



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 19 décembre 2008

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 19 DECEMBRE 2008

SOMMAIRE

I - Qu'est ce que le PADD ?.....	2
II - Conformités avec les documents d'urbanisme	4
1. Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	4
2. Le Schéma Directeur Local.....	6
III - Quel développement pour Trilport?.....	8
1. Croissance dite au fil de l'eau	9
2. Croissance maximale.....	10
3. Croissance raisonnée	11
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.....	17
3. Améliorer le fonctionnement urbain.....	19
4. Favoriser les circulations douces	21
5. Valoriser la qualité paysagère ainsi que les patrimoines naturel, architectural et paysager de la commune	23

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 (UH)* du 2 juillet 2003.

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** 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.123-1 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 cohérence, 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)

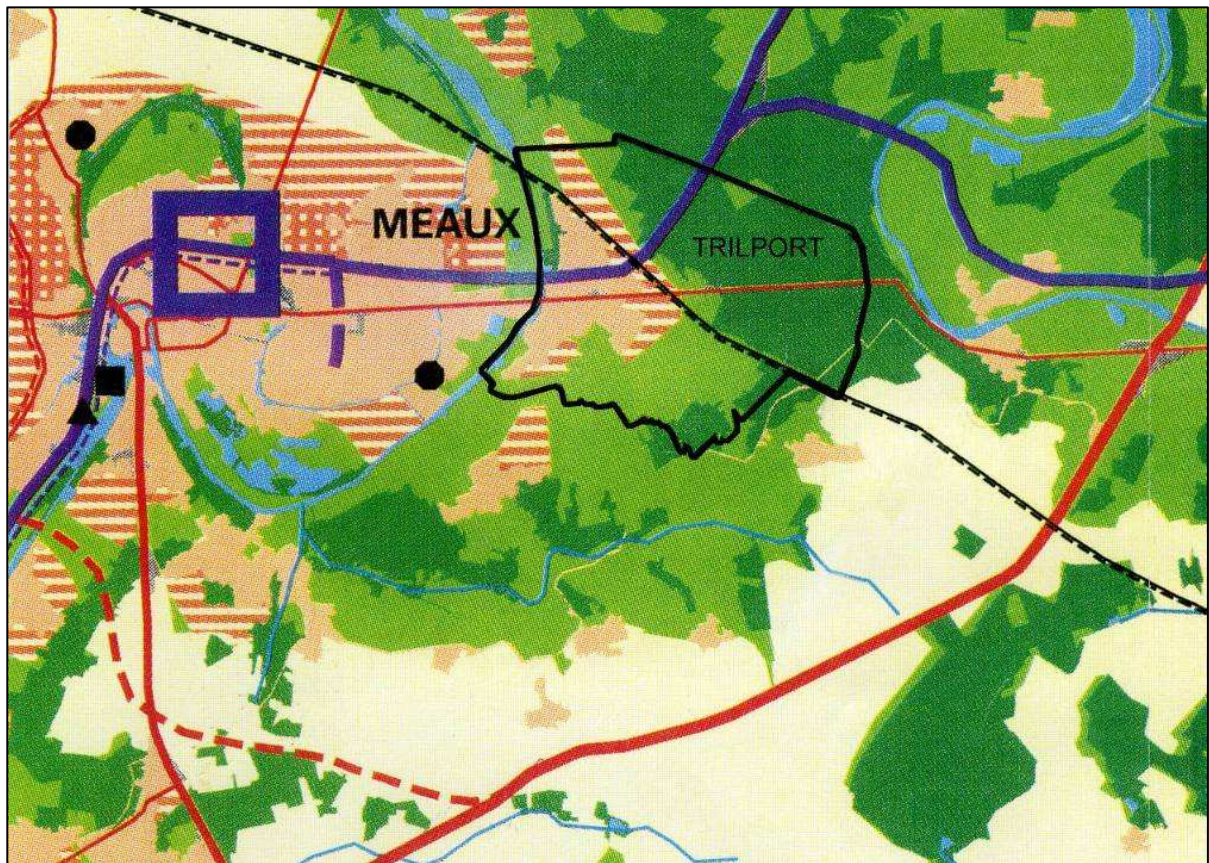
Le Schéma Directeur Régional de l'Ile de France, approuvé par décret du 26 avril 1994, a les mêmes effets que les lois d'aménagement et d'urbanisme.

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

- a. La préservation de l'environnement.
- b. Le développement économique.
- c. 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	
	Paris / Pôle important de proche couronne		Bois ou forêt
	Pôle d'intérêt régional		Espace paysager ou espace vert
	Ville trait d'union		Espace vert à créer
	Espace urbanisé		Espace agricole
	Espace urbanisable		Réseau hydrographique
	Espace partiellement urbanisable		Centre de production d'eau potable existant
			Centre de traitement des eaux usées existant
			Centre de traitement des déchets existant
			Périmètre d'exposition au bruit des aéroports

