

1. AVIS ET CONCLUSION

Du Commissaire-enquêteur sur le projet d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune de TRILPORT

Au terme de l'enquête publique qui s'est déroulée durant 34 jours consécutifs du 23 mai 2016 au 25 juin 2016, avec pour siège la mairie de TRILPORT,

Pour laquelle :

- La publicité par affichage administratif de l'avis d'enquête a été effectuée ;
- Les publications dans la presse locale annonçant l'enquête publique ont bien été publiées et rappelées dans les délais ;
- La publicité réglementaire a été complétée par la publication de l'avis d'enquête sur le site internet de la commune et la mise en place d'affiches annonçant l'enquête chez les commerçants ;
- Un dossier présentant le projet de PLU de la commune et comprenant l'ensemble des pièces réglementaires prévues par le Code de l'urbanisme complétées par les pièces annexes requises rassemblées sous un classeur, ainsi qu'un registre d'enquête, numéroté et paraphé par le Commissaire-enquêteur, ont bien été mis à la disposition du public en mairie aux jours et heures habituels d'ouverture ;
- Le Commissaire-enquêteur désigné a bien été présent lors des cinq permanences prévues par l'arrêté du Maire de TRILPORT prescrivant l'ouverture de l'enquête.

Après avoir :

- ⇒ entendu le Maire,
- ⇒ pris connaissance de la procédure,
- ⇒ pris connaissance du dossier d'enquête et des pièces annexes jointes à l'enquête,
- ⇒ pris connaissance des avis des Personnes Publiques Associées,
- ⇒ participé à une réunion d'échange et entendu l'avis et l'analyse du représentant des Services de l'Etat concernant le projet de PLU de la commune,
- ⇒ effectué une reconnaissance générale du territoire communal et visité à plusieurs reprises les lieux nécessitant une attention particulière,
- ⇒ reçu et entendu le public aux cours des cinq permanences qu'il a tenu en mairie de TRILPORT,
- ⇒ examiné et analysé les observations déposées sur le registre d'enquête ou formulées par courrier et, soit transmis par la Poste, soit déposés à l'accueil de la mairie ou remis au Commissaire-enquêteur lors de ses permanences, soit également, transmis par courrier électronique à l'adresse de la Mairie, au cours de l'enquête publique.

De son étude du projet communal et de sa connaissance des lieux,

Le Commissaire-enquêteur,

Retient :

Les principaux éléments et les enjeux suivants :

➤ **Des espaces naturels et paysagers remarquables et de grande qualité à protéger**

Le site de TRILPORT se situe à l'Ouest de la Marne et au cœur d'un amphithéâtre naturel qui s'étend suivant une pente progressive jusqu'à la forêt domaniale de Montceaux. Une couronne agricole entoure la zone urbaine implantée à l'Est de La MARNE

Ces espaces ouverts de culture qui séparent l'agglomération de la forêt domaniale, permettent une grande lisibilité du paysage.

Le territoire communal s'étend sur 1097 hectares dont 892 hectares sont occupés par les espaces naturels, agricoles et forestiers, tandis que la zone urbaine représente 18,5 % de la superficie du territoire, 46% sont couverts par les espaces boisés et 33 % dédiés à la zone agricole.

Du point de vue écologique, les bords de Marne constituent une importante réserve et la forêt domaniale fait l'objet d'un classement en ZNIEFF de type II, en raison de sa valeur faunistique et notamment, de la fréquentation de sa lisière entre boisements et cultures, par de nombreux mammifères.

Par ailleurs, le végétale tient une place importante dans l'agglomération de TRILPORT qui comporte de nombreux espaces verts publics ou privés, leur protection s'avère importante pour favoriser la pénétration de la nature en ville.

➤ **Un territoire communiquant bien relié mais facteur de nuisances,**

La proximité de nombreuses infrastructures terrestres fait de TRILPORT un lieu stratégique en terme de développement économique et d'attractivité de population :

- la RD 603 traverse l'agglomération d'Est en Ouest, assurant la liaison avec Meaux et Paris. En outre, de nombreuses routes départementales secondaires desservant la ville, la rejoignent en direction de Meaux ;
- l'autoroute de l'Est Paris-Strasbourg (A4) par la RD 603 et l'entrée de Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux ;
- la voie ferrée Paris-Strasbourg qui traverse également la commune d'Est en Ouest.

En outre, la commune de TRILPORT a l'avantage d'être dotée d'une gare SNCF la reliant à Paris en moins de 40 minutes.

Cependant, ces infrastructures de transport qui traversent la ville, sont source de nuisances sonores ; elles créent d'importantes coupures urbaines et perturbent son fonctionnement. Ainsi, la RD 603 a un effet négatif sur le paysage urbain, notamment par sa rectitude et son positionnement.

L'unique franchissement routier du pont de la Marne fait de TRILPORT un passage obligé qui crée un goulot d'étranglement pour les 4 routes départementales qui le traversent, occasionnant lors des heures de pointes des bouchons et des encombrements importants.

➤ **Une place trop importante accordée à la voiture, des besoins en stationnements et un manque de liaisons douces**

On relève à sur la commune, un taux d'équipement en automobile plus élevé que dans la Communauté d'Agglomération.

La voiture particulière, est le premier moyen de transport utilisé pour se rendre au travail, mais on note cependant qu'une part relativement importante de la population active utilise les transports collectifs. (32,6%). Il en résulte un encombrement des espaces publics à cause du stationnement

Il est à noter également que l'offre en stationnement résidentiel est insuffisante dans le centre ancien de TRILPORT, avec la saturation des places par les usagers de la gare ainsi que par l'exiguïté des cours communes

Par ailleurs, le réseau viaire de la ville n'est pas du tout adapté aux liaisons douces.

➤ **Un assez bon niveau d'équipement mais quelques besoins importants restant à pourvoir**

La commune offre un niveau d'équipement complet aux habitants de toutes générations.

