent être compatibles :

- préserver et valoriser les espaces boisés, paysagers et agricoles ;
- maîtriser l'évolution du tissu urbain existant et organiser le développement des espaces d'urbanisation nouvelle ;
- réserver les emplacements correspondant aux futures infrastructures de transport à la suite des consultations publiques préalables.



URBANISATION	ENVIRONNEMENT	INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	Trajet à prioriser (1)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Paris / Pôle important de proche couronne</li> <li>Pôle d'intérêt régional</li> <li>Ville trait d'union</li> <li>Espace urbanisé</li> <li>Espace urbanisable</li> <li>Espace partiellement urbanisable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bos ou forêt</li> <li>Espace paysager ou espace vert</li> <li>Espace vert à créer</li> <li>Espace agricole</li> <li>Réseau hydrographique</li> <li>Centre de production d'eau potable existant</li> <li>Centre de traitement des eaux usées existant</li> <li>Centre de traitement des déchets existant</li> <li>Périmètre d'exposition au bruit des aéroports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voie</li> <li>Voie rapide principale</li> <li>Voie rapide</li> <li>Voie de desserrement</li> <li>(1) Une nouvelle avenue (avec trottoir et piste cyclable) est à réserver de la route de Paris</li> <li>Transports en commun</li> <li>Réseau ferré d'intérêt régional</li> <li>Réseau métropolitain</li> <li>Site propre structurant</li> <li>Réseau TV</li> <li>Réseau ferré de fret</li> <li>Réseau EDF 400 KV</li> <li>Plateforme aéroportuaire</li> <li>Plateforme portuaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existant</li> <li>A aménager</li> <li>Projeté</li> <li>Catégorie normale</li> <li>Catégorie souterrain</li> <li>Catégorie normale</li> <li>Catégorie souterrain</li> <li>Existant</li> <li>Extension en projet</li> <li>Emprise technique</li> </ul>

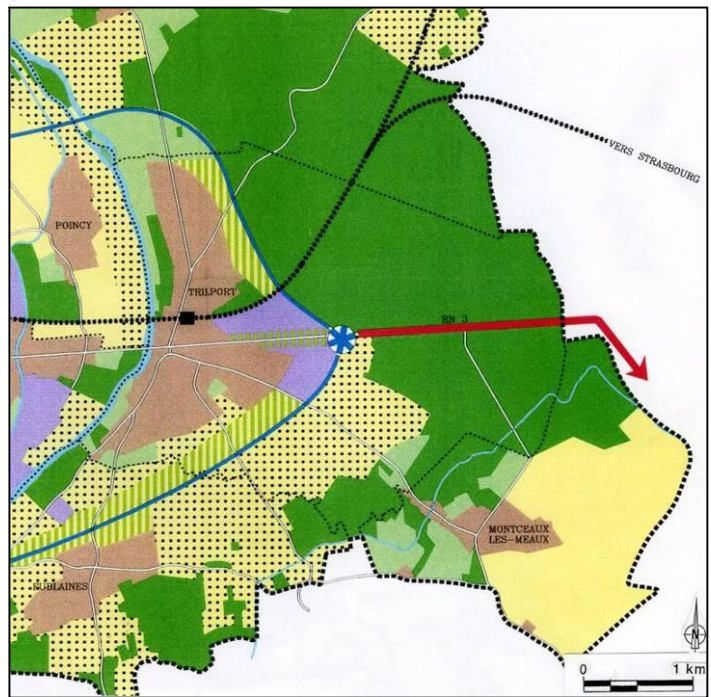
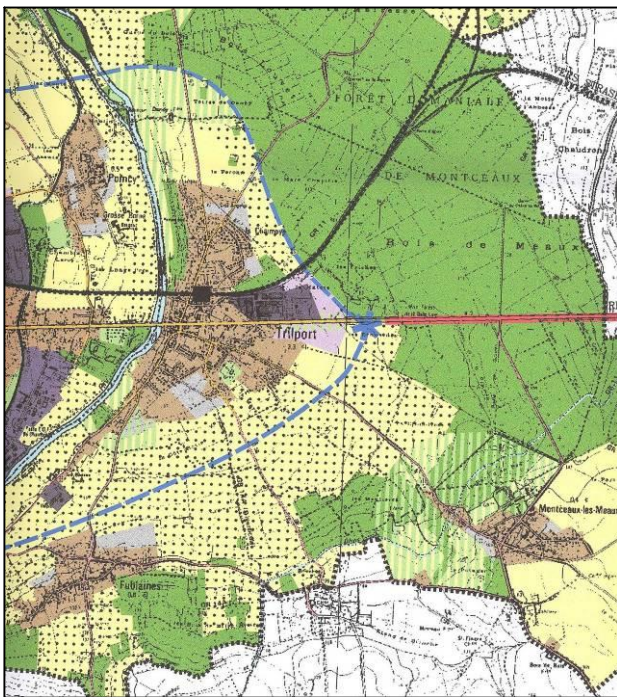
Source : SDRIF

## 2. Le Schéma Directeur Local

Le schéma directeur de la région de Meaux a été approuvé par délibération du comité syndical d'études et de programmation (SIEP) le 19 mars 1997 et révisé en 2001. Il précise le SDRIF (tout en lui étant compatible) et constitue une directive d'aménagement au sens de l'article L123.1 du Code de l'Urbanisme.