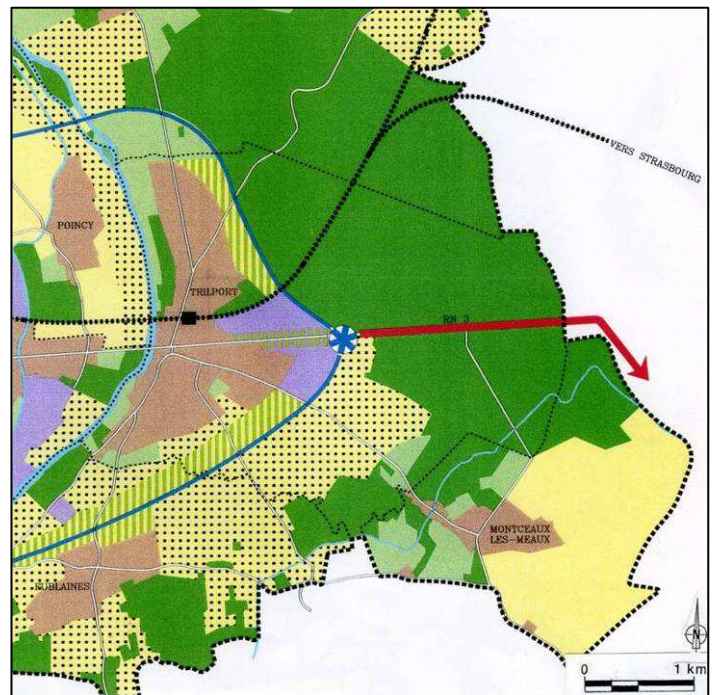
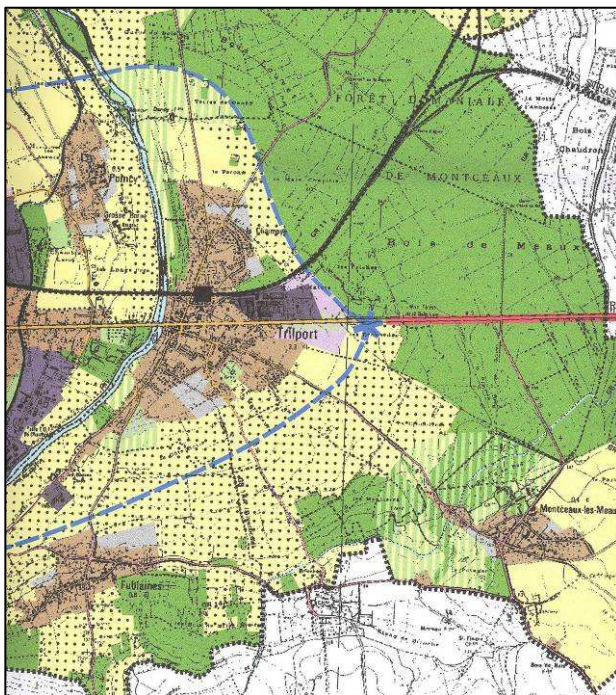
	INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT				Tracé à préciser (1)	
	Existante	A aménager	Projetée Gabarit normal	Projetée Gabarit réduit souterrain	Gabarit normal	Gabarit réduit souterrain
Voirie						
Voirie rapide principale						
Voirie rapide						
Voirie de désenclavement						
<small>(1) Voir nouvelle devant faire l'objet d'études complémentaires de variantes de tracé</small>						
Transports en commun						
Réseau ferré d'intérêt régional						
Réseau métropolitain						
Site propre structurant						
Réseau TGV						
Réseau ferré de fret						
Réseau EDF 400 KV						
Plateforme aéroportuaire						
Plateforme portuaire						
	Existante	Extension en projet				
						Emprise technique

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 étant compatible avec ce dernier) et constitue une directive d'aménagement au sens de l'article L.123-1 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 RD 603.

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 RD 603, 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.

Depuis 2008, la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux travaille à l'élaboration du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) et du PLD (Plan Local de Déplacement) en suivant une démarche A.E.U. (Approche Environnementale de l'Urbanisme)

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 de logement
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
6. D'inscrire son action dans la conduite d'un Agenda 21

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 pour les nouvelles opérations de plus de 5 logements sur certains secteurs
5. Permettre la reconversion et la valorisation du bâti ancien de qualité dans la ville dans le respect des contraintes environnementales et urbaines
6. Concilier développement maîtrisé et développement durable

Il doit également tenir compte des obligations supra-communales du SDRIF et du Schéma Directeur Local de la région de Meaux et du PLH intercommunal 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 ée 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 118logements en 2008 et sa population est de 4.712 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 $1918 + 203 = 2\ 121$ 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).

Si la construction neuve à Trilport se limite aux réalisations de logements sociaux obligatoires et à la construction dans le diffus, la commune compterait **1998 résidences principales 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 **5 155 habitants en 2015**, soit une **augmentation de 443 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 $1\ 918 + 1\ 253 = 3\ 171$ logements en 2015, dont **17% de logements sociaux**.

La variation du nombre de logements vacants

En 2015, on estime à 183 les logements vacants (soit un taux de vacance de 5,78% basé sur l'observation de 1999).

Si tous les espaces prévus au Schéma directeur Local étaient ouverts à l'urbanisation, la commune compterait **2988 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 **7 709 habitants en 2015**, soit une **augmentation de 2997 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 $1\ 918 + 527 = 2\ 445$ logements en 2015

La variation du nombre de logements vacants

En 2015, on estime à 141 les logements vacants (soit un taux de vacance de 5,78% basé sur l'observation de 1999).