Outre la gare SNCF, qui met Paris à 35 minutes et Meaux à 5 minutes, TRILPORT propose une offre très diversifiée en services, structures sportives ou de loisir.

En dehors des établissements scolaires : primaire (3 écoles) et secondaire (un collège), il est à noter la présence d'un service d'animation municipal.

Un Relai d'Assistantes Maternelles permet d'accompagner parents, futurs parents et assistantes maternelles, complété par un Lieu d'Accueil Enfants-parents (LAEP) ouvert en 2016.

En outre, la ville est dotée d'une Maison médicale pluridisciplinaire, de deux pharmacies, de commerces de proximité, d'une poste, d'une banque et d'un super marché.

Une Association d'Aide à Domicile implantée sur TRILPORT est à la disposition des familles et des seniors qui le souhaitent.

Il convient cependant de souligner une insuffisance de locaux concernant les équipements sanitaires et sociaux (locaux du cabinet médical sont exigus),

Les équipements scolaires, vieillissants pour certains, ont la capacité d'absorber les populations futures appeler à s'installer à TRILPORT, notamment dans le cadre de l'éco quartier.

Son appartenance à l'agglomération meldeuse constitue par ailleurs un atout pour TRILPORT, en termes d'accès aux équipements structurants, aux commerces et service de la ville centre.

➤ **Un tissu urbain qui se caractérise par la juxtaposition de différentes formes urbaines et un bâti ancien et traditionnel à protéger**

Dans la partie centrale de la ville, à proximité de la rivière, est installé le bourg traditionnel avec ses maisons alignées sur l'avenue et ses cœurs d'îlots et ses cours communes, espaces typiques des villages traditionnels briards.

Autour de ce noyau urbain traditionnel l'habitat devient plus résidentiel et se distingue par une plus grande consommation de l'espace, on y trouve de grandes propriétés, principalement en bord de Marne, et des zones d'habitat individuel traditionnel.

Des ensemble pavillonnaires et des résidences de forme particulière (de la Marne et Mére-Grand) complète ce schéma urbain.

La zone d'activité : elle se situe entre la voie ferrée et la RD 603.

Certains bâtiments ancien ou plus récents constituent en raison de leur qualité architecturale un patrimoine bâti de qualité nécessitant pour certains bâtiments une protection.

➤ **Une offre en logements faiblement diversifiée qui ne répond pas à tous les besoins**

Sur TRILPORT le parc de logements se caractérise par :

- une grande majorité de logements individuels de type maison, de plus il s'agit plutôt de grands logements,
- un secteur locatif faiblement représenté (25 % des résidences principales dont 6 % de locatif social),
- une hausse du nombre de personnes de plus 60 ans et une baisse des moins de 20 ans est constaté sur la commune, ceux-ci ne trouvant pas à se loger dans la ville.

Un constat qui indique un manque de petits logements et de logements en location, locatif social mais également privé pour répondre aux besoins de la population, et qui souligne la nécessité d'une offre résidentielle complète, en particulier à destination des jeunes, des personnes âgées et des personnes modestes.

➤ **Un potentiel de densification relativement important identifié sur la commune**

Concernant la commune, 298 logements sont inscrits à l'horizon 2018, dans le cadre du Plan Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux dont fait partie, la commune de TRILPORT.

L'analyse du tissu urbain de la commune de TRILPORT et de ses extensions récentes révèle une capacité potentielle de densification d'environ 600 logements supplémentaires.

Ainsi, au cœur de la ville, l'îlot Saint-Fiacre/Verdun/Armentières (éco quartier Ancre de Lune) est propice à l'accueil de nouveaux logements. Des possibilités de densification existent également dans le reste du tissu urbain en zone UA, UB, et UG.

➤ **Une situation économique assez favorable :**

En matière d'emplois, la commune de TRILPORT compte près de 4 % des emplois de l'agglomération melloise dont elle constitue le pôle économique secondaire.

Les emplois y sont majoritairement tertiaires, commerces et services représentent à eux seuls 69 % des emplois de la commune. L'activité industrielle y est stable, avec 23 % des emplois

De plus, les habitants de TRILPORT bénéficient d'un taux d'activité élevé, le taux de chômage étant assez faible (inférieur à 7 %).

L'activité agricole représente une part très faible des emplois, moins de 1 %, alors que les terres agricoles couvrent 35 % du territoire communal.

➤ **Une exposition à des risques naturels et industriels**

Il est à noter d'abord que la commune de TRILPORT est exposée aux risques d'inondation de la Marne.

Elle l'est aussi 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 située à Meaux, dont le périmètre du plan particulier d'intervention affecte l'extrémité sud-ouest de la commune.

Le Commissaire-enquêteur

Observe :

Que le projet de PLU de TRILPORT doit se conformer aux textes législatifs, aux codes et règlements en vigueur au moment de sa publication et qu'en **l'absence de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé**, il doit être compatible avec les orientations des documents d'urbanisme de rang supérieur, notamment :

- **Du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (S.D.R.I.F.)** approuvé le 27 décembre 2013 (Art. L.123-2 du Code de l'Urbanisme) : la commune de TRILPORT doit respecter les orientations du SDRIF. Elle 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 elle fait partie d'une polarité de vie et d'emplois à renforcer. Sur la commune, le SDRIF présente un objectif de construction en priorité dans l'urbain.
- **Du schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.)** : le projet de P.L.U. de TRILPORT doit être mis en 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 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du bassin Seine-Normandie arrêté le 1^{er} décembre 2015.
- **Du Plan des Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF)** Le projet de PLU de TRILPORT doit être compatible avec le PDUIF approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional de l'Île-de-France. A l'échelle de TRILPORT, les objectifs suivants sont à rechercher : la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants, l'organisation du stationnement sur le domaine public.
- **Du Programme Local de l'Habitat (PLH)**
L'article 55 de la loi SRU du 13 décembre 2000 impose aux communes de plus de 1500 habitants en Île-de-France, la construction de nouveaux logements sociaux lorsque cette catégorie de logements représente moins de 20 % des résidences principales. Une taxe est prélevée par l'Etat en cas de non respect de cet article.
De plus, la commune de TRILPORT est concernée par le Programme de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (CAPM) approuvé le 13 mars 2014, pour la période 2013-2018. Pour 2013-2018, l'objectif assigné à la commune de TRILPORT est de 298 logements neufs dont 165 logements locatifs sociaux.

