PLU DE TRILPORT - RAPPORT DE PRESENTATION

PARTIE 3 – ANALYSE URBAINE ET SOCIO-ECONOMIQUE

Sommaire

1. ANALYSE DU DEVELOPPEMENT URBAIN ET DE LA STRUCTURE URBAINE _____ 315

1.1. HISTORIQUE DE L'EVOLUTION URBAINE _____ 315

1.2. MORPHOLOGIE URBAINE _____ 323

1.2.1. Analyse du réseau viaire _____ 323
1.2.2. Analyse de la trame parcellaire _____ 325
1.2.3. Le fonctionnement urbain et coupures majeures _____ 328
1.2.4. Analyse du tissu urbain par quartiers _____ 330

1.3. LE PATRIMOINE URBAIN REMARQUABLE _____ 349

1.4. OCCUPATION DES SOLS ACTUELLE _____ 354

1.5. ANALYSE DE LA CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS 357

1.5.1. Avant 2005 _____ 357
1.5.2. Depuis les 10 dernières années _____ 359

1.6. LES CAPACITES DE DENSIFICATION DE L'ENSEMBLE DES ESPACES BATIS _____ 362

1.6.1. La densité humaine _____ 362
1.6.2. La densité moyenne des espaces d'habitat _____ 362
1.6.3. Les espaces de densification _____ 363
Exemple de possibilité d'extension en zone UA au POS _____ 363
Exemple de possibilité d'extension en zone UB au POS _____ 364
Exemple de possibilité d'extension en zone UG au POS _____ 365

1.7. LES ENTREES DE VILLE _____ 366

2. L'HABITAT _____ 372

2.1. LES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS _____ 372

2.1.1. Une urbanisation continue _____ 372
2.1.2. Un parc de logementS récentS _____ 373
2.1.3. Une majorité de grands logements _____ 374
2.1.4. Un parc de logements vieillissantS mais confortables _____ 375
2.1.5. Les résidences principales et les résidences secondaires _____ 375
2.1.6. La vacance en baisse d'une manière générale _____ 376
2.1.7. Une majorité de logements individuels _____ 377
2.1.8. Le statut d'occupation des logements _____ 377
2.1.9. La segmentation du parc de logements _____ 378

2.3. LES OBJECTIFS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS _____ 382

2.3.1. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain _____ 382
2.3.2. Le Contrat de Mixité sociale _____ 382
2.3.3. L'action municipale _____ 383
Les opérations engagées ou en projet _____ 384
Objectifs de réalisation à long terme _____ 384
2.3.4. L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat _____ 385

3. LES GRANDES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION _____ 388

3.1. L'EVOLUTION DE LA POPULATION _____ 388

3.2. L'EVOLUTION DE LA STRUCTURE PAR AGE DE LA POPULATION 390
3.2.1. Une population en cours de vieillissement 390
3.2.2. Un faible renouvellement de la population 391

3.3. TAILLE ET COMPOSITION DES MENAGES 392

3.4. LES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES 394

3.5. REVENUS DES MENAGES 395

3.6. LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 395

3.7. LA POPULATION ACTIVE 397
3.7.1. Le taux d'activité 397
3.7.2. Le chômage 398

4. LES PREVISIONS DEMOGRAPHIQUES 400

4.1. LE POINT MORT 1999-2011 400
4.1.1. Les éléments de calculs du point mort 400
Le renouvellement ou la disparition de logements 400
4.1.2. Le calcul du point mort 403

4.2. LES PROJECTIONS DEMOGRAPHIQUES POUR 2030 404
4.2.1. Choix des indicateurs 404
Le renouvellement du parc de logements en 2030 404
La taille des ménages en 2030 404
La part de logements vacants et des résidences secondaires ou occasionnelles en 2030 404
La prise en compte des permis de construire déjà déposés jusqu'en 2014 405
4.2.2. Estimations 405
Projection n°1 : le point mort prospectif pour la période 2012-2030 405
Projection n°2 : projections minimum selon le SDRIF à l'horizon 2030 406
Projection n°3 : projections maximum du SDRIF à l'horizon 2030 407
Projections n°4 : projection en fonction des potentiels d'urbanisation sur la commune 408

5. LES EMPLOIS ET LES ACTIVITES ECONOMIQUES 410

5.1. LA PLACE ECONOMIQUE DE TRILPORT DANS LA CAPM 410

5.2. LES SECTEURS D'ACTIVITES SUR LA COMMUNE 413

5.3. LOCALISATION DES ACTIVITES SUR LA COMMUNE 418
5.3.1. Localisation de l'ensemble des activités par type 418
5.3.2. Localisation des activités en centre-bourg 419
5.3.3. La zone d'activité économique et commerciale de Trilport 421
5.3.4. L'activité agricole 423

5.4. LES PREVISIONS ECONOMIQUES 425

6. LES EQUIPEMENTS 426

6.1. LES EQUIPEMENTS SCOLAIRES 426

6.2. Projections scolaires à l'horizon 2030 427

6.3. LES EQUIPEMENTS SPORTIFS, CULTURELS ET DE LOISIRS 429
6.3.1 Les équipements sportifs et de loisirs 429
6.3.2. Les équipements socio-culturels 432

6.4. LES EQUIPEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX _____ 434

6.5. LES EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET AUTRES _____ 435

6.6. LES COMMUNICATIONS NUMERIQUES _____ 436

6.7. LES EQUIPEMENTS INTERCOMMUNAUX _____ 436

6.7.1. Les équipements sportifs, de loisirs et culturels : _____ 436

6.7.2. Collèges et Lycées : _____ 436

6.7.3. L'enseignement supérieur : _____ 437

6.7.4. Equipements administratifs et autres : _____ 437

7. LA VOIRIE ET LES DEPLACEMENTS _____ 438

7.1. LE RESEAU ROUTIER _____ 438

7.2. LA MOTORISATION DES MENAGES _____ 440

7.3. LES TRANSPORTS COLLECTIFS _____ 442

7.4. LES CIRCULATIONS DOUCES _____ 445

7.5. L'UTILISATION DES DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORTS PAR LES USAGERS _____ 447

7.6. LE STATIONNEMENT _____ 448

7.6.1. Stationnement des véhicules motorisés _____ 448

7.6.2. Stationnements de véhicules hybrides et électriques _____ 450

7.6.3. Stationnements de vélos _____ 450

7.6.4. Les capacités de mutualisation _____ 451

7.7. L'ACCIDENTOLOGIE _____ 452

INTRODUCTION

La présente partie détaille le diagnostic prévu au 1° R123-2-1 du Code de l'Urbanisme. La synthèse de ce diagnostic est présentée dans la partie 4 du présent rapport de présentation.

L'article L. 123-1-2 du Code de l'Urbanisme précise que le rapport de présentation *« s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerces, d'équipements et de services ».*

Les données démographiques, économiques et de l'habitat de ce diagnostic proviennent des recensements de la population de 2006, 2009 et de 2011. Le recensement se base sur deux exploitations : l'exploitation principale et l'exploitation complémentaire.
L'exploitation principale est exhaustive pour les communes de moins de 10 000 habitants (dont fait partie Trilport). Elle permet de produire un «fichier détail» contenant l'ensemble des logements et des individus recensés.
La seconde phase de l'exploitation statistique, dite « complémentaire », est destinée à produire les variables dont l'élaboration est complexe. Il s'agit de celles qui décrivent :

- la structure familiale des ménages : détermination précise de la personne de référence du ménage, identification, le cas échéant, de familles au sein du ménage et composition de ces familles ;
- les secteurs d'activité dans lesquels les emplois sont exercés ;
- la profession et la catégorie socioprofessionnelle des personnes notamment de celles qui exercent un emploi.

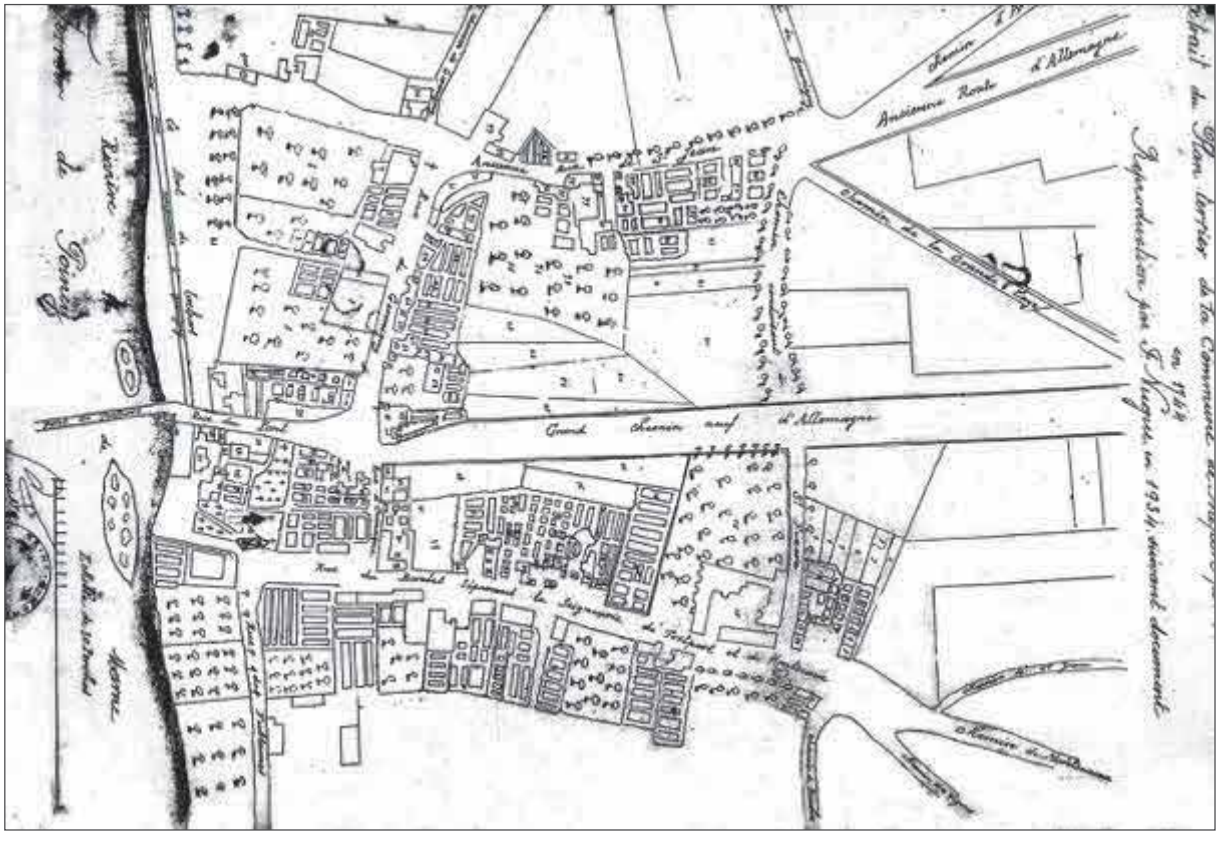
L'échantillon destiné à l'exploitation complémentaire est constitué seulement de 25 % des résidences principales recensées et leurs habitants. Les résultats de cette exploitation doivent donc être traités avec précaution.