Si tous les espaces prévus au Schéma directeur Local étaient ouverts à l'urbanisation, la commune compterait **2304 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 **5 944 habitants en 2015**, soit une **augmentation de 1232 personnes.**

Conclusion :

Les élus de Trilport ont choisi d'inscrire le projet de développement de leur ville dans la perspective de cette croissance raisonnée qui permettra de préserver la qualité de vie des 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 avec les 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

- **Améliorer l'équilibre habitat - emploi en développant les activités, en restructurant la zone d'activités actuelle tout en préservant environnement et cadre de vie :**
 - ⇒ Permettre l'aménagement de nouveaux espaces accueillant des activités économiques supplémentaires, en préservant l'environnement des riverains et le cadre de vie,
 - ⇒ Organiser une « vitrine économique » exemplaire dans le respect de l'environnement, le long de la RD.603 à l'entrée Est de la Ville,
 - ⇒ Protéger les zones d'habitat des nuisances provenant des activités.
- **Renforcer le niveau d'équipement de la commune. L'intervention municipale devrait s'effectuer sous trois formes :**
 - ⇒ 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.
- **Préserver et mettre en valeur le paysage en privilégiant une approche environnementale sur l'urbanisme :**
 - ⇒ Inscrire l'environnement au centre des préoccupations dans le cadre de l'Agenda 21 de la ville,
 - ⇒ Renforcer l'identité de Trilport : ville équilibrée, à taille humaine, proche de la nature et des ses habitants.

- ⇒ Renforcer la place de l'écoconstruction dans les équipements publics et la favoriser dans tous les secteurs ouverts à l'urbanisation par des primes de constructibilité,
- ⇒ Permettre la réalisation de constructions à l'architecture contemporaine de qualité respectueuse de l'environnement sous réserve qu'elles s'intègrent au bâti et au site existant,
- ⇒ N'ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation qu'en centre ville, ou en continuité du tissu urbain existant, dans les limites définies au Schéma Directeur Local,
- ⇒ Inciter à la réhabilitation des zones d'activité existantes dans le respect des paysages, de l'environnement, de la santé et de la sécurité publique
- ⇒ Préserver une activité agricole respectueuse de l'environnement et de la santé publique.
- ⇒ Sauvegarder les perspectives visuelles existantes de la RD.603 vers la forêt de Montceaux,
- ⇒ Protéger le coteau boisé qui domine la Marne au Nord de la voie ferrée, ainsi qu'à l'entrée de la ville par la rue de Nanteuil,
- ⇒ Permettre un traitement soigné des entrées de ville et leur sécurisation
- ⇒ Contribuer au développement de la vocation touristique et récréative des bords de Marne en particulier et du tourisme vert en général,
- ⇒ Réglementer la publicité dans les zones d'habitat.
- ⇒ Développer l'aménagement de circulations douces.

- **Favoriser un renouvellement et une diversification du parc de logements, en privilégiant l'écoconstruction et en ouvrant de nouveaux droits à construire dans le tissu urbain existant, afin de :**

- ⇒ Autoriser la réalisation de nouveaux logements pour les Trilportais en favorisant un parcours résidentiel tout au long de la vie et la création de logements adaptés pour les jeunes (afin de permettre la décohabitation), les personnes âgées et les personnes handicapées de manière à favoriser l'autonomie et l'accessibilité,
- ⇒ Développer la construction de logements sociaux (locatifs, accession sociale à la propriété) individuels et collectifs afin de respecter les obligations de l'article 55 de la loi SRU, tout en privilégiant la qualité du bâti, l'écoconstruction et la dimension humaine des opérations initiées.

- **Créer un écoquartier d'enjeu communautaire en cœur de ville qui s'appuiera notamment sur les thématiques suivantes, compte tenu des problématiques particulières du site :**

- ⇒ Développement de la diversification de l'offre de logement afin de favoriser une mixité sociale et générationnelle épanouie,
- ⇒ Création d'un pôle social multi-générationnel : Centre médical, équipements dédiés à la petite enfance et au troisième âge,
- ⇒ Reconversion de friches industrielles en zones d'habitat,

- ⇒ Privilégier une gestion environnementale en limitant l'étalement urbain, en réduisant l'imperméabilisation des surfaces et en favorisant les économies d'énergie et la production d'énergies alternatives, notamment solaire,
- ⇒ Création d'un pôle d'échange multimodal sur la gare de Trilport, au titre du Plan de déplacement Urbain, permettant de limiter l'omniprésence de la voiture et le développement des transports en commun et des circulations douces,
- ⇒ Mise en valeur de la présence végétale et des espaces publics en respectant le paysage et la nature.