Quatre principes d'aménagement ont été retenus :

1. Priorité au développement économique et à l'emploi.
2. S'affirmer comme un pôle régional de croissance basé sur un réseau de communications performant.
3. Préparer et organiser un développement harmonieux de l'agglomération.
4. Préserver et valoriser l'identité du pays de Meaux.



LEGENDE					
	AIRE D'URBANISATION		ESPACE DE LOISIRS		EXTENSION DES VOIES COMMUNALES ET INTERCOM FUSEAU DE PASSAGE
	AIRE D'ACTIVITE ECONOMIQUE		TRAITEMENT PAYSAGER		VOIE FERREE ET GARE
	ZONE INTERCOMMUNALE D'AGGLOMERATION (toutes les communes du SIEP)		COURS D'EAU,CANAL ET PLAN D'EAU EXISTANT		TRACE A L'ETUDE DU TGV EST FUSEAU DE PASSAGE
	ZONE AGRICOLE		VOIE DE GRAND TRANSIT REGIONAL OU NATIONAL		LIMITE COMMUNALE
	ZONE RURALE D'INTERET PAYSAGER		DISPOSITIF D'ECHANGE		PERIMETRE DU SCHEMA DIRECTEUR
	ESPACE BOISE		LIAISON STRUCTURANTE DU SCHEMA DIRECTEUR		PORT EXISTANT
			EXTENSION DES LIAISONS STRUCTURANTES FUSEAU DE PASSAGE		ACTIVITES INDUSTRIELLES PORTUAIRES
			VOIE DE RELATION COMMUNALE OU INTERCOMMUNALE		POSTE TRANSFORMATION

Comme on peut le remarquer sur la carte du projet à moyen terme, les possibilités de croissance à l'horizon 2003 sont presque entièrement consommées pour l'habitat, en revanche il subsiste encore environ 16 ha pour les activités, de part et d'autre de la RN 3.

A l'horizon 2015, le Schéma local prévoit la poursuite de la croissance de l'urbanisation sur environ 30 ha au Nord de la commune et encore 11 ha supplémentaires d'activités entre la zone existante et la voie de contournement de TRILPORT par l'Est.

Ce projet de contournement est prévu. Un échange avec la RN3, marque l'entrée Est de la commune de Trilport et de l'agglomération meldoise.

La zone rurale d'intérêt paysager a été confortée, au Nord Ouest de la commune et sur les bords de Marne, par une zone à vocation de loisirs.

Hormis la zone d'activités, située en lisière de forêt, l'intervalle entre le massif forestier de la forêt de Monceaux et l'urbanisation de TRILPORT est toujours constitué d'un espace agricole.

## III - Quel développement pour Trilport?

Le PLU doit tenir compte des hypothèses de croissance urbaine exposées dans le Schéma Directeur d'Île de France (SDRIF) de 1994 et le Schéma Directeur Local du pays de Meaux de décembre 2001.

Même si le PLU ne fixe pas un objectif de population à atteindre mais seulement des prévisions, il doit mettre en place les outils permettant de répondre aux besoins futurs tout en tenant compte de la volonté de la municipalité.

La volonté de la municipalité est de :

1. permettre la maîtrise de la croissance de la population en cohérence avec le niveau d'équipement
2. permettre la diversification de la structure de la population
3. Favoriser la mixité générationnelle
4. favoriser le parcours résidentiel des Trilportais en assurant une offre plus diversifiée en taille comme en type
5. Respecter les objectifs de la loi SRU en privilégiant la qualité de l'habitat, la diversité et la mixité sociale et générationnelle avec une croissance modérée de la population

Le PLU doit donc à la fois :

1. accompagner et maîtriser l'évolution démographique
2. favoriser le développement d'une offre résidentielle plus diversifiée
3. développer de nouvelles offres foncières
4. imposer la réalisation de 30% de logements sociaux dans les nouvelles opérations de logement de plus de 5 logements
5. permettre la reconversion et la valorisation du bâti ancien de qualité dans le centre dans le respect des contraintes environnementales et urbaines

Il doit également tenir compte des obligations supra-communales du SDRIF et du Schéma Directeur Local de la région de Meaux et du PLH intercommunale de la région de Meaux.