1. ANALYSE DU DEVELOPPEMENT URBAIN ET DE LA STRUCTURE URBAINE

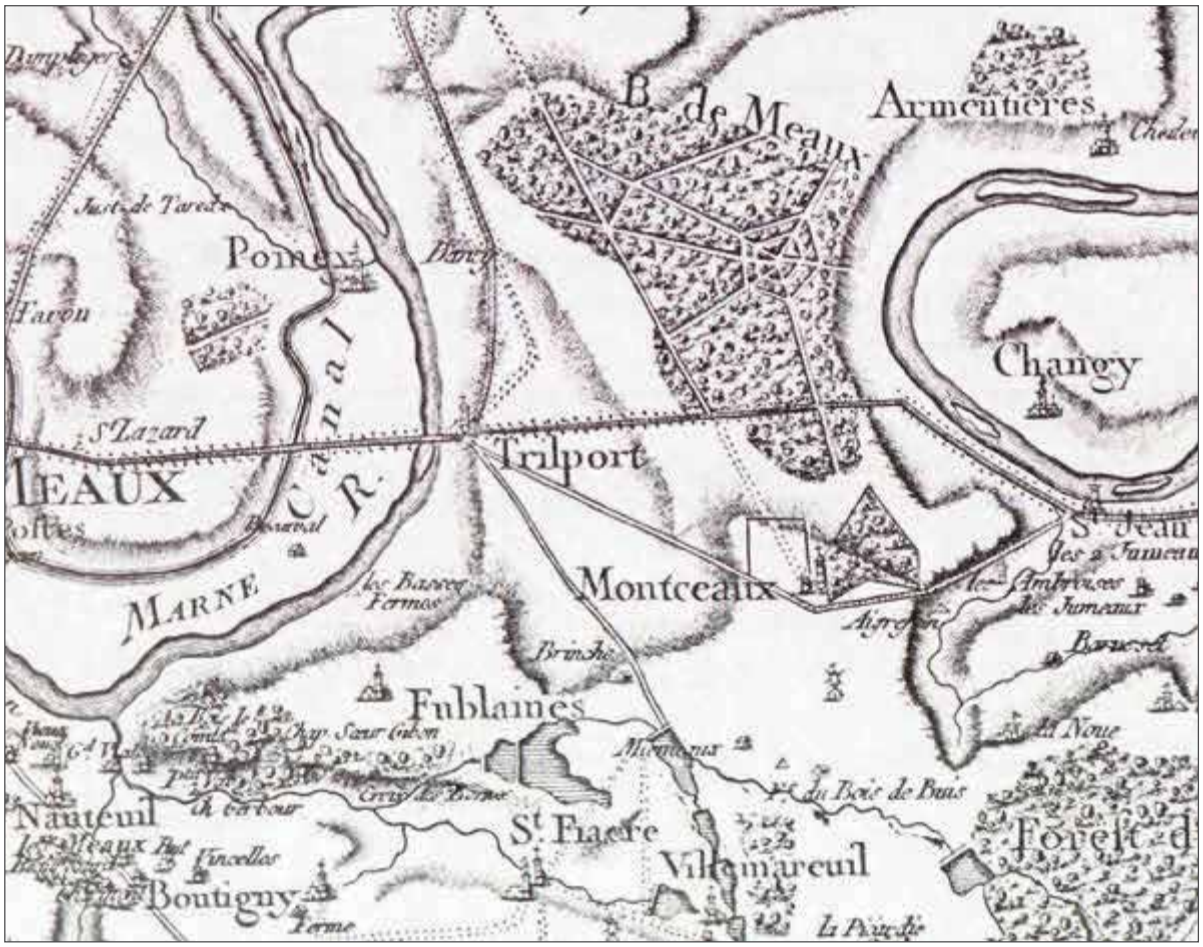
1.1. HISTORIQUE DE L'EVOLUTION URBAINE

La commune de Trilport s'est implantée dans un site favorable, entre les franges de la forêt de Montceaux et les bords de Marne. L'occupation de la commune par l'homme est attestée depuis les temps les plus reculés, certainement due à la présence de la rivière et de la forêt. Deux gisements néolithiques (3000 à 1500 avant J.-C.) ont été mis au jour (l'un au lieu-dit « la pointe du chemin des vignes » et l'autre aux « Ecouardes »).
Le nom de Trilport est lié à la traversée de la Marne, il apparaît dans les vieux écrits pour la première fois en 1221 sous la forme «Tria Portus ».
A l'époque gallo-romaine, un gué permettait déjà le franchissement de la Marne à la hauteur de l'actuel pont du chemin de fer, c'est sans doute lui qui est à l'origine du nom de la ville. Ce gué fut doublé par un bac ou un pont de bois, assez précaire, dont on trouve mention en 991.
L'implantation de Trilport a tiré parti de la présence du gué puis du passage de la route royale n°3 (aujourd'hui la RD603), autrefois route d'Allemagne, déviée en 1756, qui relie traditionnellement Paris à Châlons-en-Champagne et dont la construction est décidée par Louis XV en 1756.
Au Moyen Age, Trilport appartient pour moitié au roi de France et pour autre moitié à l'évêque de Meaux. Après bien des malheurs (famines, jacqueries, guerre de Cent Ans) la région trouve enfin un peu de calme avec la Renaissance. La vie urbaine et rurale peut se développer, le commerce, l'artisanat et l'agriculture retrouver un peu de prospérité. A partir de cette époque, la paix intérieure s'installe, et la tranquillité de Trilport n'est plus troublée que lors de la révolution et des invasions provoquées par les guerres du XIXe s. et du XXe s.

Extrait du plan terrier de la commune de Trilport en 1744 (reproduction par F. Nugue en 1934)



Carte Cassini, 1756



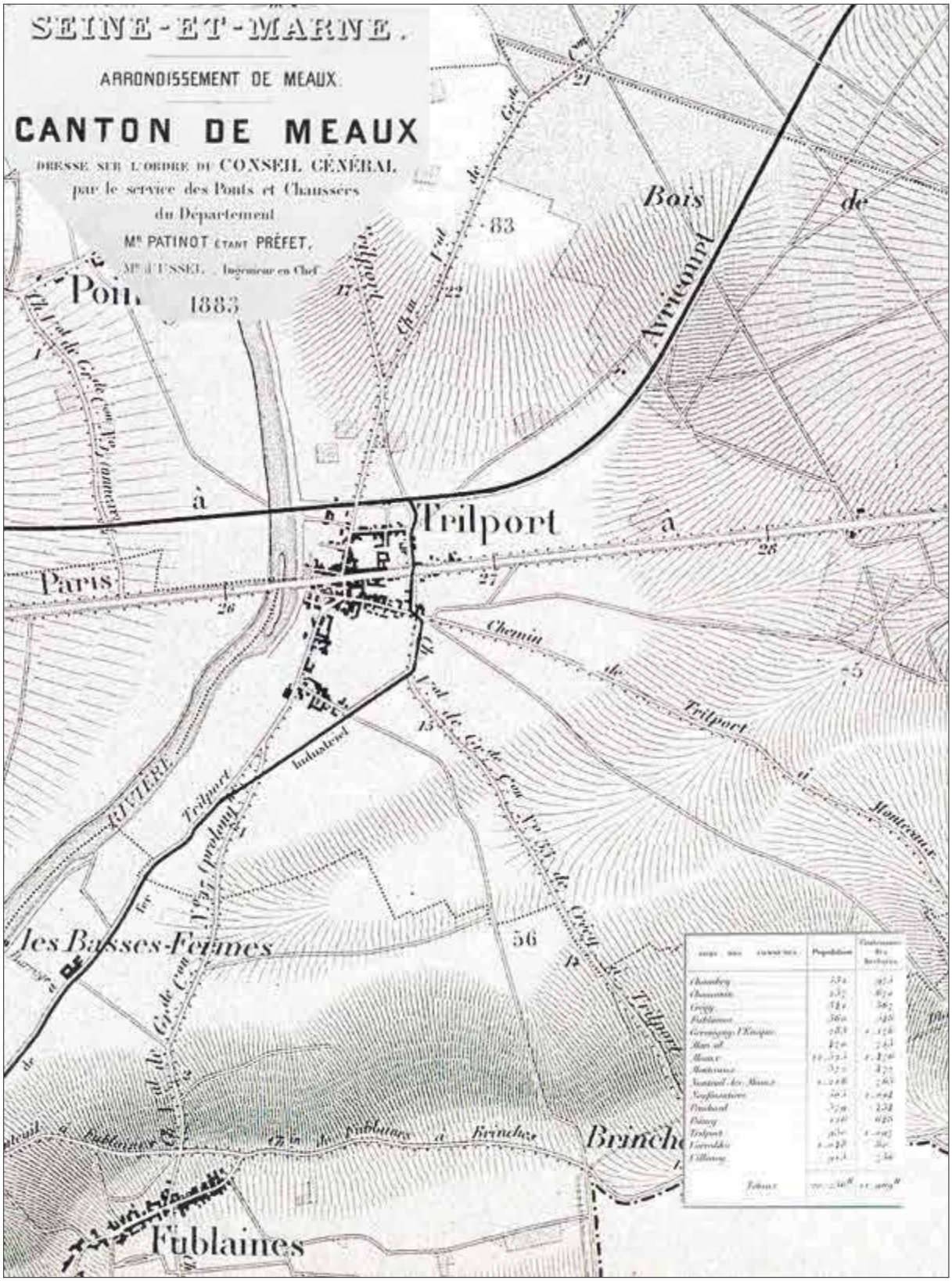
Source : « Livre bleu de La Marne », DRE Ile-de-France, IAURIF, 1987

A l'origine, l'économie locale est essentiellement basée sur les activités agricoles : culture de céréales, élevage, viticulture. Les activités artisanales se sont développées progressivement, en complément : forge, maréchalerie, bourrellerie… La présence de la Marne permet également le développement d'une activité fluviale intense : flottage de bois, batellerie, moulins… En 1780 Trilport comptait 52 feux.