- **Faciliter la réhabilitation et permettre la revitalisation du centre ancien tout en utilisant les formes urbaines existantes ;**

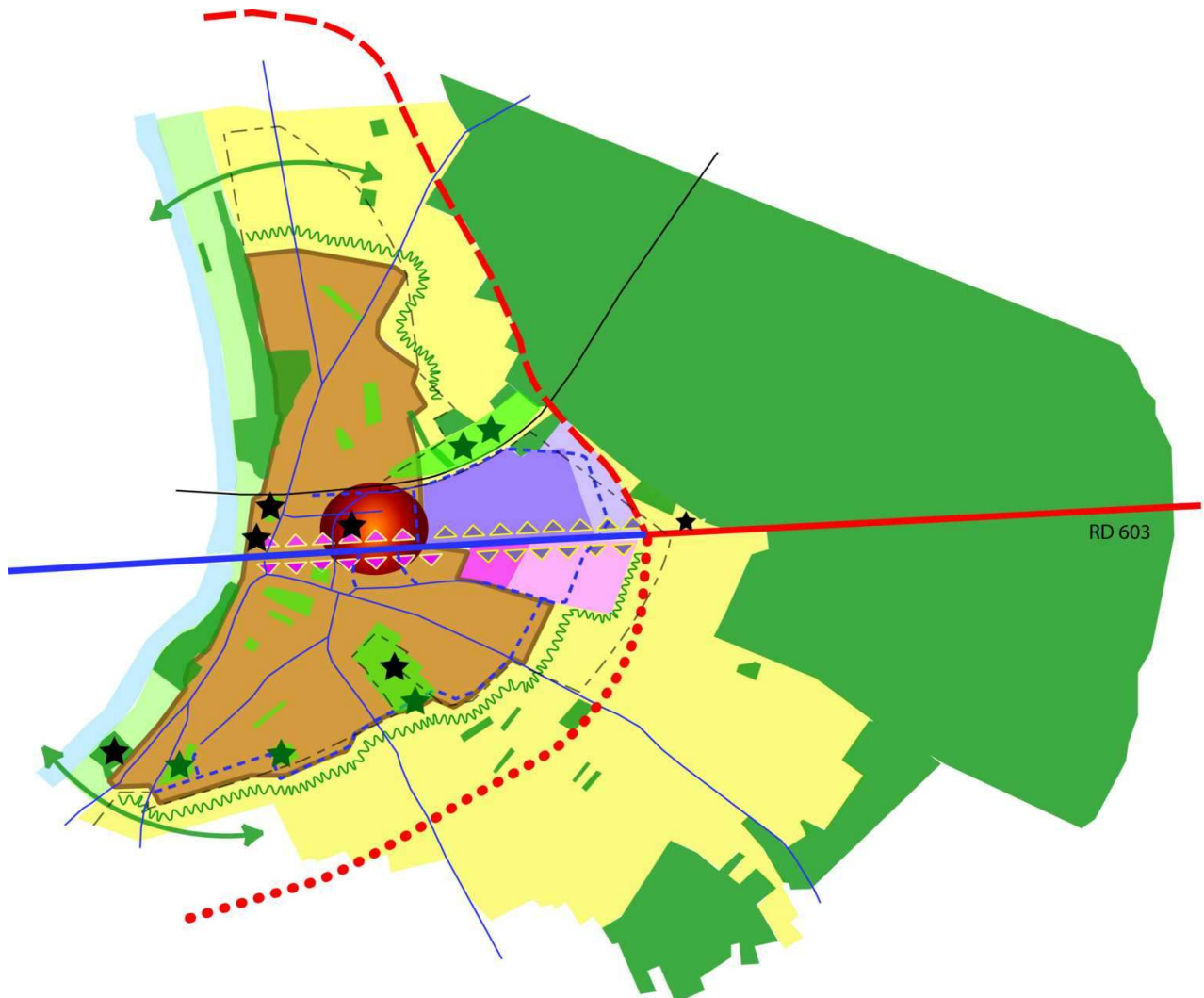
- ⇒ Soutenir le commerce de proximité,
- ⇒ Axer le développement économique sur le commerce et les services à la population.

- **Améliorer, diversifier et optimiser les déplacements de toutes types;**






- ⇒ Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes
- ⇒ Éloigner les flux de transit des zones de vie (déviation,...)
- ⇒ Améliorer et sécuriser la desserte et l'accès des zones d'activité en limitant les contraintes pour les riverains.

- **Apporter au POS actuel les modifications et adaptations nécessaires pour remédier aux dysfonctionnements constatés et améliorer la cohérence du développement du territoire.**

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






PREVOIR UNE ORGANISATION URBAINE RESPECTUEUSE DES HOMMES ET DE LA NATURE

-  Privilégier la réalisation de constructions nouvelles dans le cœur de ville
-  Contenir l'urbanisation dans ses limites actuelles
-  Maintenir les continuités écologiques et paysagères
-  Pérenniser l'agriculture
-  Autoriser le développement de l'activité et du commerce dans le respect des paysages, de l'environnement, de la santé et de la sécurité publique

AMELIORER LE FONCTIONNEMENT URBAIN

-  Soutenir les commerces et les services de proximité
-  Voie de contournement programmée / prévue
-  Requalifier la RD 603
-  Maillages urbains existants / à créer
-  Créer de nouveaux équipements ou espaces publics
-  Limite de la zone urbanisable au Schéma Directeur du Pays de Meaux

RENFORCER LA TRAME VERTE EXISTANTE

-  Protéger les boisements
-  Requalifier les lisières de l'urbanisation
-  Maintenir les espaces verts urbains et en créer de nouveaux
-  Valoriser la vallée de la Marne

Privilégier la réalisation des constructions nouvelles sur des friches, situées en 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 éviter une augmentation excessive de population. Il imposera en fonction des secteurs ouverts à l'urbanisation la création d'au moins 30% de logements sociaux pour toute nouvelle opération supérieure à 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 seront protégées en limitant les constructions nouvelles afin de garder la qualité de vie et paysagère 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 la consommation des espaces naturels ou agricoles.