Trois scénarios de croissance sont ainsi envisageables

1. une croissance dite au fil de l'eau qui prolonge les tendances observées et respecte les objectifs fixés par le PLH intercommunal.
2. une croissance maximale conforme aux possibilités de croissance définies par le Schéma Directeur Local
3. une croissance raisonnable qui permet à la fois le respect des objectifs du PLH et une croissance compatible avec les objectifs municipaux.

## 1. Croissance dite au fil de l'eau

La commune de Trilport dispose de 1 921 logements en 2005 et on peut estimer sa population des ménages à environ 5000 personnes.

On projette l'évolution de la population de Trilport à l'horizon 2015, au cas où la construction neuve se limiterait aux logements sociaux prévus par le PLH intercommunal et aux logements construits dans le diffus estimés sur la base de l'observation des années 1999 à 2005

### Calcul des logements en 2015

Logements sociaux programmé par le PLH 13X10ans= 130 logements sociaux

Logements libres dans le diffus sur la base constatée entre 1999 et 2005, soit 7,33 logements par an : 7,33 lgtsX10ans = 73 lgts

Le parc de logements nouveaux pourrait être estimé à  $130 + 73 = 203$  logements en 2015

Le parc total de logements pourrait être estimé à  $1921 + 203 = 2\ 124$  logements en 2015, dont **10% de logements sociaux**

### La variation du nombre de logements vacants

En 2015, on estime à 123 les logements vacants (soit un taux de vacance de 5,78% basé sur l'observation de 1999).

On compterait donc à Trilport 2001 résidences principales jusqu'en 2015.

Si la construction neuve à Trilport se limite aux réalisations de logements sociaux obligatoires et à la construction dans le diffus, la commune compterait **2001 résidences principales jusqu'en 2015.**

### Population des ménages en 2015

La taille des ménages est estimée à 2,58 en 2015 en se basant sur l'évolution tendancielle observée ces dernières années.

La population des ménages passerait donc à **5 163 habitants en 2015, soit une augmentation de moins de 200 personnes.**

## 2. Croissance maximale

On projette l'évolution de la population de Trilport à l'horizon 2015, au cas où tous les espaces prévus au Schéma directeur Local seraient ouverts à l'urbanisation.

### Calcul des logements en 2015

Le parc de logements nouveaux pourrait être estimé à 1 253 logements en 2015.

Le parc de logements total pourrait être estimé à  $1\ 921 + 1\ 253 = 3\ 174$  logements en 2015, dont **17% de logements sociaux**.

### La variation du nombre de logements vacants

En 2015, on estime à 184 les logements vacants (soit un taux de vacance de 5,78% basé sur l'observation de 1999).

On compterait donc à Trilport **2 990 résidences principales** jusqu'en 2015

Si tous les espaces prévus au Schéma directeur Local étaient ouverts à l'urbanisation, la commune compterait **2990 résidences principales** jusqu'en 2015.

### Population des ménage en 2015

La taille des ménages est estimée à 2,58 en 2015 en se basant sur l'évolution tendancielle observée ces dernières années.

La population des ménages passerait donc à **7 715 habitants en 2015**, soit une augmentation de plus de 2 700 personnes.

## **3. Croissance raisonnée**

On projette l'évolution de la population de Trilport à l'horizon 2015, conformément aux orientations d'aménagements communales et au cas où les espaces prévus au Schéma directeur Local à l'entrée nord de la commune et à l'est du quartier de la Charmoye ne seraient pas ouverts à l'urbanisation.

### Calcul des logements en 2015

Le parc de logements nouveaux pourrait être estimé à 527 logements en 2015, dont **13% de logements sociaux**.

Le parc de logements total pourrai être estimé à  $1\ 921 + 527 = 2\ 448$  logements en 2015

### La variation du nombre de logements vacants

En 2015, on estime à 142 les logements vacants (soit un taux de vacance de 5,78% basé sur l'observation de 1999).

On compterait donc à Trilport 2 306 résidences principales jusqu'en 2015

#### Population des ménage en 2015

La taille des ménages est estimée à 2,58 en 2015 en se basant sur l'évolution tendancielle observée ces dernières années.

La population des ménages passerait donc à **5 921 habitants en 2015**, soit une **augmentation d'environ 900 personnes**.

### **Conclusion :**

Les élus de Trilport ont choisis d'inscrire le projet de développement de leur ville dans la perspective de cette croissance raisonnée qui permettra de préserver la qualité de vie de Trilportais tout en répondant à leurs besoins à moyen terme.