➤ **Des Plans de Prévention des Risques (PPR)**

A. Risques Naturels Prévisibles d'Inondation (PPRI) :

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) 2016-2021 du bassin Seine-Normandie ayant été arrêté le 7 décembre 2015, le projet de PLU doit être mis en compatibilité avec ce plan ;

B. Risques Technologiques (PPRT) :

La commune de TRILPORT est concernée par le PPRT des établissements BASF arrêté le 12 février 2013.

- **Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)** élaboré conjointement par l'Etat et la Région et adopté le 21 octobre 2013. Les lois « Grenelle » ont assigné aux collectivités des objectifs de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Contrairement aux autres documents d'urbanisme précités, le projet de PLU de TRILPORT s'inscrit dans un rapport de prise en compte avec ce schéma.

Le SRCE fixe deux objectifs principaux pour TRILPORT :

- Traiter prioritairement les points fragmentant, en particulier la RD 603 et la voie ferrée,
- préserver et restaurer le corridor constitué de la Marne et de ses berges ainsi que celui constitué par le ru du Travers.

➤ **Le Plan Climat Energie Territorial (PCET)**

La commune de TRILPORT doit prendre en compte le PCET du Pays de Meaux approuvé le 29 septembre 2014 par la Communauté d'Agglomération.

Enfin, il est à noter que bien que le territoire communal ne comprenne pas de site Natura 2000, le projet de PLU de TRILPORT est soumis à **évaluation environnementale** en raison de l'identification de cinq zones susceptibles d'être affectées de manière notable par la mise en œuvre du plan. Il s'agit :

1. 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 ;
2. Du projet départemental de réalisation d'une voie de contournement en lisière de forêt domaniale de Montceaux, identifiée comme réservoir de biodiversité au SRCE ;
3. Du projet d'implantation d'une zone d'accueil des gens du voyage en bordure du massif forestier ;
4. De l'affectation en jardins familiaux des sols en bordure de talus ferroviaire soumis à une étude sur la pollution des sols ;
5. Du projet de réalisation d'un éco quartier (ZAC) dans une zone de nuisances potentielles (Bruit et risques technologiques)

Mesures envisagées :

1. *Les mesures envisagées au projet réduisent l'urbanisation autour de l'espace en eau. Pour protéger le ru du Travers celui-ci est classé en trame bleue et ses abords sont classés en espaces verts protégés sur un mètre de chaque côté et une règle impose un retrait minimum des constructions, de 5 mètres.*
2. *L'étude propose des mesures de compensation :*
 - *La réduction des impacts du chantier,*

- la réduction des risques de collision avec les grands mammifères,
- le traitement des nouvelles lisières forestières,
- le reboisement,
- le maintien des espaces ouverts situés entre la variante retenue et les boisements.

3. Mesures pour limiter les effets négatifs de l'installation de cette aire :

- Réalisation d'une étude d'impact et d'insertion paysagère,
- Limitation de la minéralisation au maximum,
- Conservation d'une surface de pleine terre conséquente,
- Utilisation de matériaux en adéquation avec le site,
- Les limites parcellaires/ zone A seront paysagées sur une profondeur minimum de 5 mètres.

4. Mesures prévues :

Les jardins familiaux intégreront une ruche pédagogique. Par ses atouts, elle aura donc un impact positif.

5. Les incidences du projet de ZAC ne sont pas directes pour l'environnement. Les risques technologiques demeurent limités. L'incidence la plus notable sur le site, est sonore.

Mesures envisagées :

- Travail sur l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure,
- isolation des bâtiments,
- prise en compte du périmètre de sécurité et des conditions d'évacuation.

Du résultat de l'enquête et de l'analyse qui en est faite

Celle-ci se caractérise par une participation importante du public : 22 observations et 2 contre-propositions ont été enregistrées au cours de cette enquête, soulevant de nombreuses remarques, questions et interrogations sur le projet communal présenté à l'enquête.

Considérées dans leur ensemble, ces observations peuvent se classer en deux catégories :

- **Les observations portant sur des modifications de zonage d'une parcelle ou d'une propriété**, notamment : pour des problèmes de constructibilité ou de réalisation d'un projet (installation de panneaux photovoltaïques dans une zone naturelle) ou encore pour des raisons de commodité de voisinage (déclassement d'espaces verts protégés, réduction d'espace boisé classé).

Ces observations ne soulèvent pas de questions sur le projet.

- **Les observations mettant en cause le projet, notamment sur les choix opérés sur certains secteurs de l'agglomération ou sur le fond même**,

Il s'agit :

1. De deux demandes portant sur la modification des secteurs agricoles préférentiels « Af » d'implantation des constructions en zone agricole.

Deux périmètres de secteurs agricoles préférentiels font l'objet de réclamations :

- le secteur « Af » inscrit entre la forêt de Montceaux, le chemin de Saint Jean et la RD 603, qui vise à une forte réduction,

- le secteur « Af » défini sur les espaces agricoles de la Ferme de Dancy qui vise à une augmentation conséquente de la superficie concernée.

2. D'une remarque sur la faisabilité et le coût du projet de reconditionnement de la zone occupée par des bâtiments industriels de la zone AUA, sur le site Saint-Fiacre/Verdun de la ZAC.