Au XIXe siècle, la réputation locale de Trilport se fait autour de sa fabrique de fleurs artificielles qui emploie, en 1850, une grande partie des femmes du village. L'inauguration en 1849 de la ligne de chemin de fer de Paris à Epernay par Louis Napoléon Bonaparte donne un nouvel essor à l'économie trilportaise.

Carte ancienne de TRILPORT datant de 1853





Route de Meaux



Route de Meaux



Eglise, vue depuis le pont



Bâtiments à l'angle de la rue de l'abreuvoir et de la RD603



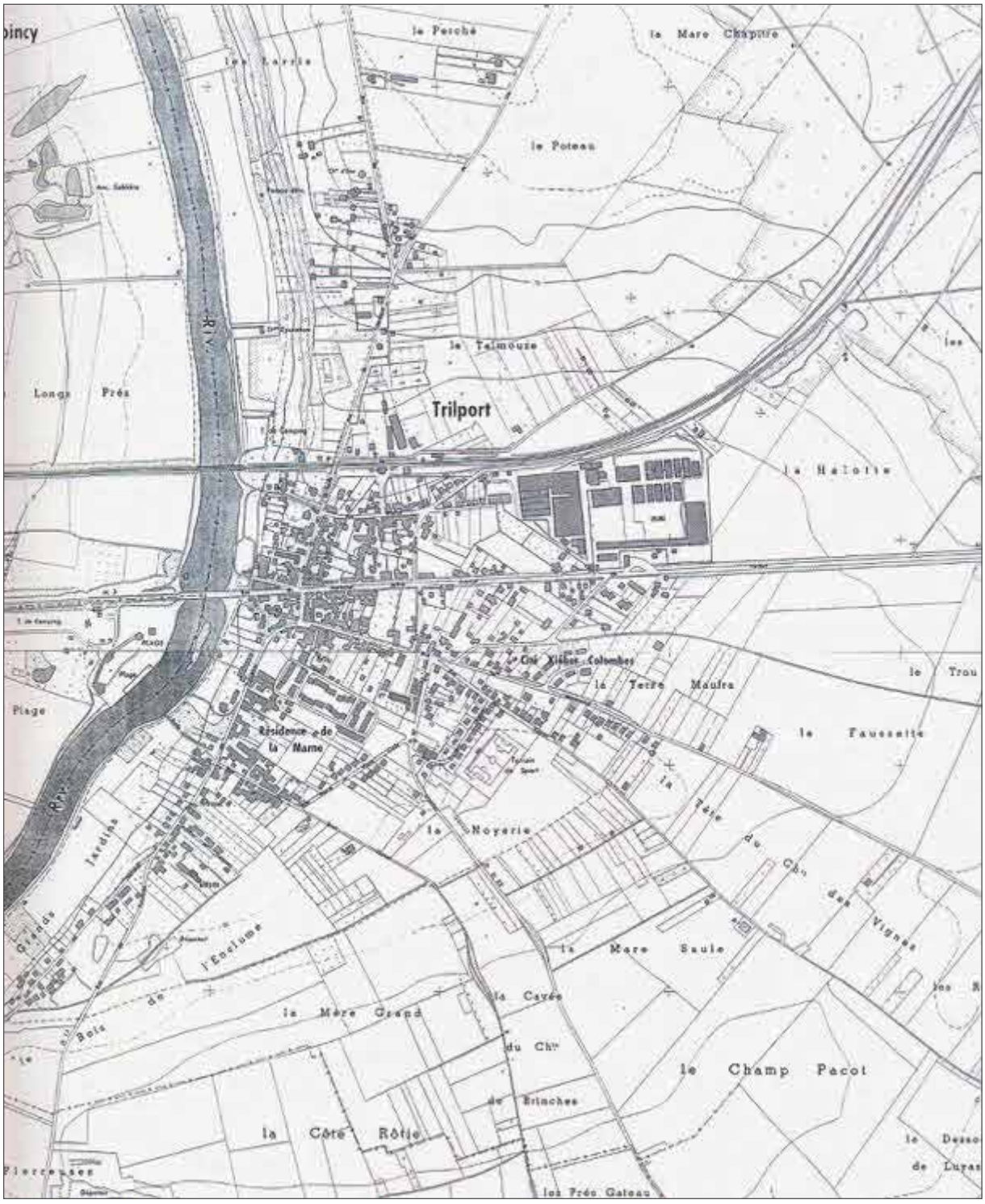
Entrée de ville Ouest



Rue du Général-de-Gaulle

La création de la «plage de Meaux» en 1936, suite à l'instauration des congés payés par le Front Populaire, transforme Trilport en lieu de villégiature très prisé des Parisiens.

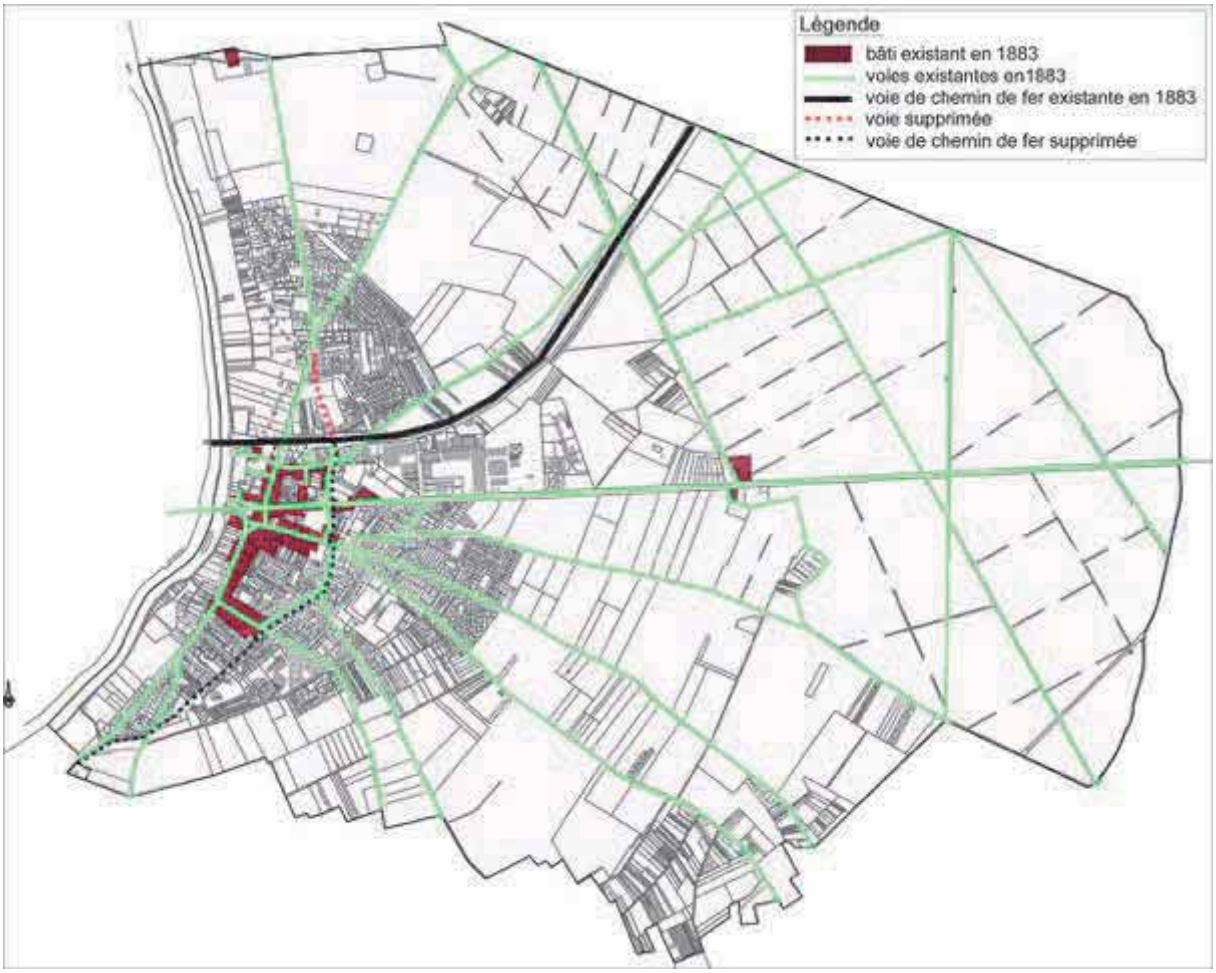
Plan de TRILPORT datant de 1968



L'agglomération de Trilport s'est développée le long des voies de circulation et de manière concentrique, par demi-cercles successifs.

En superposant le cadastre actuel et les cartes anciennes de Trilport, on s'aperçoit qu'une grande majorité des voies de circulations existantes au XXVIIème siècle forment toujours l'essentiel du réseau viaire de la commune au XXIème siècle.

Voiries et bâtis existant déjà en 1883



Source : Atelier TEL

Une voie a été supprimée, reliant autrefois la rue Saint-Fiacre à la rue de Germigny (elle traversait la voie ferrée). Une voie de chemin de fer a également disparu, elle permettait le transport du gypse de Nanteuil à Trilport et était réservée uniquement aux transports de marchandises.