## **IV- Les orientations d'aménagement de Trilport**

Les orientations d'aménagement définies dans le PADD doivent être compatibles aux objectifs du PLU. Elles se déclinent selon cinq grands points qui sont :

1. **Créer une organisation urbaine respectueuse des hommes et de la nature**
2. **Inscrire la démarche « agenda 21 » dans la réalité de Trilport**
3. **Améliorer le fonctionnement urbain**
4. **Favoriser les circulations douces**
5. **Valoriser la qualité paysagère ainsi que le patrimoine naturel et architectural paysager de la commune**

### **Rappel des objectifs**

#### **Objectifs en matière de cadre de vie urbain & naturel**

- Inscrire l'environnement au centre des préoccupations avec la conduite d'un Agenda 21.
- Renforcer l'identité de Trilport : ville équilibrée, 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 » pour les habitants des communes voisines et les contraintes afférentes.
- Promouvoir une organisation urbaine et une architecture respectueuses de l'Homme et de la Nature.
- Améliorer le niveau d'équipement des quartiers et leurs liaisons 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.
- Protéger la flore et la faune.
- Valoriser la Marne comme support des activités de loisirs et de détente.
- Permettre la réalisation de constructions à l'architecture contemporaine de qualité sous réserve qu'elles s'intègrent au bâti et au site existant.

#### **Objectifs en matière de d'environnement, de risques, de santé publique**

- Économiser et valoriser les ressources naturelles
- Préserver la biodiversité et les milieux fragiles ou rares : zones humides, rivière, forêt...
- Limiter la production de gaz à effet de serre
- Développer des modes de consommations énergétiques plus économes.
- Prévenir les risques technologiques et naturels
- Limiter les nuisances : visuelles, de bruits, d'odeurs,...

- Lutter contre les pollutions de l'air, de l'eau, des sols,...
- Préserver la santé des populations
- Développer les solidarités multi générationnelles

### Objectifs en matière de population et d'habitat

- Respecter les objectifs de la loi SRU en privilégiant la qualité de l'habitat, la diversité et la mixité, sociales et générationnelles, avec une croissance modérée de la population.
- Répondre aux besoins actuels et futurs d'habitat, en permettant aux Trilportais qui le souhaitent de rester dans la commune et d'y trouver un logement adapté à leurs besoins (parcours résidentiel)
- Diversifier le parc de logements pour permettre une mixité sociale plus épanouie
- Favoriser la mixité générationnelle
- Favoriser la croissance de la ville sur la ville
- Développer des formes urbaines adaptées à la taille de la ville, à son image et à l'approche environnementale de l'Agenda 21

### Objectifs en matière d'équipements et de services

- 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, la scolaire, la culture, les sports, les loisirs, la jeunesse...
- Favoriser la qualité de vie des personnes âgées ou handicapées en créant les conditions du maintien de leur autonomie
- 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.

### Objectifs en matière de déplacements et de circulation

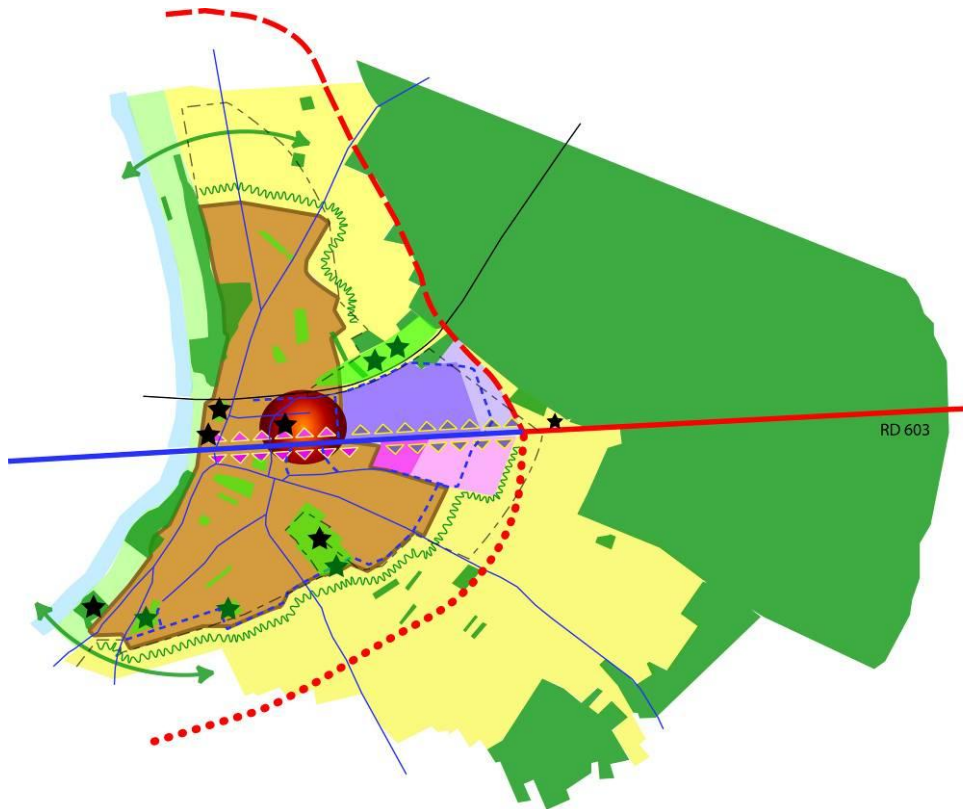
- Améliorer la mobilité et les liaisons intermodales (train/bus/vélo)
- Assurer l'accessibilité pour tous dans la ville
- Limiter les consommations énergétiques et la production de gaz à effet de serre
- Proposer des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle en développant les circulations 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 déplacement
- Éloigner les flux de transit des zones de vie (déviation,...)
- Améliorer et sécuriser la desserte et l'accès des zones d'activité