Privilégier un développement harmonieux des activités économique :

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 de part et d'autre de la RD.603 avec un traitement paysager particulièrement soigné.

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

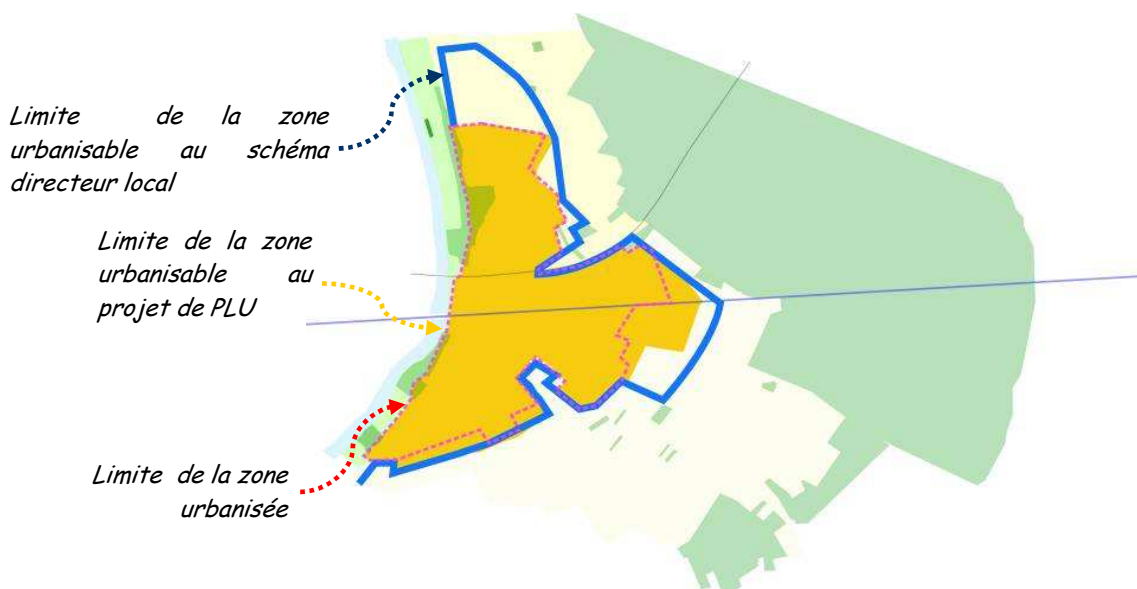
Favoriser la Haute Qualité Environnementale, la récupération et l'économie de la ressource eau et le recours aux énergies renouvelables dans la nouvelle réglementation pour les constructions.

Intégrer les enjeux du développement durable (social, économique et écologique) dans un écoquartier lors de la création et de la réalisation de la ZAC « Cœur de ville » et dans le mode de développement de transport économe en énergie

Améliorer l'accessibilité dans la ville afin que tous les Trilportais, quel que soit leur âge ou la nature de leur handicap, puissent accéder aux services et aux 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 commun, des commerces, des services et des équipements publics,
- Protéger et promouvoir la biodiversité



Maintenir la rupture d'urbanisation constituée par les terrains de sport du complexe sportif afin de préserver cet espace de respiration.