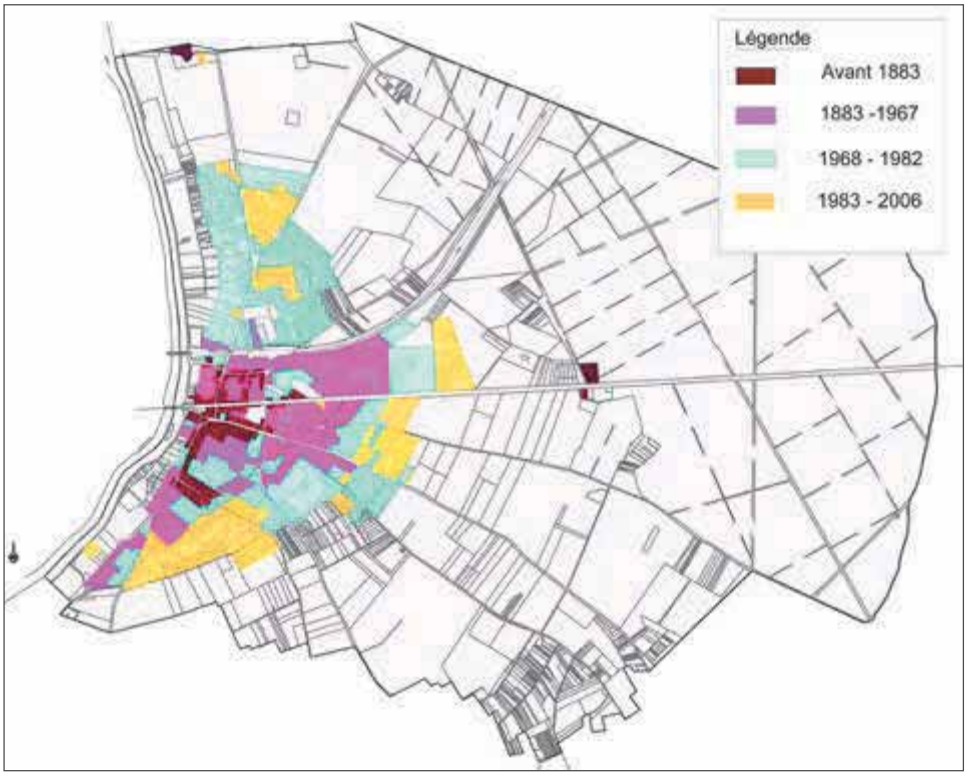
L'urbanisation de Trilport s'est réalisée en plusieurs étapes :

- Jusqu'au XIXème siècle : L'urbanisation était constitué du bourg briard traditionnel, situé à proximité de l'ancien gué, et composé de maisons de hauteur R+1+C à R+2+C, alignées le long de voie et de cours communes typiques des villages traditionnels briards. Initialement, le bourg était plus développé au sud de la RD603 qu'au nord. La rue de Montceaux était en effet, l'artère principale du village avant la création de la route royale n°3 (actuellement RD603). Un autre noyau bâti était concentré autour de la rue du Bout Cornet. Les rues secondaires étaient bordées de maisons en ordre plus discontinu. Elles partaient de la rue principale (rue de Montceaux) vers la périphérie du village menant aux vergers, aux champs et aux fermes.
  On trouvait deux écarts qui existent toujours: la ferme au nord de la commune et un bâti situé au niveau de la maison forestière de la Belle Laie. C'est le Trilport d'avant le chemin de fer.

- La seconde phase de développement de l'urbanisation de Trilport a donné naissance à de nombreuses maisons individuelles, maisons de bourg ou maisons bourgeoises s'implantant en continuité ou presque du tissu urbain et restant proches du centre ancien grâce à l'implantation de la gare et du chemin de fer. Cette phase (entre 1883 et 1967) a également vu apparaître l'entreprise

Nugue et les bâtiments liés aux activités industrielles du site « Kléber Colombes » créés en 1948.

Carte de l'évolution urbaine de Trilport



Source: Atelier TEL

- Dans les années 70 début 80, le développement de la commune s'est poursuivi essentiellement sous forme de lotissements pavillonnaires en extension périurbaine sur des terres agricoles, que ce soit des lotissements individuels groupés, comme le lotissement de la Charmoye, parmi les plus anciens de la commune, ou des lotissements pavillonnaires classiques. Plusieurs équipements ont également été construits.

- Depuis les années 80, la zone d'activités implantée entre voie ferrée et RD603 s'est développée plus à l'est de la commune, en entrée de ville. De nouveaux lotissements d'habitat ont, en outre, comblé quelques dents creuses et poursuivi l'urbanisation en périphérie immédiate.
  Les dernières opérations sont : Les Hauts de Trilport, La résidence des Coteaux et la ZAC de la Mère Grand.

- Ensuite entre 1996 et 2010, stabilisation et élaboration d'un projet de ville.

- Depuis 2010, mise en place d'un projet de ville durable favorisant les mixités sociale et générationnelle et l'adaptation de la ville aux conséquences du réchauffement climatique.

Le tissu urbain actuel conserve plusieurs traces de son histoire :

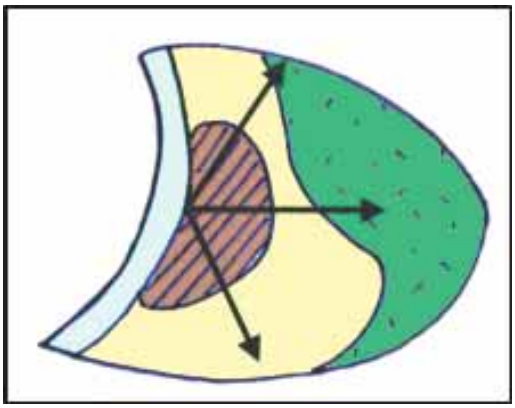
- Des maisons de bourg anciennes, alignées le long des rues du Général-de-Gaulle, Aveline, du Maréchal Joffre, de Montceaux…
- De nombreuses cours communes,
- Le bâtiment de la mairie construit en 1890,
- Les façades de l'usine Nugue réalisées en 1902,
- L'église des XIIème-XVème siècles,

- Un château d'eau ancien, en style de pigeonnier, témoin de l'ancien «château du Bordet», qui se trouve aujourd'hui dans le parc municipal,
- D'anciens corps de fermes bien conservés,
- Quelques maisons bourgeoises entourées d'un jardin clos et insérées dans le tissu urbain du bourg.

Vue d'avion sur le centre ancien (photo prise en 2006)



Trilport est donc une ville courte distance. Il faut peu de temps pour se rendre au centre quel que soit le lieu de départ nord ou sud. Ceci s'explique par le fait que de part et d'autre de la RD603, elle forme un croissant équilibré entre le nord et le sud



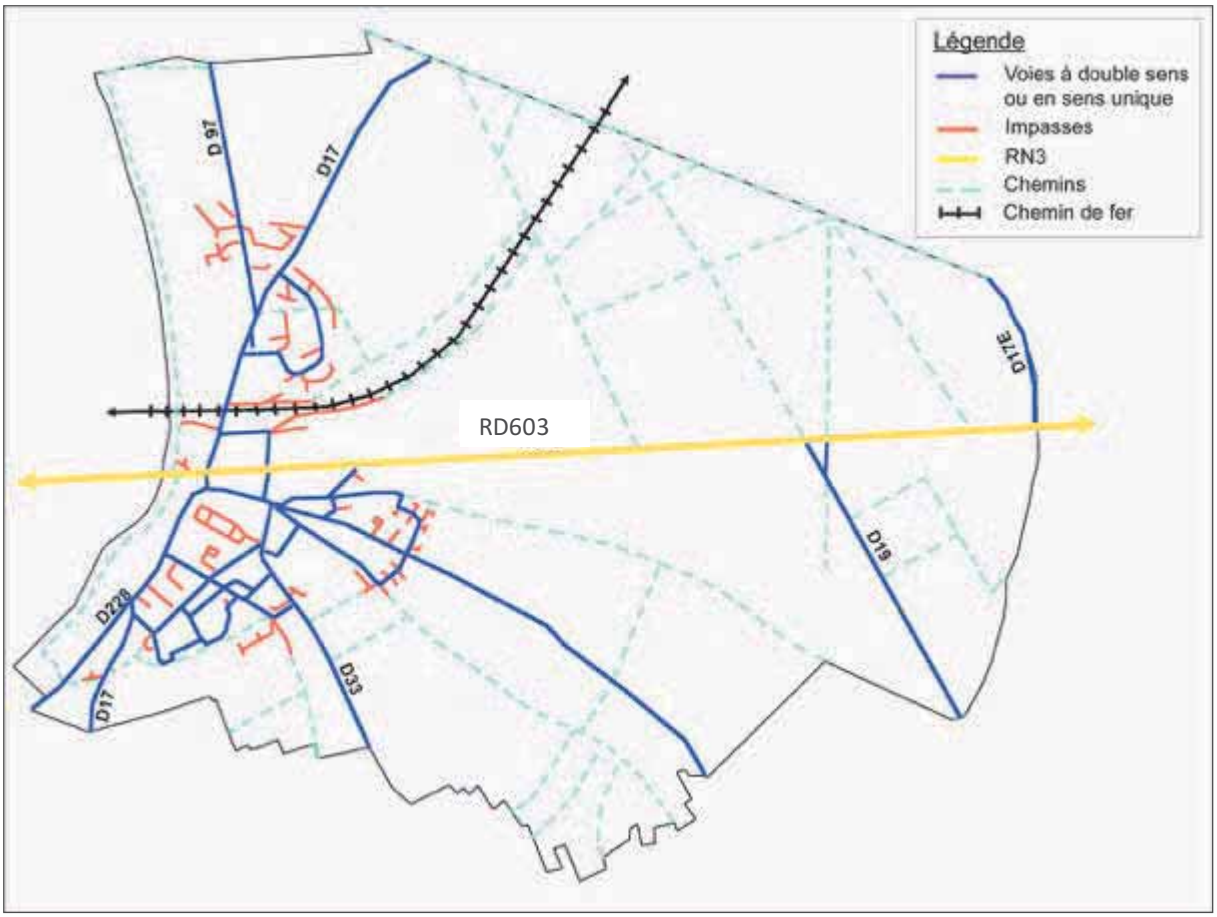
1.2. MORPHOLOGIE URBAINE

1.2.1. ANALYSE DU RESEAU VIAIRE

La carte du réseau viaire met en relief trois logiques correspondant chacune à une fonction des voies :

- la RD603, axe majeur de liaison nationale
- les voies de liaisons principales intercommunales
- les voies de desserte intra communales ou de desserte des habitations

Carte du réseau viaire



Source : Atelier TEL

o *La RD603*

Le tracé de la RD603 coupe littéralement la commune en deux. Cette rectitude est le signe de sa création récente et autoritaire, elle correspond à une logique extérieure à la commune et ne respecte pas les tracés viaires anciens.