### Objectifs en matière de développement économique

- Soutenir le commerce de proximité
- Axer le développement économique sur le commerce et les services à la population
- Inciter à la réhabilitation des zones d'activité existantes dans le respect des paysages, de l'environnement et de la santé et de la sécurité publiques

- Préserver l'activité agricole dans le respect de l'environnement et de la santé publique.
- Promouvoir le tourisme vert.

# 1. Créer une organisation urbaine respectueuse des hommes et de la nature



## Privilégier la réalisation des constructions nouvelles sur des friches, situées autour du cœur de ville

Le conseil municipal du 16 mars 2007 a institué un secteur d'étude dans le but de mener une opération d'aménagement qui permettra la création d'un « quartier durable ».

Dans ce secteur les opérations d'aménagement de plus de 5 logements devront comporter au moins 30% de logements sociaux et intégrer des prescriptions de Haute Qualité Environnementale.

## Diversifier le parc de logements en respectant les objectifs de la loi SRU,

Le projet de PLU permettra la création de nouveaux logements adaptés à tous, en veillant à limiter l'augmentation de population (imposer 30% de logements sociaux pour toutes nouvelles opérations immobilières de plus de 5 logements).

Prévoir une croissance urbaine raisonnée cohérente avec le niveau d'équipements actuel ou programmé.

Maintenir la continuité écologique et paysagère

Les entrées de ville nord et sud seront protégées en interdisant toute construction nouvelle afin de garder l'identité de Trilport et de permettre le passage de la faune entre la forêt et la vallée de la Marne.

### Pérenniser l'agriculture

Les espaces agricoles seront maintenus afin de préserver le rôle économique de l'agriculture, la qualité du paysage et les équilibres écologiques.

### Limiter le développement des activités économiques au nord de la RD603

La zone d'activités économiques existante ne pourra s'étendre que jusqu'à la voie de contournement. Ces extensions devront prévoir le respect des paysages, de l'environnement, de la santé et de la sécurité publique.

**Privilégier le développement des activités commerciales en symétrie au sud de la RD 603 avec un traitement paysager particulièrement soigné.**

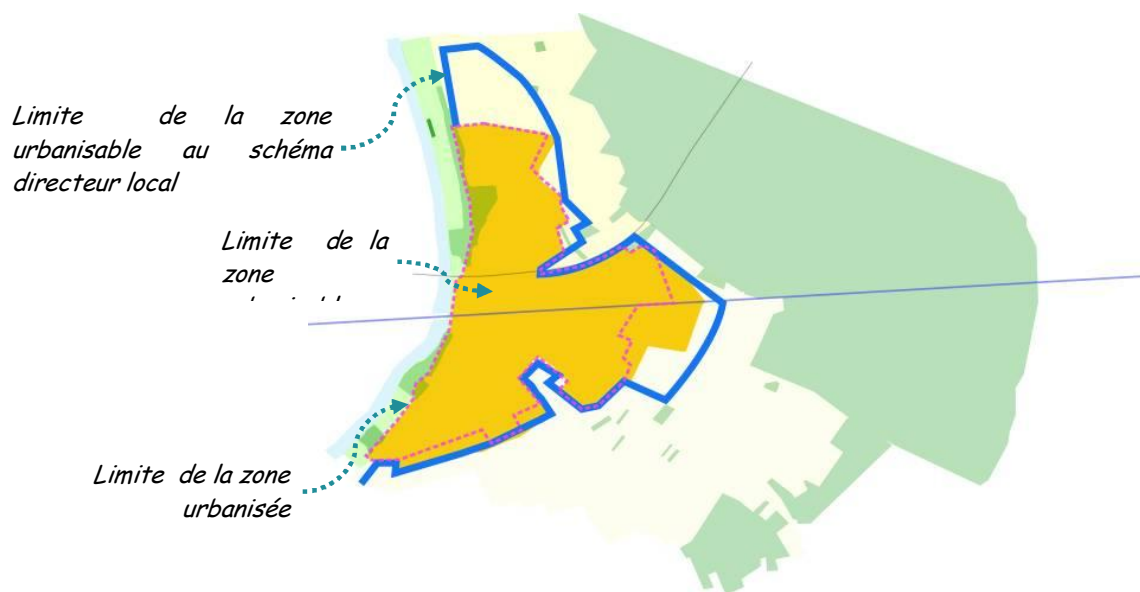
## 2 Inscrire la démarche « agenda 21 » dans la réalité de Trilport

**Favoriser la Haute Qualité Environnementale et le recours aux énergies renouvelables** dans la nouvelle réglementation pour les constructions.