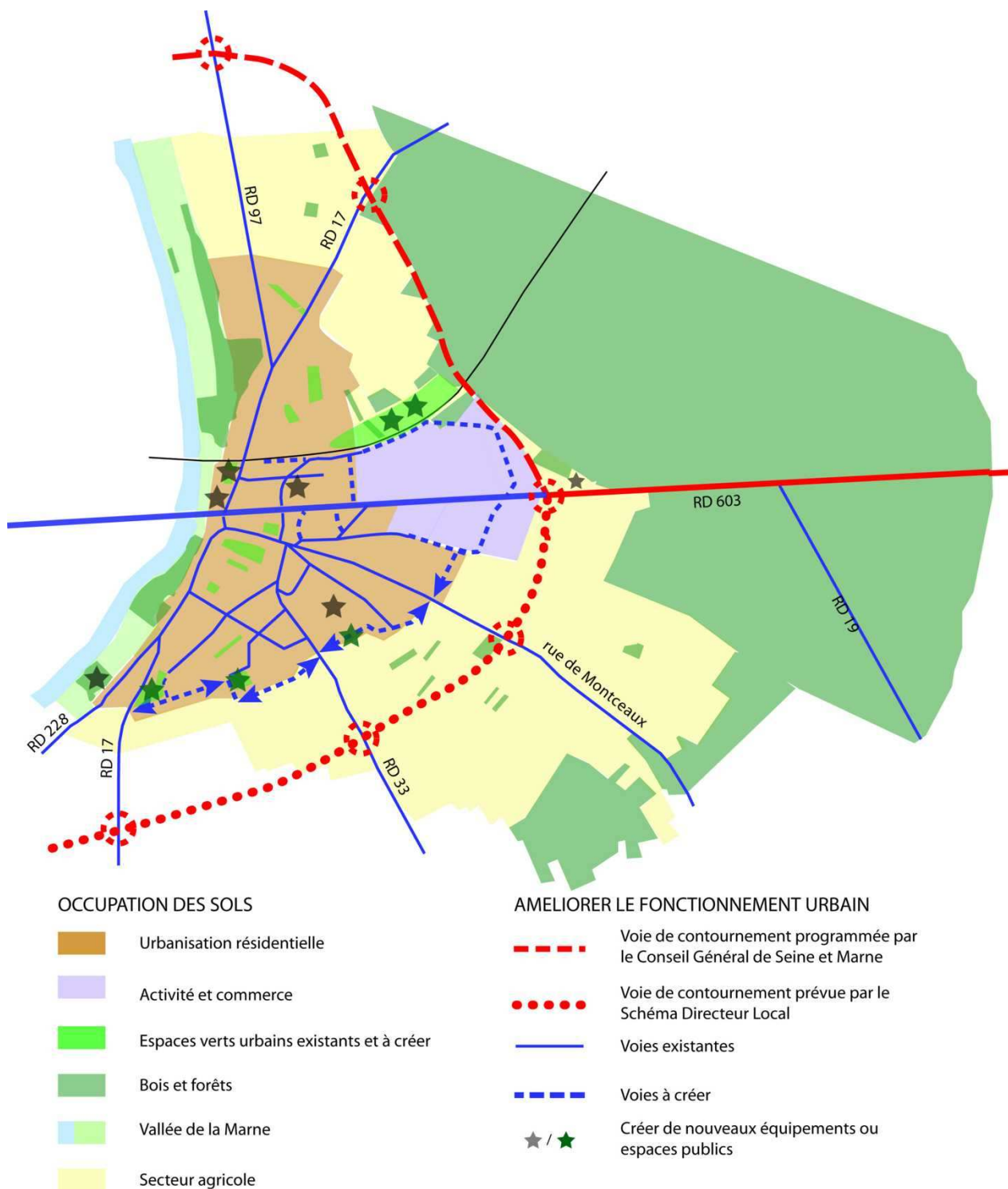


Créer des jardins familiaux en lisière de la zone urbanisée afin de répondre à un besoin tout en permettant une transition douce entre l'espace naturel et l'espace urbain.

Prendre en compte les 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,

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 de nouveaux 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.
- Le développement des circulations douces

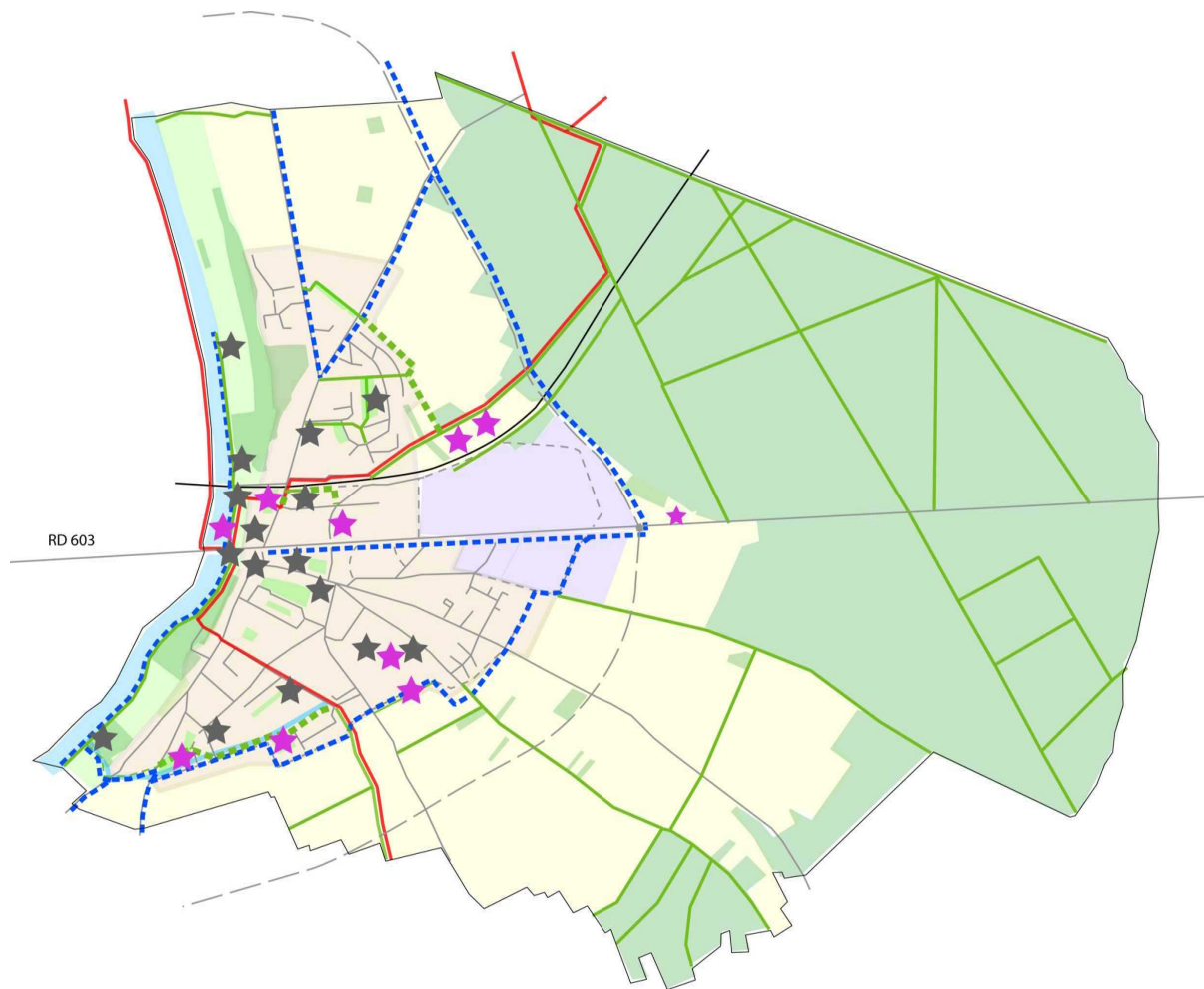
La réalisation d'un écoquartier permettra :