A l'Est, lors de la traversée de la forêt de Montceaux, elle coupe de nombreux chemins forestiers domaniaux.



Deux départementales lui sont perpendiculaires à cet endroit : la RD17e (qui permet des liaisons avec les communes d'Armentières-en-Brie et d'Isles-les-Meldeuses) et la RD19 (pour une liaison avec Montceaux-les-Meaux vers Pierrelevée).
Dans sa partie occidentale, la RD603 traverse le village de Trilport. Toutes les voies communales et départementales convergent vers cet axe qui permet de franchir la Marne en direction de Meaux. Les départementales relient Trilport aux communes et autres villes voisines : la RD97 (vers Germigny-l'Évêque), la RD17 (vers Isles-les-Meldeuses et Fublaines), la RD228a (vers Nanteuil-les-Meaux) et la RD33 (vers Montceaux-les-Meaux et Villemareuil). La route de Montceaux est l'exutoire de la RD19.

o *Les voies principales*

Le réseau viaire principal de la commune est hérité des anciens chemins ruraux. Il permet les liaisons avec les communes voisines ; ce réseau a peu évolué depuis sa création. Il se caractérise par sa faible hiérarchisation et un maillage nord/sud insuffisant, notamment du fait du traumatisme induit par les passages de la RD603 et de la voie ferrée. En outre, ce réseau se caractérise par son étroitesse, les voies n'ayant pas été élargies en centre bourg. Cette étroitesse a nécessité l'instauration de plusieurs sens uniques. C'est le long de ces voies que s'est développé le tissu urbain, jusqu'à ce que les lotissements et autres opérations d'ensemble, à l'époque récente, se développent autour de voies en impasses.



o *Les voies en impasses*

L'urbanisation des dernières 50 années s'est réalisée principalement sous forme d'opérations d'ensembles, qui sont la plupart du temps desservies par des voies en impasses. Très peu de connexions ont été réalisées entre les différents lotissements. Certaines voies en impasses touchent presque celles des autres lotissements mais ne se connectent pas.

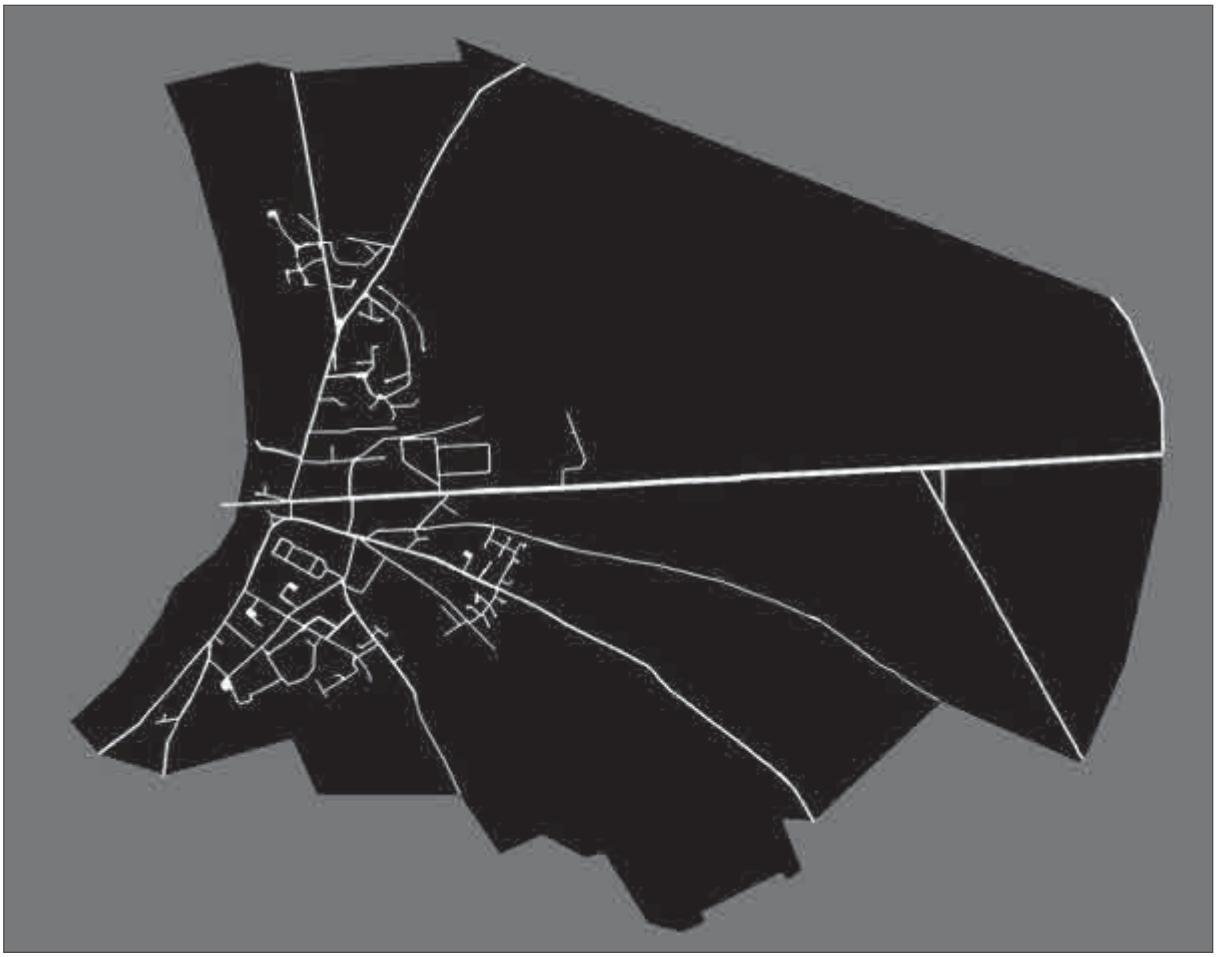
o *Sentes et cheminements piétons*

Quelques chemins et sentes permettent de compléter le réseau viaire en rétablissant des liaisons entre les voies en impasse.

A l'Ouest, on trouve le chemin de halage qui longe la Marne. Dans la zone urbaine, quelques sentes permettent de rendre le réseau viaire plus cohérent en créant des liaisons et en supprimant la situation d'impasse. Enfin, à l'Est les nombreux chemins d'exploitation de la forêt de Montceaux sont caractérisés par leur rectitude et un maillage régulier ce qui s'oppose au tracé parfois irrégulier des voies communales urbaines.

En conclusion, d'après l'observation du réseau viaire de Trilport, on peut remarquer qu'il y a peu d'intermédiaire et de hiérarchie entre les grands et les petits axes. De plus, le maillage nord-sud est insuffisant. La priorité urbaine, au niveau de la mobilité, toutes ces dernières années a été au « tout voiture » (trottoirs très petits, double sens de circulation, laissant peu ou pas d'espace au cheminement piétons ou au deux-roues. Le réseau viaire se concentre sur 2 nœuds, les carrefours Ormagne et Saint Fiacre, ce qui occasionne de multiples contraintes).

Carte du réseau viaire



Source : Atelier TEL

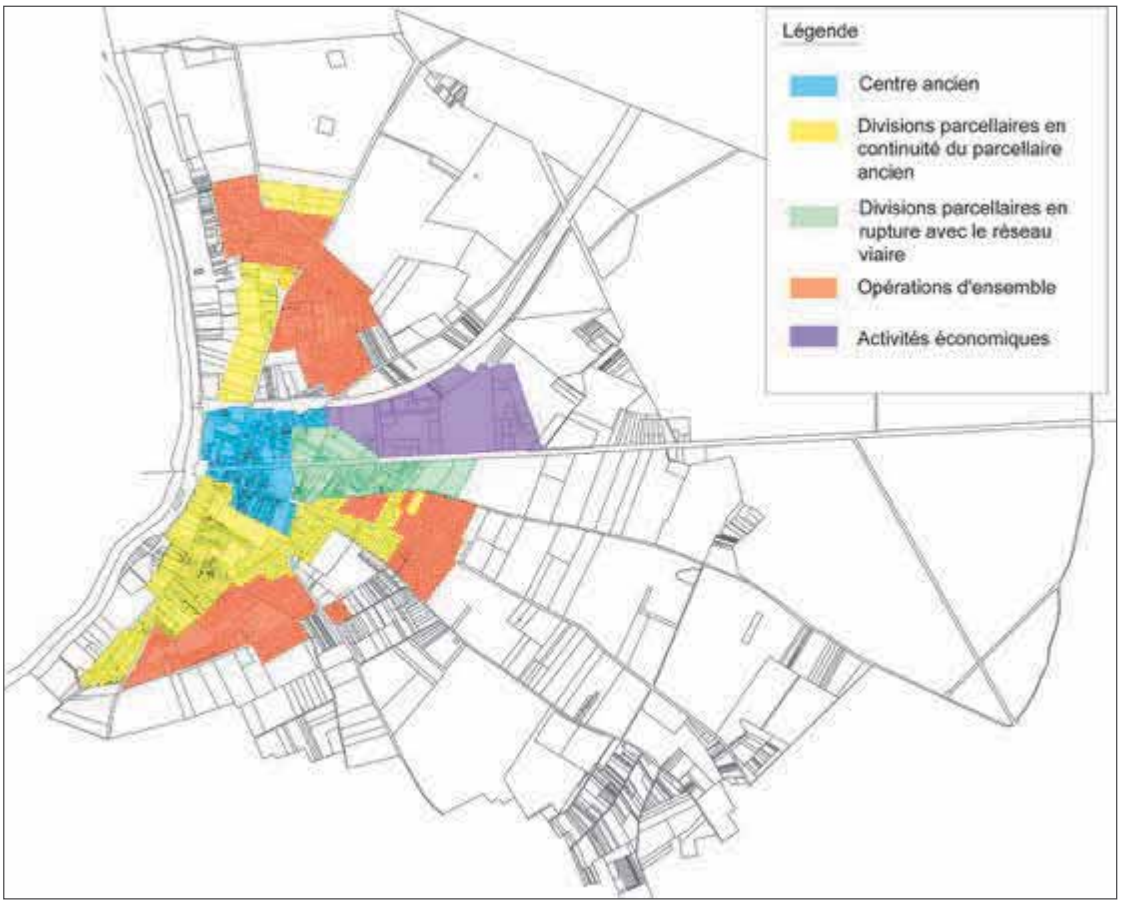
1.2.2. ANALYSE DE LA TRAME PARCELLAIRE

Le parcellaire de Trilport se caractérise par 5 grandes catégories de parcelles:

1) Les parcelles du centre ancien : Il s'agit à la fois de petites parcelles voire très petites parcelles mais aussi de grandes parcelles. Ces parcelles sont de forme rectangulaires, leur longueur est en général perpendiculaire aux voies de desserte ou aux cours communes. Les grandes parcelles correspondent aux fermes, aux anciennes grandes propriétés et à la zone inondable en bord de Marne.