Questionnement également sur le devenir des activités qui occupent ces anciens bâtiments. La remarque vise à maintenir et pérenniser les activités déjà installées sur le site et à rattacher cette partie de la ZAC à la zone d'activités limitrophe du site « Kleber »

3. D'une remarque sur le caractère discriminatoire des règles inscrites au projet, interdisant toute nouvelle construction dans la zone résidentielle « UH », proche de la gare :

La faible densité du bâti imposée sur cette zone paraît difficilement justifiable, compte tenu de la proximité de la gare SNCF, notamment par rapport à d'autres quartiers situés au sud de la commune, qui autorisent une emprise au sol de 35 %, alors qu'ils sont situés à 1,5 km de la gare.

4. De plusieurs remarques sur l'opportunité de densifier le quartier du Bout Cornet situé au sud de la ville

L'espace privé qui s'inscrit entre la rue de Fublaines, la résidence de la Marne et la résidence du Clos Fleuri fait l'objet d'une servitude de construction limitée pour une durée de 5 ans, dans l'attente de l'agrément par la commune d'un projet d'aménagement global.

Deux remarques ont été émises à l'encontre de cette règle :

- la première préconise de la remplacer par des orientations d'aménagement concernant ce secteur.

- la seconde vise à démontrer que ce secteur ne devrait pas être recensé comme espace à densifier compte tenu de la qualité paysagère et environnementale des espaces verts qui agrémentent les constructions existantes de ce quartier.

La seconde remarque donne lieu à une contre proposition

5. D'une remarque sur l'objectivité de la limitation des bandes constructibles à 30 mètres à partir de l'emprise des voies publiques ou privées associées à l'interdiction de voies nouvelles en impasse, dans les zones UG et UH.

Cette remarque vise à permettre la construction d'une annexe à destination de garage séparée de l'habitation existante et dont l'implantation se situe à une distance de 55 mètres par rapport à l'emprise du domaine public conformément aux règles actuelles du POS en vigueur.

Cette observation s'accompagne en outre d'une contre proposition

6. D'une remarques sur les conséquences résultant de l'évolution de la commune dans ses aspects et son fonctionnement, ainsi que de l'accroissement de la population prévu dans le projet communal :

Ici, des interrogations et des inquiétudes sont exprimées au regard de l'objectif d'accroissement de la population et de développement de l'habitat prévus d'ici 2030 dans le cadre du projet communal, soulignant les conséquences directes et indirectes, induites par ce développement :

- accroissement du trafic routier déjà fortement saturé sur certaines voies et en particulier aux heures de pointe, augmentation de la pollution, qualité de l'air, nuisances sonores accrues.

Les dispositions inscrites au projet tel que le pôle multi modale à la gare SNCF sont jugées insuffisantes par rapport aux objectifs de développement.

L'ensemble de ces remarques est assorti de deux contre propositions

Prenant en considération les questions soulevées par ces observations :

Le Commissaire-enquêteur,

Apporte les réponses suivantes :

1. *Les secteurs Af ont été délimités par la commune en accord avec la Chambre d'agriculture, consultée au titre des personnes publiques associées. Ces secteurs définis comme préférentiels ont pour but de permettre l'implantation de nouvelles exploitations agricoles et ainsi éviter le possible mitage des espaces agricoles. Un de ces secteurs correspond à l'emprise d'une ferme isolée en situation d'exploitation. Les modifications proposées consistent à augmenter ou à réduire dans des proportions importantes l'étendue de ces secteurs, ce qui va à l'encontre des objectifs recherchés dans le cadre du projet.*
2. *Les bâtiments qui abritent ces activités, d'édification ancienne en béton se montrent peu esthétiques, de facture architecturale uniforme et présentant peu d'intérêt si ce n'est le coût réduit de mise à disposition pour les occupants. Situé dans le périmètre de la ZAC multisites « Saint-fiacre/Verdun, il apparaît de toute évidence que le réaménagement de cette partie industrielle et son reconditionnement dans le cadre de la réalisation de la ZAC, ne peut qu'apporter une amélioration tant esthétique que structurel, ainsi qu'en termes de fonctionnement de ce quartier. Dans son mémoire en réponse, la commune précise que « des négociations sont en cours avec le propriétaire dans le but que ces activités soient transférées dans la partie restante de la zone d'activité ». Cependant, et pour la pérennité de ces activités, il est important que l'aspect économique soit pris en compte.*
3. *Cette zone située sur le coteau de la Marne est historiquement constituée de grandes parcelles sur lesquels sont implantées des maisons individuelles de standing. La densification de cette zone ne pourrait que la déstabiliser et aurait sans doute des effets très négatifs sur la qualité paysagère et patrimoniale de ce secteur. Dans son mémoire en réponse, la commune précise en outre, « qu'une faible densité dans cette zone, en complément de la protection permet d'éviter l'imperméabilisation des sols et donc de limiter le ruissellement et les mouvements de terrains en cas de forte pluie. Il n'est donc pas souhaitable de densifier la zone UH. De plus, dans le cadre de la trame verte et bleue, cela favorise les échanges de biodiversité entre La Marne et la forêt ». Il convient d'ajouter qu'il n'est pas souhaitable de multiplier les sorties de propriétés privées sur la voie départementale fortement circulée aux heures de pointe.*
4. *Sur ce point la commune précise que « le classement en zone protégée à ce stade, pourrait engendrer des contraintes supplémentaires complexifiant un aménagement harmonieux ». La règle utilisée de construction limitée apparaît*

en effet plus souple et mieux adaptée pour une intégration réussie, la commune conservant la maîtrise du choix.