- Une hiérarchisation des déplacements,
- Un renforcement de la place des transports en commun,
- Une amélioration de la multimodalité en lien avec l'aménagement du pôle gare,
- Une sécurisation des déplacements des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite,
- Une réduction de la place de la voiture en ville.

La création de liaisons entre quartiers au sud de la zone urbaine aura pour conséquence de :

- 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





Mode d'Occupation des Sols

-  Boisements
-  Espaces verts urbains
-  Agriculture
-  Urbanisation actuelle
-  Activités
-  Vallée de la Marne

Circulations douces

-  /  Maillages urbains existants / à créer
-  Pistes cyclables à créer
-  /  Voies de circulations douces existantes / à créer
-  Sentier de Grande Randonnée (GR)

Equipements ou espaces publics

-  Equipements ou espaces publics existants
-  Equipements ou espaces publics à créer

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

Au nord de la zone urbanisée, de nouvelles voies douces seront créées afin de compléter les chemins existants.

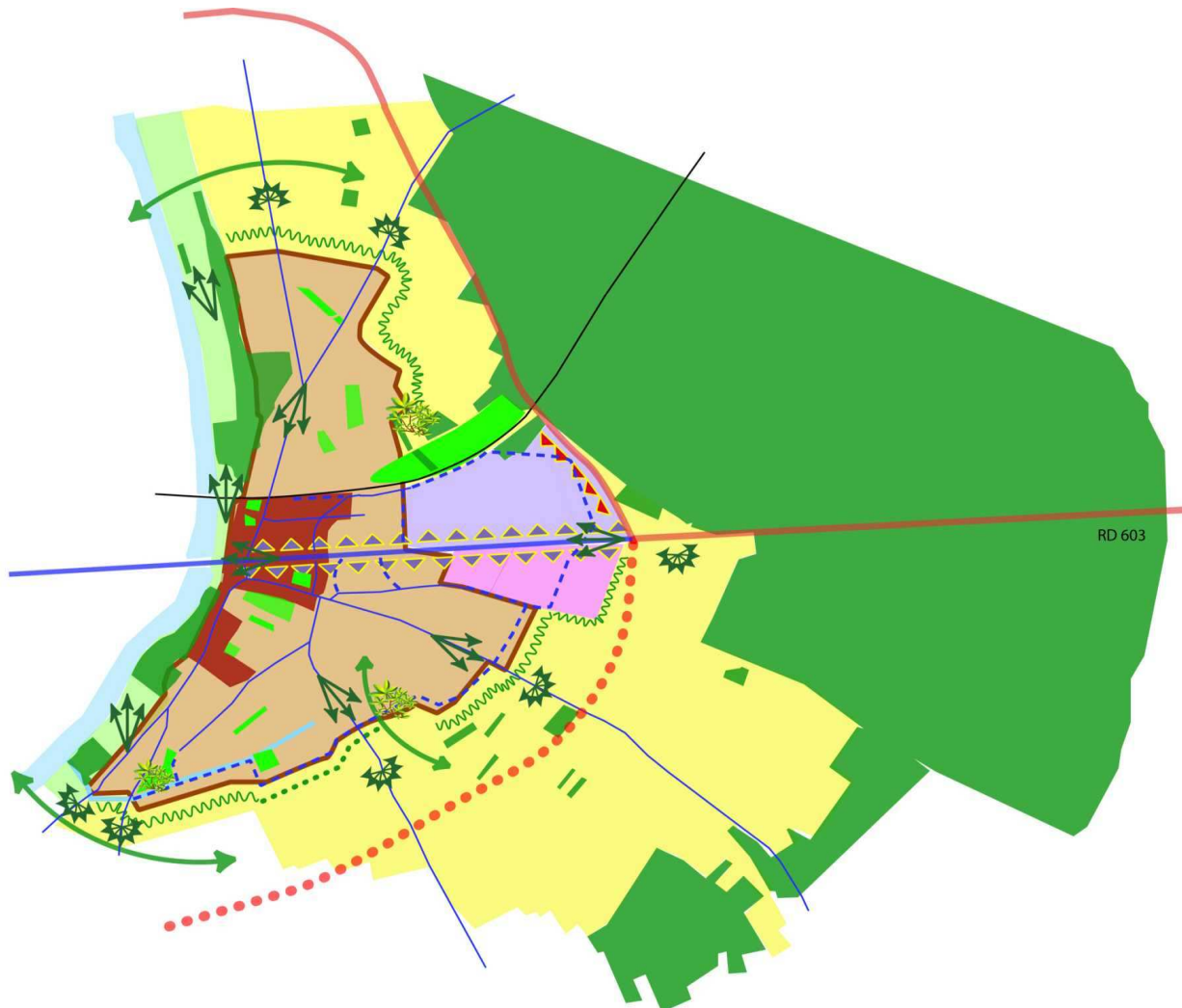
Les voies nouvelles créées de la commune seront équipées de pistes cyclables qui sécuriseront la circulation des vélos, en particulier pour accéder au collège.