2) Les divisions parcellaires en continuité du parcellaire ancien: Il s'agit des parcelles des bords de Marne, orientées vers la Marne. Longues et fines, elles permettent à un maximum de propriétaires d'avoir accès à la Marne. Les autres parcelles de cette catégorie correspondent au bâti s'étant développé le long des axes de communication principaux en continuité du parcellaire ancien. Ce parcellaire ainsi que les voies respectent le relief en étant soit perpendiculaire aux courbes de niveau soit parallèle.

Les différentes catégories du parcellaire de Trilport



Source : Atelier Tel

3) <u>Les divisions parcellaires en rupture avec le réseau viaire</u>: Il s'agit de parcelles de taille diverse, donnant sur la RD603, elles sont lanièrées et implantées en biais par rapport à la RD603.
Ceci provient du tracé récent et autoritaire de la RD603 (anciennement RN3). En effet, dans le passé, la rue principale de Trilport était la rue de Montceaux. Ces parcelles en « arête de poisson » par rapport à la RD603 sont en fait perpendiculaires à la rue de Montceaux. La RD603 étant arrivée après, les parcelles sont donc restées sous leur forme d'origine (perpendiculaire ou parallèle à la rue de Montceaux). Situées entre le centre bourg et la zone d'activité, elles entraînent une orientation des bâtis incohérente et un habitat diffus.

Parcellaire dense et perpendiculaire à la RN3

Parcellaire en arêtes de poissons

Parcellaire orthogonal



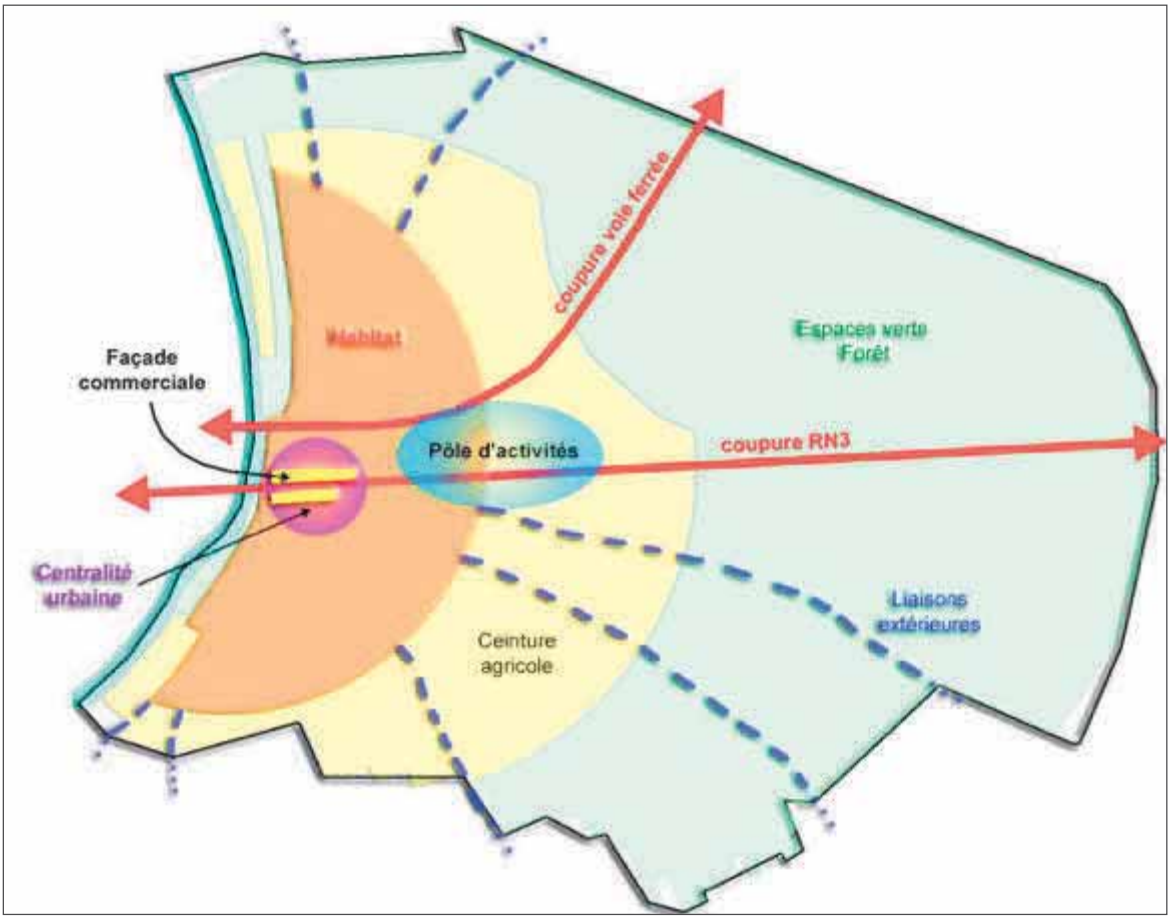
4) Les opérations d'ensemble : Ces parcelles sont caractéristiques des lotissements, de taille petite à moyenne. Elles sont généralement implantées perpendiculairement aux voies de desserte, et leurs proportions sont de forme plus carrées que les parcelles anciennes.

5) Les parcelles des zones d'activités : Parcellaire orthogonal de grande taille caractéristique des zones d'activités.

1.2.3. LE FONCTIONNEMENT URBAIN ET COUPURES MAJEURES

Le fonctionnement urbain de Trilport, comme le paysage, est fondé sur une organisation concentrique des différentes occupations des sols. D'Ouest en Est, on trouve la Marne et sa zone inondable, la ceinture agricole et enfin la forêt.
La centralité urbaine, qui correspond au centre ancien se trouve en entrée de ville à l'Ouest du territoire communal. Cette polarité, autour de laquelle s'articulent les quartiers d'habitat, joue le rôle de point de départ des principales liaisons avec les communes voisines. La RD603 offre une façade commerciale dans sa partie Ouest qui contribue ainsi au dynamisme du cœur de village et donc à sa centralité. Il en va de même pour la plupart des équipements administratifs (mairie, poste), des équipements sanitaires, sociaux et des services qui sont situés à proximité. Le centre ancien présente ainsi une mixité des fonctions (habitat, activités, commerces, équipements). Il joue également un rôle historique avec la présence de l'église et des maisons de bourg traditionnelles.
Les quartiers d'habitat pavillonnaire ne s'étalent que très peu sur le reste du territoire, ils sont cantonnés à la sphère proche du centre ancien. Malgré cela, les extrémités Nord et Sud du tissu urbain peuvent subir un certain isolement.
Les espaces naturels (agricoles et espaces boisés) entourent l'urbanisation. Un pôle d'activités économiques et commerciales est situé entre la voie ferrée et la RD603 en continuité des quartiers d'habitat.
L'organisation urbaine passée ne tenait pas assez compte des différentes fonctions de la ville et n'intégrait pas les problématiques des mobilités douces. La ville s'est agrandie par ajouts successifs sans réflexion globale et projet urbain d'ensemble ce qui induit aujourd'hui de multiples contraintes liées à des conflits d'usage.

Carte du fonctionnement urbain de Trilport



Source : Atelier Tel

Deux coupures urbaines importantes perturbent l'organisation de la ville, chacune ayant des contraintes spécifiques :

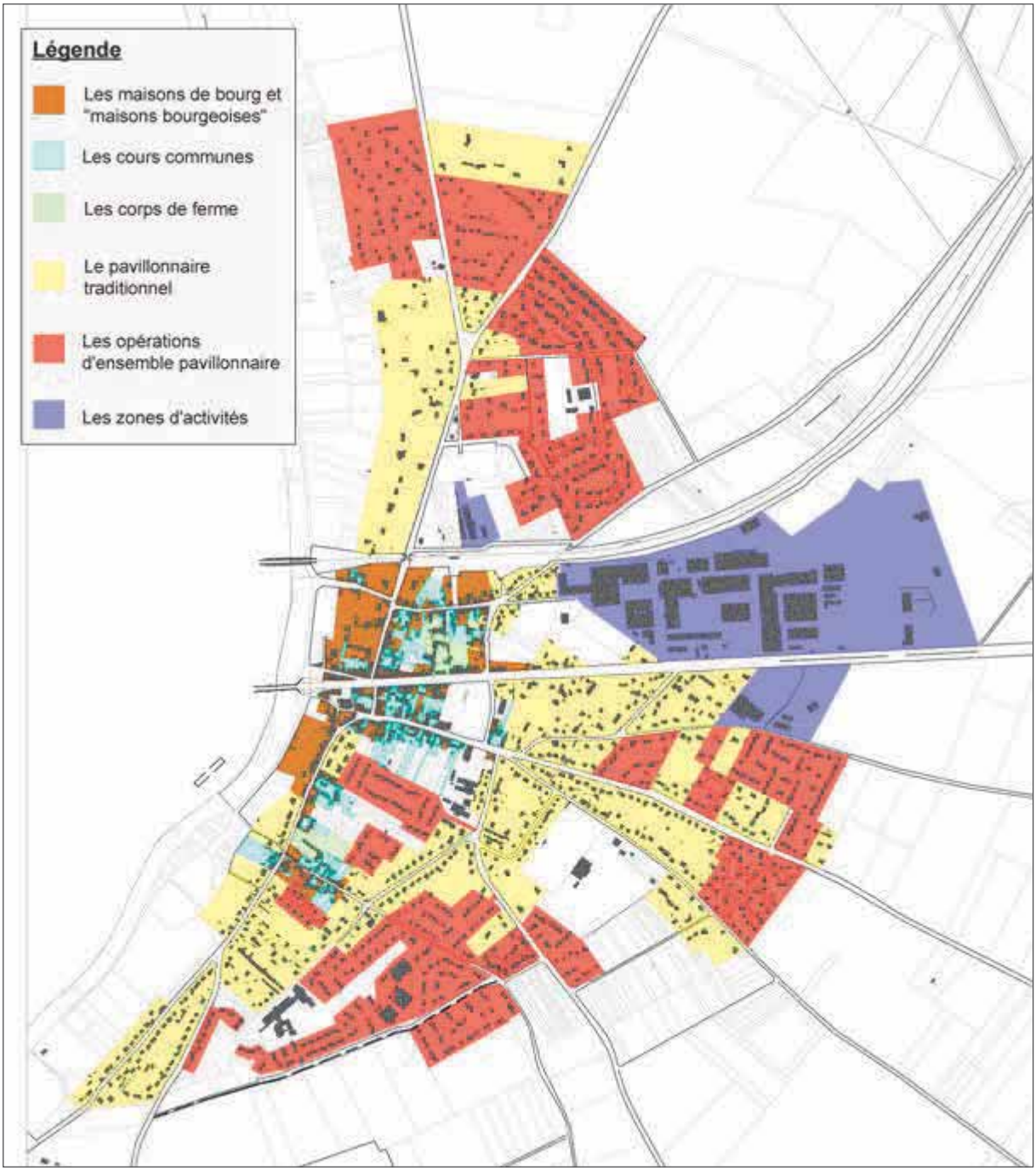
-La RD603.
Elle est une coupure majeure du fait de son tracé rectiligne. Elle coupe la ville et la sépare en deux parties distinctes. Cette voie, bien qu'elle soit un atout en termes de développement et de desserte, contribue néanmoins à la séparation du territoire et constitue autant de coupures visuelles que physiques. Point de concentration des circulations, les liaisons Nord-Sud en pâtissent.