6. *La commune de Trilport est tenue de répondre aux impératifs de densification afin de limiter l'étalement urbain, notamment en utilisant les dents creuses et les surfaces disponibles à l'intérieur du tissu urbain pour de nouvelles constructions, ceci bien entendu en fonction de la configuration particulière à chaque secteur et aux fins d'une bonne intégration à celui-ci.*

Considérant

- les avis des Personnes Publiques Associées,

- notamment celui des services de l'Etat et de la Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles,

Le Commissaire-enquêteur prend acte des réponses et des justifications apportées dans le mémoire adressé par le Maire de la commune en réponse aux remarques faites par les Services de l'Etat, et dont les plus importantes sont rappelées ci-après :

- Les OAP portant sur trois secteurs d'urbanisation ne précisent ni les densités à atteindre dans les trois secteurs, le nombre de logements et leur typologie.
- **Réponse de la commune :**
Les OAP seront complétées afin d'indiquer le nombre de logements et leur typologie.
- si le PADD du projet de PLU répond aux exigences du code de l'urbanisme, par contre, la déclinaison réglementaire de l'objectif du PADD de « constituer un front urbain cohérent et pérenne » n'est pas atteinte.
Le projet d'extension de l'urbanisation au Sud de la commune apparaît incomplet et ne répond pas à cet objectif.
- **Réponse de la commune :**
Une nouvelle OAP « déplacements » sera inscrite au dossier PLU sur cette partie de la ville qui permettra de préciser le fonctionnement urbain qui y est prévu (tracé des voies de maillage constitution du front urbain à long terme) .
- Certaines parcelles agricoles cultivées et situées en bordure de la Marne sont classées en zone naturelle et qu'il serait conseillé de les classer en zone agricole.
- **Réponse de la commune :**
Les parcelles réellement cultivées seront classées en zone « A » stricte
- les densités humaines et d'habitat à atteindre en 2030 sont à recalculer en appliquant aux données de population et d'emploi, un multiplicateur unique de 115%.
- **Réponse de la commune :**
Les calculs seront repris dans ce sens en tenant compte de l'augmentation de 15 % préconisés.
- les espaces réservés n° 11 et 15 (cimetière et jardins familiaux doivent être inclus dans la consommation du potentiel d'extension.
- **Réponse de la commune :**
Les calculs seront repris dans ce sens pour le cimetière et pour l'aire d'accueil

des gens du voyage. Les jardins familiaux ne constitue pas d'extension urbaine, la zone reste zone naturelle « N ».

Un nouveau SDAGE a été arrêté le 1^{er} décembre 2015.

- demande la mise à jour des informations du projet concernant le SDAGE, ainsi que les justifications de compatibilité avec ses objectifs.
- **Réponse de la commune :**
- La modification sera prise en compte. Le SDAGE ayant été arrêté en fin d'année, notre document d'urbanisme était déjà réalisé.**
- précise que
 - la rivière Marne, incluse en zone humide Nzh soit retirée mais maintenue en zone naturelle.
 - l'îlot situé au Sud du pont Meaux-Trilport doit par contre être maintenu en zone Nzh.
- **Réponse de la commune :** le document sera modifié en ce sens.
- demande que le projet de PLU
 - soit modifié et intègre le PGRI, notamment en présentant ses objectifs et en analysant la compatibilité du projet avec ce plan.
 - intègre la cartographie des phénomènes d'inondation élaborée pour les débordements de la Marne (arrêté du préfet coordinateur de bassin du 27 novembre 2012).
- **Réponse de la commune :**
- La modification sera prise en compte. Le PGRI ayant été arrêté en fin d'année, notre document d'urbanisme était déjà réalisé.**
- souligne que le projet de PLU ne prend pas en compte le PCET du Pays de Meaux approuvé le 29/09/2014. Il s'agit d'un document que le PLU doit nécessairement prendre en compte en vertu de l'article L. 131-5 du code de l'urbanisme.
- **Réponse de la commune :** la modification sera prise en compte

Commission départementale pour la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers

La commission qui s'est réunie le 17 mars 2016, a rendu un avis favorable assorti de la recommandation suivante :

1. Assurer un meilleur traitement des lisières, surtout sur la frange sud pour lequel le zonage proposé ne permet pas de tracer un front entre les zones urbanisées et les zones vouées à l'agriculture. En effet, prévue en deçà des limites naturelles (le ru) sur la zone agricole, l'urbanisation ne permet pas de créer une lisière claire.

Du contenu de son rapport et des éléments d'analyse exposés ci-dessus, le Commissaire-enquêteur développe l'analyse suivante :

La ville de TRILORT, implantée au cœur d'un amphithéâtre naturel entre Marne et forêt, encadrée par une ceinture d'espaces agricoles bénéficie d'un cadre exceptionnel qui se traduit par une qualité naturelle, écologique et paysagère qu'il convient de protéger.

En plus de ce cadre naturel, de nombreux espaces verts disséminés dans le tissu urbain et dont certains ont un intérêt paysager, participent au cadre de vie des habitants. Quelques uns de ces espaces verts constitue des espaces de respiration qui favorisent l'entrée de la nature dans la ville.

Par ailleurs, la présence de la gare SNCF reliant la ville à PARIS en moins de 40 minutes et la proximité de nombreuses infrastructures routières et autoroutières, font de TRILPORT un lieu stratégique en termes de développement économique et d'attractivité de population.

Néanmoins, si ces infrastructures de transport facilitent la communication, elles sont facteurs de nuisances, notamment, sonores ou constituent d'importantes coupures urbaines, telle l'axe départemental 603, qui par sa rectitude et son positionnement dans la ville dégrade le paysage urbain et naturel.

De surcroît le pont de la Marne, passage obligé de la circulation automobile constitue un goulot d'étranglement pour les quatre routes départementales qui se rejoignent pour franchir la Marne, créant des encombrements importants aux heures de pointe sur ces axes départementaux.

En matière de politique urbaine, la commune de TRILPORT a l'obligation (article 55 de la loi SRU) de disposer d'au moins 20% de logements locatifs sociaux dans l'ensemble de son parc de résidences principales et doit à ce titre, prévoir dans son projet de ville, la réalisation de nouveaux logements sociaux.