**Amélioration de l'accessibilité dans la ville** afin que tout les Trilportais, puissent, quelque soit leur l'âge ou la nature du handicap accéder aux services et espaces publics, aux commerces et aux transports.

**Contenir l'urbanisation au plus près de ses limites actuelles pour :**

- Maintenir les habitations à proximité des transports en communs, des commerces, des services et des équipements publics,
- limiter la consommation des espaces naturels ou agricoles.



La rupture d'urbanisation constituée par les terrains de sports du complexe sportif sera maintenue afin de préserver cet espace de respiration.



Création de jardins familiaux en lisière de la zone urbanisée qui en plus de répondre à un besoin permettrons une transition douce entre l'espace naturel et urbain.

### Prise en compte des risques industriels et naturels dans le développement de l'urbanisation

Les constructions ne seront pas autorisées dans les périmètres comportant des risques industriels ou naturels.

### 3 Améliorer le fonctionnement urbain

#### La création de la voie de contournement nord permettra :

- d'éviter le transit des véhicules par la zone urbanisée,
- de créer des liaisons entre les différents quartiers.

#### La voie de contournement sud,

Cette voie est toujours inscrite au Schéma Directeur du Pays de Meaux, mais n'est cependant pas programmée à moyen terme.

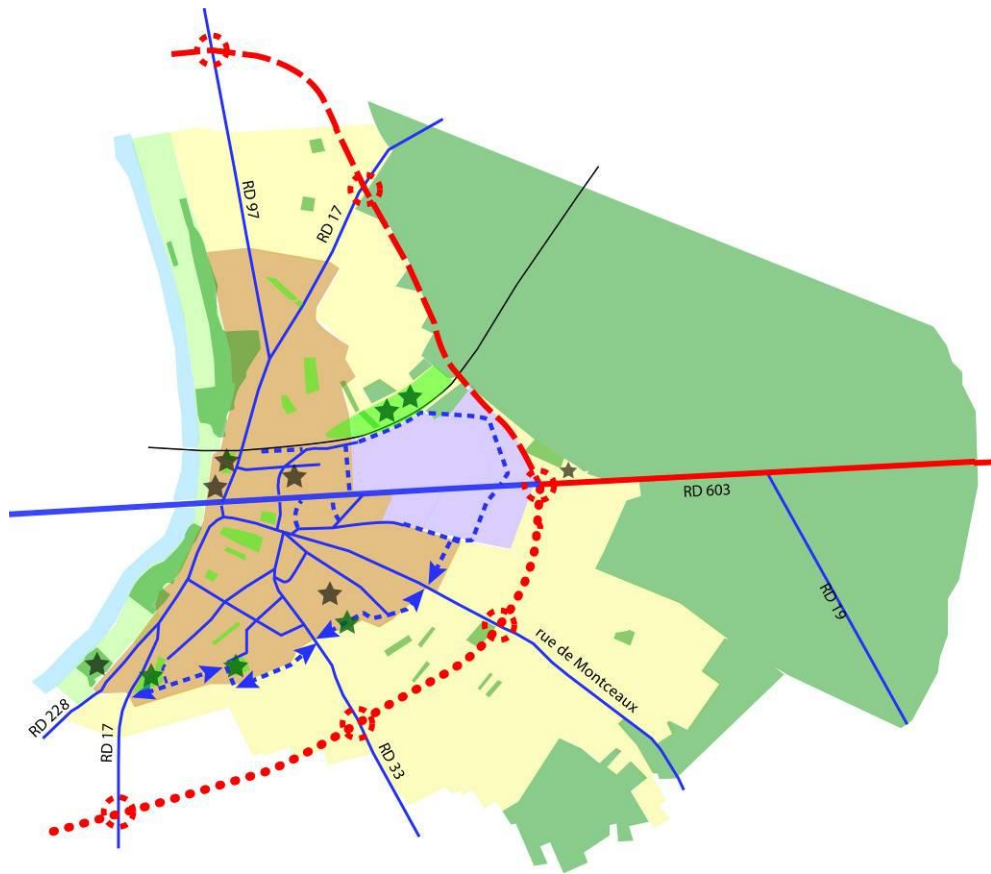
Elle permettrait pourtant une liaison avec le sud de l'agglomération et diminuerait la circulation dans les rues de Nanteuil et de Fublaines