-La ligne de chemin de fer, qui traverse le territoire communal d'Ouest en Est, avant de se scinder en deux voies.
La ligne de chemin de fer forme une coupure très nette, d'orientation Est-Ouest qui isole le Nord de la portion Sud. L'urbanisation a tenu compte de cette coupure et l'a même intégrée dans son parti d'aménagement. Ainsi, la ligne de chemin de fer marque une séparation entre deux modes d'occupation des sols, à vocation plutôt d'habitat résidentiel au Nord, à vocation de centre bourg et d'activités au Sud.
Elle constitue néanmoins une barrière difficilement franchissable puisque seule la D97 permet la liaison nord-sud. Ce franchissement est d'autant plus difficile pour les piétons qu'il ne permet pas une bonne continuité des liaisons douces de part et d'autre de la ligne de chemin de fer.
Cette ligne de chemin de fer constitue à la fois une coupure et une liaison grâce à la gare de voyageurs vers Paris via Meaux et Reims via la Ferté-Milon. Elle a vraisemblablement permis le développement économique de la zone d'activités.



1.2.4. ANALYSE DU TISSU URBAIN PAR QUARTIERS

La typologie urbaine de Trilport



La composition urbaine de Trilport juxtapose 6 formes urbaines principales, qui constituent une véritable mosaïque urbaine :

On trouve tout d'abord le bourg traditionnel situé à proximité du gué qui permettait le passage sur l'autre rive de la Marne. Les maisons sont alignées sur la rue principale constituant un ensemble d'îlots à façade relativement continue. Les cœurs d'îlots, espaces plus intimes et plus calmes, sont séparés de la rue par la continuité des bâtiments qui la bordent. A Trilport, on trouve des cours communes qui sont des espaces typiques des villages traditionnels briards. Ces cours sont plus ou moins largement ouvertes sur la rue. Des corps de fermes sont

également intégrés dans la trame urbaine. Au centre des îlots on peut observer des potagers et des sentes qui permettent les déplacements piétons.

Autour de ce noyau urbain traditionnel, l'habitat évolue. Il devient plus résidentiel et se caractérise par une plus grande consommation de l'espace : il s'agit des maisons bourgeoises, des opérations d'habitat pavillonnaire traditionnel et des lotissements pavillonnaires :

- les grandes propriétés, essentiellement en bord de Marne. Elles s'inscrivent dans de longues parcelles laniérées, perpendiculairement à la rivière.
- les zones d'habitat individuel traditionnel. Elles constituent une part très importante de l'habitat trilportais. La maison est en général isolée au sein de sa parcelle. L'implantation du bâti y est beaucoup moins structurée (absence d'alignement par exemple).
- les opérations d'ensembles pavillonnaires (traditionnel ou en maisons jumelles).
- les formes urbaines particulières (Résidence de la Marne et ZAC de la Mère-Grand).
- la zone d'activités. Située entre la voie ferrée et la RD603, elle est, d'un point de vue urbain, caractéristique de ces espaces consacrés aux activités commerciales et industrielles.

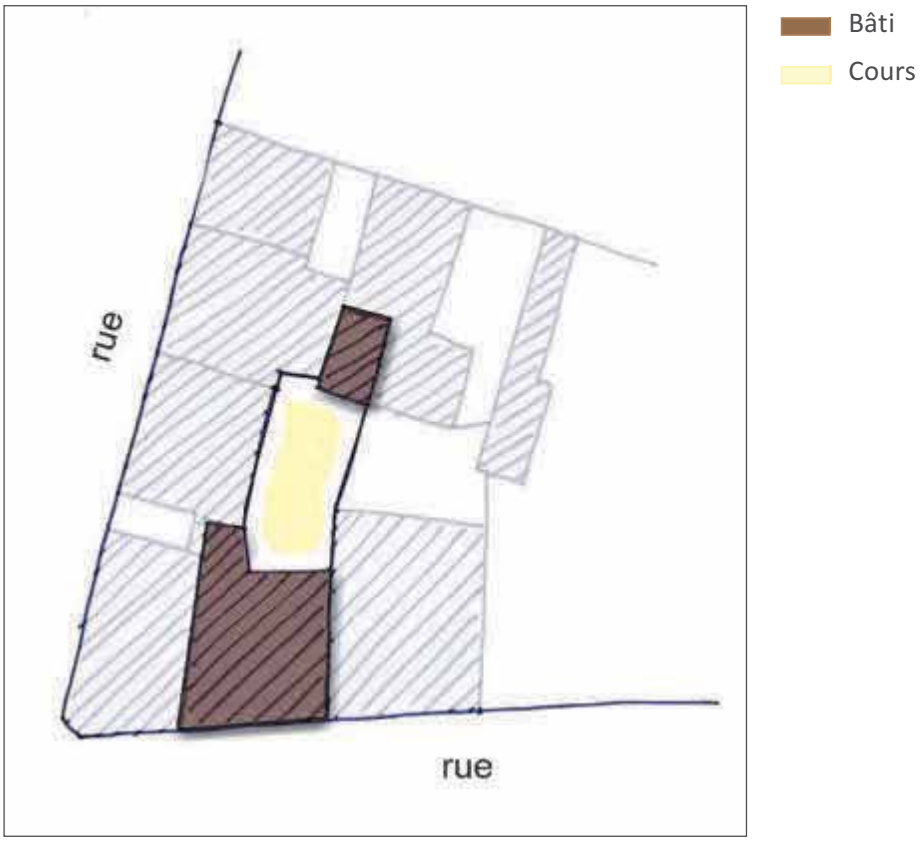
Les maisons de bourg

Les maisons de bourg sont concentrées dans le centre ancien du village (de part et d'autre de la RD603, rue Aveline, rue du Général de Gaulle, rue de Montceaux etc…) mais aussi rue du Bout Cornet, plus au sud et légèrement excentré par rapport au centre proprement dit.
Dans un village comme Trilport, les dispositions des maisons de bourg sont des constructions en bande le long de la rue, pignon contre pignon. Les parcelles sont étroites et les maisons, qui sont alignées sur la rue principale, constituent des îlots à façade relativement continue. Les hauteurs sont de l'ordre de R+1+C avec toutefois un niveau de plus en particulier pour les bâtis formant les angles de voies.

Alignement du bâti le long de la RD603



Croquis d'organisation du bâti



Source : Atelier Tel

Ces maisons de bourg étaient à l'origine constituées d'un premier bâti aligné sur la voirie avec une porte charretière par laquelle il était possible d'accéder à la cour ou au jardin situé en arrière. Un bâti annexe se situait généralement en fond de cour, de taille plus petite que le bâtiment principal.
Les bâtiments annexes quand il y en avait, étaient construits au Nord, face à la maison d'habitation, et à l'Ouest, fermant la cour. Aujourd'hui, certaines mutations foncières ont entraîné le morcellement de ces parcelles rattachant parfois le bâti annexe à une autre propriété ou transformant les cours privées en copropriété etc.

Les jardins étaient clos de hauts murs, pour protéger l'espace privé. Les murs hauts permettaient également de relier les maisons de bourg entre-elles lorsqu'elles étaient écartées. Certains de ces hauts murs ont été maintenus. Les ouvertures, portes, fenêtres sont généralement pratiquées sur la façade sud qui est ensoleillée.

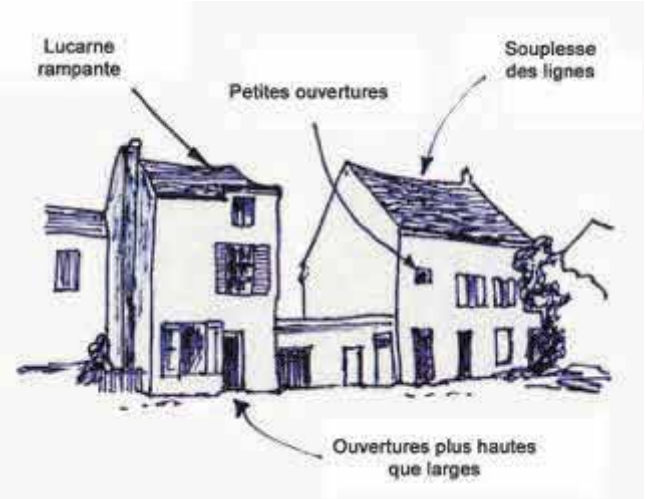
La maison de bourg est simple. Autrefois, les façades étaient recouvertes de plâtre du fait de la proximité des plâtrières dans la région. Les murs avaient du « fruit » c'est-à-dire qu'ils étaient plus larges à la base.