La ville de TRILPORT est aussi concernée par le **Programme Local de l'Habitat (PLH)** de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux dont les prévisions en termes de logements s'imposent à la commune : 298 logements sont inscrits à l'horizon 2018, pour la commune de TRILPORT dans le cadre de ce programme.

Ainsi, le projet de PLU prévoit la construction d'environ 892 logements à l'horizon 2030 et impose la réalisation de 30 % de logements locatifs sociaux pour toute opération à partir de 6 logements.

Ayant pris connaissance de cette évolution future, la population de TRILPORT, sensible à son environnement, a exprimé au travers de l'enquête, une certaine crainte sur le devenir de la commune, au regard des perspectives de développement prévues dans le cadre du projet communal, s'inquiétant des conséquences à court terme et à long terme des conséquences sur leur qualité de vie et du risque de voir s'aggraver les nuisances déjà existantes.

Ainsi, toute la difficulté réside dans la nécessité de mettre en place sur la commune de TRILPORT, un nouveau projet de ville ancré dans la réalité actuelle, mais qui, néanmoins, doit parvenir à un équilibre entre préservation indispensable des espaces naturels et de la biodiversité, et l'obligation de répondre aux besoins diagnostiqués et aux impératifs supérieurs en termes de développement du logement social, de diversification du parc de logement et de mixité sociale.

S'agissant du projet de PLU de TRILPORT et de son contenu :

Il se définit à partir des orientations générales du PADD, ainsi qu'aux travers des objectifs et des choix retenus par la commune :

1. La création d'une **« organisation spatiale et urbaine respectueuse, valorisant l'environnement et les espaces naturels et agricoles »** est l'orientation générale première du PADD. Elle vise à préserver les espaces ouverts, naturels et agricoles, et à contenir les limites de la zone urbaine.

Les espaces agricoles sont protégés au projet par un classement en zone agricole

« A », au plus près de la zone urbanisée, en raison des qualités paysagères remarquables de la couronne agricole. Le projet s'attache également à garantir le fonctionnement de l'activité agricole en luttant contre le morcellement et le mitage des terres de cultures et en prévoyant des espaces préférentiels (secteurs Af) pour les constructions agricoles éloignées de la zone urbaine.

Le projet privilégie également 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 doivent accueillir la partie centrale de l'éco quartier de l'Ancre de Lune.

Ainsi, la majeure partie de l'accueil de nouveaux logements et activités doivent se réaliser dans l'enveloppe urbaine actuelle, par le comblement des dents creuses, estimées à près de 5 % de cette enveloppe.

Dans le projet **l'extension hors de l'enveloppe urbaine reste modérée** : elle représente un peu plus de 5,5 ha, soit 3% de l'enveloppe urbaine existante. Elle se répartit entre l'habitat pour 2,75 ha soit 1,5% d'augmentation et la réalisation d'un nouveau cimetière paysager pour 2,85 ha. Celui-ci doit en outre assurer la transition avec les espaces ouverts.

Au total, le projet de PLU **prévoit la restitution de 12 ha d'espace à caractère naturel**, classés en zone urbanisable au POS actuel.

La biodiversité et les continuités écologiques existantes à l'échelle territoriale sont confortés et valorisés en appui des richesses écologiques liées à la proximité de la Marne et des espaces boisés et agricoles.

Le passage de la faune entre la forêt et la vallée de la Marne est préservé, par l'interdiction des constructions nouvelles au delà de la limite actuelle d'urbanisation.

Cette mise en valeur est traduite dans le plan de zonage par le classement en zone N des berges de la Marne. Certaines portions sont également classés en espaces boisés classés ou en espaces verts protégés : **il s'agit des coteaux les plus remarquables**.

Pour assurer une transition harmonieuse entre les espaces urbanisés et les espaces ouverts, le projet prévoit **d'aménager des franges urbaines**, par un traitement qualitatif naturel et paysager de ces interfaces et par la création de jardins familiaux. Il s'agit plus précisément de constituer des **fronts urbains cohérents** entre activité agricole et habitat.

Le projet identifie l'éco quartier de l'Ancre de Lune, comme un point d'appui destiné à favoriser le renforcement des continuités écologiques en permettant la pénétration de la nature en ville et la création de liaisons paysagères et écologiques.

L'économie des ressources naturelles et leur valorisation sont encouragées par la réglementation des nouvelles constructions qui inclut : la réutilisation de l'eau, le recours aux énergies renouvelables et aux matériaux bio-sourcé.

2. Valoriser les qualités paysagères et patrimoniales de la commune définit le thème de la seconde orientation du PADD, notamment :

✓ **en préservant la forêt domaniale de Montceaux** et notamment le bois des Meulières classés au projet, en zone naturelle « N ». Ils composent la majeure partie de la commune. La zone de lisière qui présente un grand intérêt écologique est identifiée au plan de zonage par un secteur spécifique « Al ». Les boisements épars situés dans la plaine agricole, recensés au Schéma régional des continuités écologiques sont classés en zone agricole « A ». Ces derniers, ainsi que la forêt, sont également classés en espaces boisés classés.

✓ **en s'appuyant sur la réalisation d'un nouveau cimetière paysager** : celui-ci assurera la transition paysagère entre espace urbain et espaces agricoles ou naturels. Il convient également de souligner son rôle stratégique par rapport à l'environnement en maintenant une transition plantée entre les espaces naturels et agricoles.

✓ **en renforçant la place du végétal en ville** : notamment, en développant des espaces verts publics ou privés insérés dans la zone urbaine ; en en créant de nouveaux : au nord de la rue de chemin de fer, au nord du ru du Travers, en entrée de ville, rue de Fublaines. Le cimetière, les jardins familiaux et les grands espaces verts des limites Sud de l'espace urbain avec la zone agricole font l'objet d'une protection et sont identifiés par un zonage « Ne ». D'autres espaces verts importants sur le plan écologique et paysager ont été classés en espaces verts protégés et repérés sur le plan de zonage.