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





L'aménagement de voies douces devra favoriser l'accès à la gare et au centre ville en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

La réalisation d'un écoquartier devra permettre une bonne intégration des modes de déplacement doux dans le centre-ville et à proximité de la gare.

5 Valoriser la qualité paysagère ainsi que les patrimoines naturel, architectural et paysager de la commune







MAINTENIR LES ESPACES NATURELS

-  Protéger la forêt et les petits boisements
-  Stabiliser le front urbain
-  Maintenir les continuités écologiques et paysagères
-  Préserver les espaces naturels ouverts

VALORISER LA QUALITE PAYSAGERE

-  Requalifier la RD 603
-  Créer une façade de qualité le long de la déviation de la RD 603
N'autoriser le développement de l'activité et du commerce que dans le respect des paysages, de l'environnement, de la santé et de la sécurité publique
-  Valoriser la Vallée de la Marne
-  Préserver les formes urbaines du bourg
-  Préserver les vues panoramiques remarquables
-  Préserver les cônes de vues

RENFORCER LA TRAME VERTE EXISTANTE

-  Aménager des jardins familiaux implantés sur le parcellaire des anciens vergers et jardins villageois en lisière d'agglomération
-  Maintenir les espaces verts urbains et en créer de nouveaux
-  Créer une zone boisée en lisière d'urbanisation
-  Créer une voie plantée en "bords de champs"

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

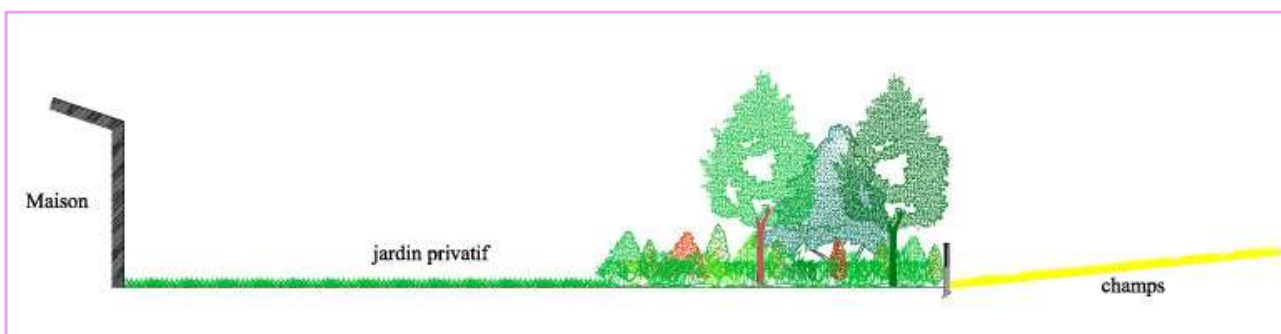
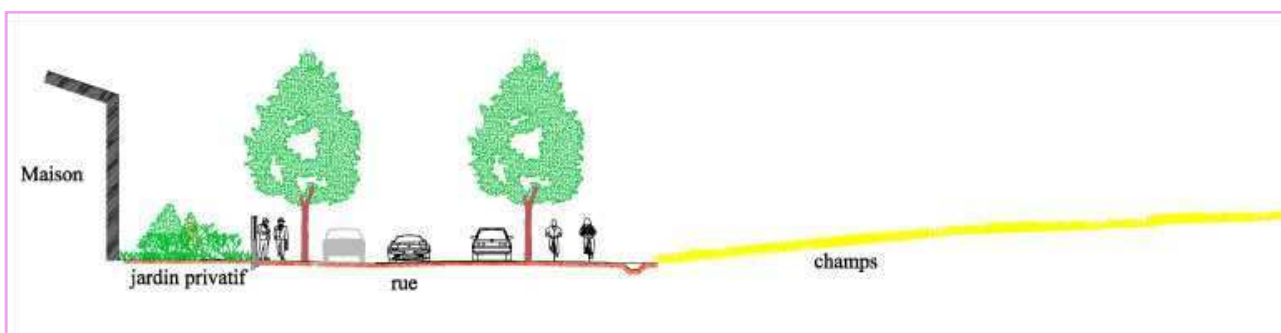
Les nombreuses vues panoramiques et les perspectives axées sur les voies de circulation et la vallée de la Marne seront protégées.

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 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 réalisation d'un écoquartier devra renforcer la place du végétal en ville en s'appuyant sur les espaces verts existants et en créant de nouveaux.

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 lisères en limite des champs par une voie plantée (Atelier TEL)

Principe de traitement des lisères en limite des champs par une bande arborée 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, respectueuses de l'environnement, de qualité sous réserve qu'elles s'intègrent au bâti et au site existant.