#### Autour du centre ville et dans la zone d'activité, la réalisation d'accès permettra :

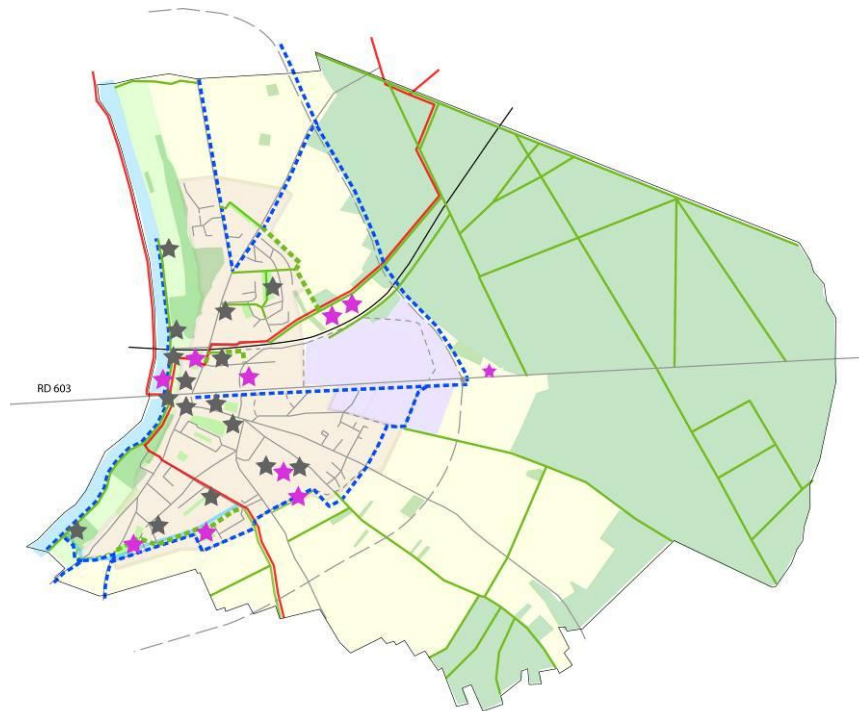
- Le désenclavement des îlots trop vastes,
- L'amélioration de l'accès à la gare,
- La diminution du trafic dans les rues existantes,
- L'éloignement du trafic poids lourds des habitations,
- La sécurisation des accès aux entreprises,
- La requalification de l'Avenue de Verdun.

#### Création de liaisons entre quartiers au sud de la zone urbaine pour :

- soulager les voies existantes en répartissant le trafic
- améliorer le confort et de la sécurité des différents usagers en particulier les vélos, les piétons et les personnes à mobilité réduite.



#### 4 Favoriser les circulations douces



Les emprises prévues pour la voie de contournement nord intégreront la possibilité de réalisation d'une piste cyclable.

### **Au nord de la zone urbanisée**

Seront créées de nouvelles voies douces qui viendront compléter les chemins existants.

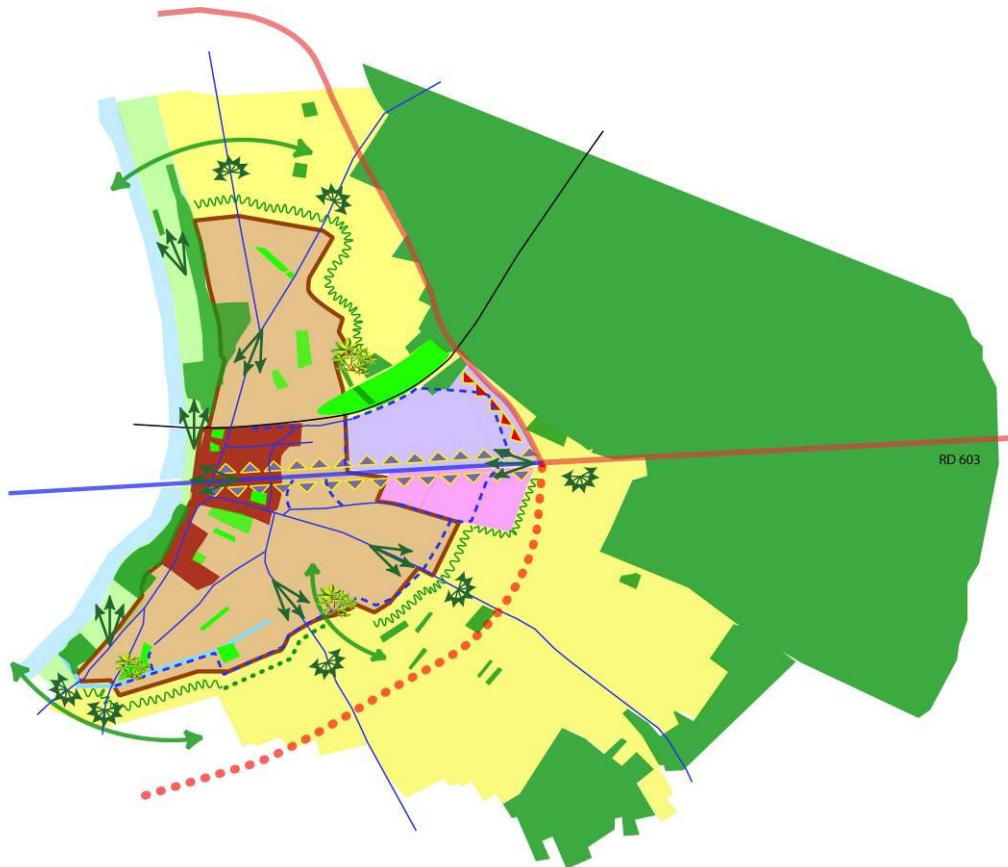
### **Les voies nouvelles créées au sud de la commune**