✓ **en protégeant le patrimoine bâti remarquable**, notamment l'église, le pigeonnier de la ferme de la rue du Maréchal Joffre, le bâti pavillonnaire en pierre meulière du début du XX^{ème} siècle et **en préservant les formes du bâti traditionnel du centre bourg**.

✓ **En sauvegardant la qualité paysagère des entrées de ville nord et sud**, par la limitation des constructions nouvelles.

3. Une stratégie urbaine orientée vers l'ensemble de la population, dans sa diversité. Dans le cadre de cette 3^{ème} orientation du PADD, le projet s'inscrit dans une dynamique sociale, multi-générationnelle et économique. Il vise également à améliorer le cadre de vie des trilportais.

Croissance démographique : le scénario retenu au projet de la ville s'inscrit dans la perspective d'une **croissance modérée et maîtrisée** afin de préserver le cadre de vie des trilportais, de répondre à leurs besoins en matières de services et de respecter les obligations de la ville en termes de mixité. L'hypothèse retenue privilégie les opérations d'habitat au sein de la zone urbaine, dont notamment l'éco quartier de l'ancre de Lune. Le projet de PLU prévoit donc une augmentation du parc de logements d'environ 600 unités d'ici 2030, soit environ 1500 habitants supplémentaires.

Diversification du parc de logements et parcours résidentiels : le projet prend en compte la nécessité de s'adapter aux besoins des changements démographiques, notamment en permettant l'évolution des structures d'habitat :

- Par un assouplissement des règles permettant une densification du tissu urbain existant,
- Par l'imposition d'une part minimum de construction de logements sociaux dans les nouvelles opérations
- Une offre multi-générationnelle par la diversification des tailles de logements et la création de logements adaptés aux personnes âgées (équipements adaptés des logements et mise à disposition de services spécifiques),
- Une mixité sociale répartie dans la ville associée à une forte exigence qualitative : opération à taille humaine, éco construction, accessibilité, qualité architecturale, intégration au site.

Maintien de la qualité de l'activité économique : en la valorisant et en l'optimisant pour répondre aux besoins liés aux exigences démographiques et en permettant la réorganisation de la zone d'activité existante afin de conforter les activités déjà en place. La surface est actuellement sous utilisée, elle sera réduite à l'occasion de la réalisation de l'éco quartier.

Le projet va permettre d'engager la mutation de la partie de la zone d'activité située en centre ville afin de supprimer des friches industrielles dévalorisant les alentours et permettre la réalisation du site central de l'éco quartier l'Ancre de Lune.

Renforcement du niveau d'équipement de la commune La commune est bien fournie en équipements (école, collège, stade, centre de loisir, centre nautique, salle communale, cimetière). Le projet vise à rénover ou à agrandir ceux existants pour les adapter aux nouveaux besoins de ces équipements existants et à prévoir des équipements multi

générationnels et sociaux (pôle petite enfance et famille, pôle social, pôle santé, équipements adaptés aux seniors, équipements culturels).

Développement des communications et lutte contre la fracture numérique par le renforcement et l'extension des infrastructures, la création de structures publiques ou privées (centre de télétravail dans l'éco quartier), par la mise en place d'espaces donnant accès aux communications numériques à l'ensemble des habitants.

Lutte contre le réchauffement climatique en valorisant les économies d'énergie et des performances énergétiques par l'adoption de règles prévoyant des bonifications pour les constructions remplissant des critères de performance énergétiques.

4. Améliorer la mobilité urbaine pour tous et favoriser les circulations douces répond à une nécessité sur la commune de Trilport. En effet, les conditions de mobilité et de sécurité apparaissent comme une donnée essentielle dans le développement communal. Le projet communal répond à cette attente, en :

➤ **favorisant la création de la voie de contournement Meaux-Trilport par le nord-est de la commune** : afin de limiter le transit des véhicules par la zone urbanisée, avec la création de liaisons viaires et douces entre les différents quartiers. Ce contournement doit permettre la valorisation du centre-ville, la sécurisation des déplacements, l'amélioration des circulations à l'intérieur de la ville et la diminution des nuisances. Son importance est reconnue par le SDRIF 2013. Cependant, il s'agit d'un projet dont la réalisation est de la responsabilité du Conseil départemental.

➤ **Aménageant la RD 603 en avenue de ville** afin de permettre la réalisation de circulations protégées et apaisées, ainsi que de circulations douces. Cet aménagement devrait également permettre d'améliorer les liaisons entre le nord et le sud de la commune par la réalisation de nouveaux carrefours. La création de cette avenue reste toutefois conditionnée à la réalisation de la voie de contournement.

➤ **développant l'accès aux transports en commun par la transformation de la gare SNCF de Trilport en pôle multimodale** en la rendant accessible aux piétons, deux roues et PMR, en améliorant les conditions de stationnement au Nord comme au Sud, en créant un accès direct pour les bus, taxis et transports à la demande.

➤ **profitant de la réalisation de l'éco quartier** : pour limiter les 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 priorisant les modes de déplacement doux sur les modes motorisés, détournant du centre ville le trafic poids lourds desservant la zone d'activités par la création d'un nouvel accès par le 67 avenue de Verdun.

➤ **Sécurisant l'accès au collège** pour les bus, piétons et deux roues

➤ **Développant l'accès au nouveau cimetière** par l'aménagement du chemin d'Armentières et la création d'une nouvelle voie.

➤ **Développant les liaisons entre les quartiers sud** de la zone urbanisée de la commune. Ce maillage a pour avantage de soulager les voies existantes en répartissant le trafic et d'améliorer la sécurité des usagers.