Ces voies seront systématiquement équipées de pistes cyclables qui sécuriseront la circulation des vélos, en particulier pour accéder au collège.

**L'aménagement en boulevard urbain de la RD 603**, permettra la réalisation de circulations protégées.

**Aménagement de voies douces favorisant l'accès à la gare et au centre ville en particulier pour les personnes à mobilité réduite.**

## 5 Valoriser la qualité paysagère ainsi que le patrimoine naturel et architectural paysager de la commune



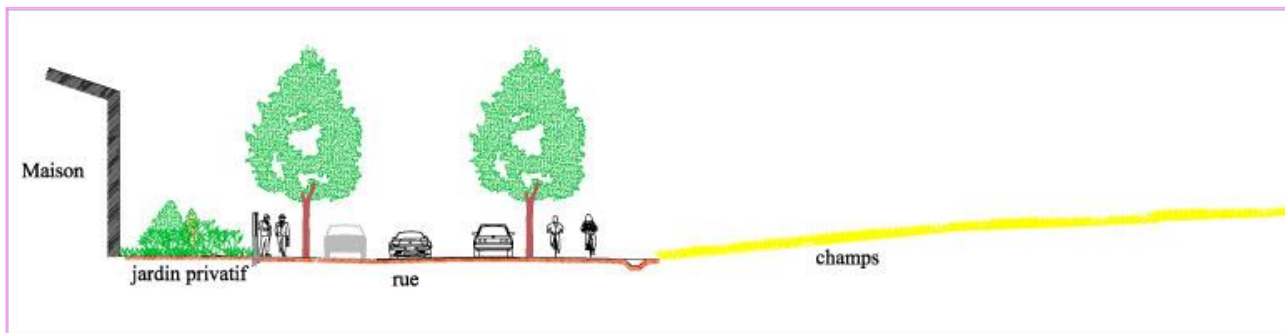
La forêt de Montceaux et les bois seront préservés comme les petits boisements isolés dans les espaces cultivés et ceux situés en lisière de l'urbanisation

Les nombreuses vues panoramiques et les perspectives axées sur les voies de circulation et la vallée de la Marne seront protégées.

Dans l'extension de la zone d'activités commerciales les vues vers le paysage agricole et boisé seront préservées, les espaces libres et les parcs de stationnement seront largement arborés et la lisière avec l'espace agricole paysagée.

Les espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine seront conservés et de nouveaux espaces verts seront créés : au nord de la voie de chemin de fer, au sud du ru du Travers à la hauteur de la rue Louise Michel, en entrée de ville le long de la rue de Fublaines.

La lisière entre la zone urbanisée et les espaces ouverts des champs sera valorisée, soit par des arbres d'alignement si elle est constituée d'une voie soit par des plantations de haies arborées en fonds de parcelles.



*Principe de traitement des lisières en limite des champs par une voie plantée (Atelier TEL)*

*plantée (Atelier TEL)*



*Principe de traitement des lisières en limite des champs par une bande arborée en fond de parcelle (Atelier TEL)*

*en fond de parcelle (Atelier TEL)*

Les formes du bâti traditionnel du centre bourg seront préservées par une réglementation qui permettra leur mise en valeur tout en autorisant leur évolution.

La RD 603 (ancienne RN3) sera valorisée par sa transformation en boulevard urbain.

Le patrimoine bâti remarquable sera protégé

La réglementation permettra la réalisation de constructions à l'architecture contemporaine de qualité sous réserve qu'elles s'intègrent au bâti et au site existant.