5. Protection contre les risques et les nuisances : le projet prend 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.

Ainsi, et s'appuyant sur son analyse,

Le Commissaire-enquêteur considère que le projet de PLU présenté à l'enquête publique respecte les objectifs du développement durable et qu'il vise à satisfaire les besoins de la commune dans un souci d'équilibre entre :

- *Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la mise en valeur des entrées de ville ;*
- *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 ;*
- *La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;*
- *Les besoins en matière de mobilité*

Qu'il prend en compte :

1. *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 de l'ensemble des modes 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 motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;*
2. *La prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;*
3. *La protection des milieux naturels et des paysages, 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 ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;*

La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.

Concernant les deux contre-propositions déposées au cours de l'enquête :

1. Proposition de modification de la règle concernant l'interdiction de construire au delà d'une bande de 30 mètres, en portant celle-ci à 55 mètres et en autorisant à nouveau les impasses qui sont interdites dans la zone « UG » du règlement du projet communal.
2. Cette seconde contre-proposition concerne le périmètre de constructibilité limitée, délimité à l'ouest par la rue de Fublaines et au sud par la rue du Bout Cornet et situé dans le secteur UAa, les terrains occupés par la ferme Saint-Faron étant exclus de ce périmètre. Cette contre-proposition comprend la création d'une zone naturelle N et d'un espace vert protégé à l'emplacement du périmètre, ainsi que la création d'une orientation d'aménagement à l'entrée ouest du périmètre.

Avis du Commissaire-enquêteur

1. *La multiplication des accès particuliers pour la construction des fonds de parcelles aura un impact négatif sur les cœurs d'îlots dont l'objectif est de préserver leur qualité paysagère et écologique. De plus le mitage des cœurs d'îlots est consommateur d'espace. En outre, la combinaison des deux règles (bandes constructibles de 30 m et interdiction des impasses*

incite à réaliser dans les cœurs d'îlot une opération d'ensemble au lieu d'une opération comprenant un seul logement.

2. *Le classement en zone protégée de ce secteur et la création d'une OAP apparaissent fortement contraignants pour la construction. La règle inscrite au projet, outre quelle apporte plus de souplesse pour la réalisation d'une opération adaptée au site, permet à la municipalité d'exercer un contrôle sur celle-ci, ainsi qu'elle le rappelle dans son mémoire en réponse.*

En définitif, le Commissaire-enquêteur considère que ces deux contre-propositions n'apportent pas d'amélioration au projet et qu'elles vont plutôt à l'encontre des objectifs recherchés.

Enfin, le Commissaire-enquêteur,

Considérant :

- Que le projet de PLU soumis à évaluation environnementale comporte des mesures d'accompagnement destinées à compenser les impacts négatifs sur les cinq sites répertoriés,
- Que le mémoire en réponse du Maire prend bien en compte l'ensemble des avis de l'Etat, en y répondant favorablement, et notamment, sur la remarque suivante : *la déclinaison réglementaire de l'objectif du PADD de « constituer un front urbain cohérent et pérenne », n'est pas atteinte.*
- Que la Commission départementale pour la préservation des espaces naturels , agricoles et forestier a émis un avis favorable , assorti de la même recommandation.
- Que la réponse apportée par la commune à cette remarque, à savoir : *« Une nouvelle OAP « déplacements » sera inscrite au dossier PLU sur cette partie de la ville qui permettra de préciser le fonctionnement urbain qui y est prévu (tracé des voies de maillage constitution du front urbain à long terme) »,* apparaît satisfaisante au Commissaire-enquêteur.

En conclusion,

Concernant le projet de P.L.U. de TRILPORT présenté à l'enquête publique par la commune de TRILPORT

Le Commissaire-enquêteur estime :

- que la commune de TRILPORT table sur un objectif démographique réaliste, propre à assurer un développement maîtrisé, adapté à ses capacités et à ses besoins, visant à satisfaire les objectifs du SDRIF et dans le cadre du programme de développement de l'habitat de la Communauté d'agglomération du Pays de Meaux dont elle fait partie
- qu'il s'agit bien d'un projet global et cohérent qui vise au développement de la ville et de son urbanisation tout en respectant et en valorisant l'environnement, les espaces naturels, agricoles et les qualités paysagères de la commune, ainsi que son patrimoine bâti remarquable ;
- Que son projet s'inscrit dans une dynamique sociale, multi générationnelle et économique et dans une perspective de développement durable ;
- Qu'elle prend en compte la dimension « mobilité et transport » dans un contexte difficile en s'appuyant sur la réalisation d'un éco quartier et en favorisant le

développement des circulations douces et en améliorant le parcours des transports en communs ;

- Qu'elle prend bien en compte la protection de la population contre les risques et les nuisances.

Constatant que :

- La procédure d'enquête et de suivi est conforme aux prescriptions réglementaires actuellement en vigueur ainsi que le déroulement de l'enquête.
- Le dossier présenté à l'enquête publique respecte la réglementation en l'adaptant à la situation spécifique de la commune de TRILPORT. Bien structuré et soigné dans sa présentation, il se consulte facilement. Le Rapport de Présentation est suffisamment clair, bien détaillé et abondamment illustré. Ainsi ces documents ont permis durant l'enquête, d'informer valablement le public sur le projet. Quelques incohérences doivent néanmoins être corrigées.

En conséquence, le Commissaire-enquêteur, :

EMET UN AVIS FAVORABLE SUR LE PROJET DE PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE TRILPORT, assorti d'une réserve :

Compléter les Orientations d'aménagement et de Programmation, par une nouvelle OAP « déplacements » concernant le projet d'extension de l'urbanisation prévu au sud de la commune, et permettant de préciser le fonctionnement urbain qui y est prévu.

Jouy-sur-Morin, le 29 septembre 2016

Le Commissaire-enquêteur



Roger MALVY