L'une des caractéristiques essentielles de l'architecture paysanne briarde est la souplesse des lignes dont pas une seule n'est vraiment droite. Les toitures anciennes avaient une forme bateau c'est-à-dire légèrement courbée dans le sens de la longueur et de la largeur de la toiture. La courbe permettait le rejet de l'eau au milieu du toit et une meilleure protection contre le vent. Ce système dispensait les maisons de gouttières.
Les toitures étaient couvertes en tuiles plates du pays. Elles ne débordaient jamais des pignons. En revanche sur les façades, les toitures débordaient à peine.

Aujourd'hui, les maisons de bourg conservent certaines de ces caractéristiques anciennes mais elles ont dans l'ensemble subi de nombreuses modifications, ou restaurations.

La plupart des toitures ont été refaites et donnent une forme plus géométrique et rectiligne qu'autrefois. De nombreuses façades ont aussi perdu leur aspect d'origine (modénatures etc).

Les lucarnes observées sur les maisons de bourg à Trilport sont variées : à trois ou à deux pentes, prises dans la charpente ou reposant sur le mur de façade. Il existe aussi de simples lucarnes rampantes. Les petites ouvertures éclairant les greniers ainsi que les œils-de-bœuf ou oculus sont fréquents.



Les cours communes

Une des particularités du centre bourg de Trilport est la présence de nombreuses cours communes. Leur forme varie : rectangulaires, presque carrées ou avec des ramifications plus complexes. Ces cours sont des espaces typiques des villages traditionnels briards. Elles pénètrent parfois profondément dans l'îlot offrant des espaces communs importants où se côtoient voitures et pas de portes aménagés.

Ces cours sont plus ou moins largement ouvertes sur la rue. Un accès généralement unique permet la desserte interne des bâtis de la cour commune. Les constructions sont alignées sur cet espace commun souvent en mitoyenneté, les jardins se trouvant à l'arrière des parcelles.

Les cours communes sont constituées de bâtis modestes mais assez « pittoresques ». Elles étaient organisées autour d'un puits commun. Certaines d'entre-elles présentaient ou présentent encore ce puits. Les hauteurs varient entre R+C et R+1+C et offrent donc des maisons plus petites que les maisons de bourg.

La mise en place de ces formes urbaines répondait autrefois à un besoin de sécurité. D'ailleurs, les principaux percements donnaient sur la cour et non sur l'extérieur, quelle que soit l'orientation de la construction. A l'extérieur, les murs étaient presque toujours aveugles au rez-de-chaussée.

« *Ce choix d'implantation des bâtiments et la chronologie de leur développement correspondent également à la volonté des habitants de se défendre contre les pillards et les envahisseurs. En effet, il était vital pour la plupart des villageois de se regrouper dans les cours, d'en obstruer facilement l'entrée et de constituer dans le village de petites forteresses* ». (Maisons de Brie et d'Ile-de-France, Michel Vincent, Claude Bouvard, 1981).

Ces entités forment de petites communautés, des micro-villages dans le village. Des sentes situées à leurs extrémités permettaient la communication des entités entre elles.

Croquis d'une cour commune à Trilport (rue Aveline)



Cours commune rue Aveline



Cour commune, rue Aveline



Cette forme urbaine propose des bâtis qui restent intéressants, malgré l'état de certains d'entre eux.
Elle constitue un intermédiaire entre espaces publics et privés. Elle offre un cadre de vie communautaire et peut constituer un lieu de sécurité pour les piétons, en particulier pour les enfants.

Cette forme urbaine, très développée dans les communes de la région et notamment à Trilport constitue même le mode principal d'organisation de l'habitat dans le centre bourg. Cependant, aujourd'hui cette configuration d'habitation semble poser des problèmes de gestion des espaces communs (stationnement, réseaux assainissement, collecte des poubelles etc…), entraînant souvent des conflits de voisinages. On retrouve

également les problèmes liés aux impasses (service public et sécurité incendie). Certaines de ces cours sont devenues privées et donc clôturées à l'entrée.

Les cours communes autour de la RD603



Les cours communes rue de Fublaines



Cour commune rue de Fublaines



Rue du Général-de-Gaulle



Les corps de ferme

La commune de Trilport compte 3 fermes dont deux insérées dans le tissu urbain. Il y a la « ferme de Dancy », située au nord de la commune au milieu des espaces agricoles, la ferme avenue du Maréchal Joffre (« ferme Corbrion ») et la ferme rue de Fublaines (ferme « Saint-Faron ») qui sont désormais intégrées à l'urbanisation du centre bourg. Cette dernière ferme n'est plus en activité contrairement aux deux autres. Des traces de bâtiments

issus d'anciens corps de ferme existent dans le centre bourg et attestent de l'existence d'une ou plusieurs autres fermes dans la commune.
A Trilport, comme dans la Brie, on distingue deux types de ferme : les « grandes fermes » et les petites exploitations appelées aussi dans la région « les bricoles ». Ces petites exploitations sont plus difficiles à repérer, en raison de leur modeste taille et parfois du manque de cohérence et d'organisation des bâtiments. Elles se confondent bien souvent avec les autres vieilles maisons du village. A Trilport, certaines traces de bricoles s'observent dans le centre ancien et plus particulièrement dans les cours communes.

En règle générale, la majeure partie des grandes fermes de la Brie date du XIXe siècle, mais les origines de ces fermes remontent le plus souvent au Moyen Age. Elles étaient à l'origine des fondations ecclésiastiques. L'assiette, c'est-à-dire l'emplacement de la ferme, reste dans la plupart des cas la même depuis le Moyen Age, alors que les bâtiments ont pu être reconstruits, transformés ou même déplacés à plusieurs reprises. Concernant Trilport, les traces les plus anciennes remontent au XIXème siècle où la présence de la ferme de Dancy a été observée sur des plans terriers datant de 1883. On peut supposer qu'elle était également une fondation ecclésiastique au Moyen Age.

Le positionnement des corps de ferme dans la ville et leur intégration dans le tissu urbain étaient le signe du poids économique qu'elles représentaient. Elles s'implantaient soit sur les meilleures terres au milieu des plateaux soit en des points stratégiques, c'est-à-dire à l'endroit dans le village le plus accessible aux cultures, se gardant toujours une possibilité d'extension. « *Par leur taille et leur situation, elles ont souvent autant d'importance que l'église ou le château* » (Le devenir des corps de ferme de Seine-et-Marne, Guide méthodologique, Conseil général 77, CAUE, DDE, Chambre d'Agriculture, 2005).
La ferme de Dancy constitue un point de repère dans le paysage trilportais et occupe en cela une position géographique particulière que l'on retrouve pour beaucoup d'autres fermes dans la Brie : ligne de crête des plateaux, légèrement en dessous du point culminant du plateau, rupture de pente, vallée en limite de la zone inondable et en limite de commune.

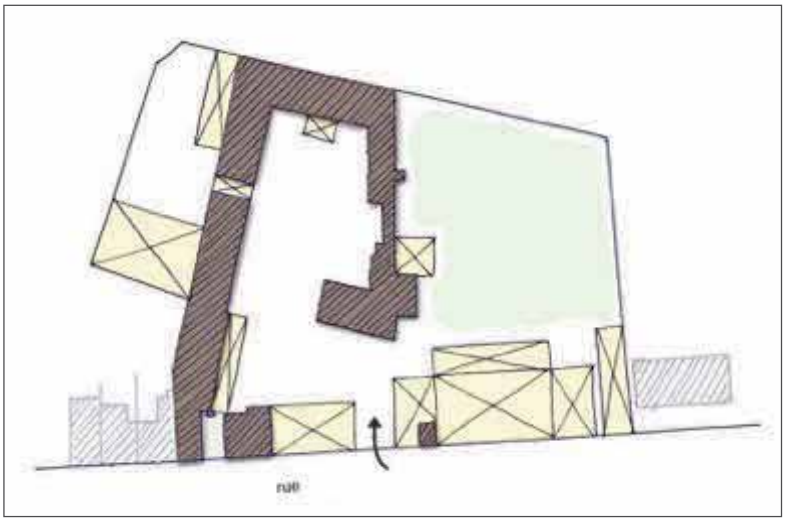
Les corps de ferme de Trilport présentent une forme de bâti traditionnel de la région de la Brie c'est-à-dire constitués d'un ensemble cohérent de bâtis organisés autour d'une cour close ou presque close de forme rectangulaire. Elles suivent toutes les 3 ce schéma en « U » avec une cour ouverte vers l'extérieur et deux pans de bâtis se faisant face. Toutes les fenêtres et ouvertures donnent sur cette cour. Les murs extérieurs n'offrent que très rarement des ouvertures. Cette forme de bâti et cette organisation se rapprochent d'ailleurs de celle d'une cour commune.

A l'époque, cette organisation en « U » répondait à la nécessité de se protéger des agressions extérieures. A l'intérieur des cours, s'organisaient les différents bâtiments, logement du fermier, du personnel, du cheptel et stockage du matériel et des récoltes. La cour était en général suffisamment vaste pour permettre les manœuvres des charrois, des animaux, du matériel, de l'abreuvoir, du puits etc… Le logement du fermier était généralement à étage, bien différencié du reste des bâtiments. Il présentait l'architecture la plus soignée avec le porche d'entrée. Les corps de ferme accueillaient souvent des pigeonniers qui étaient un élément de prestige au sein de la ferme.

Aujourd'hui, chaque ferme comporte des bâtiments d'époques différentes et qui ont subi des transformations nécessaires à l'évolution des techniques agricoles.

Photos et Croquis de la ferme Corbrion (avenue du Maréchal Joffre)





La ferme, rue du Maréchal Joffre, possède un très beau pigeonnier faisant office de porche d'entrée.

Ferme de Dancy



La ferme de Dancy a su garder un très beau puits ancien et offre également à l'entrée du bâtiment un très grand porche.

La ferme, rue de Fublaines (Ferme Saint-Faron)



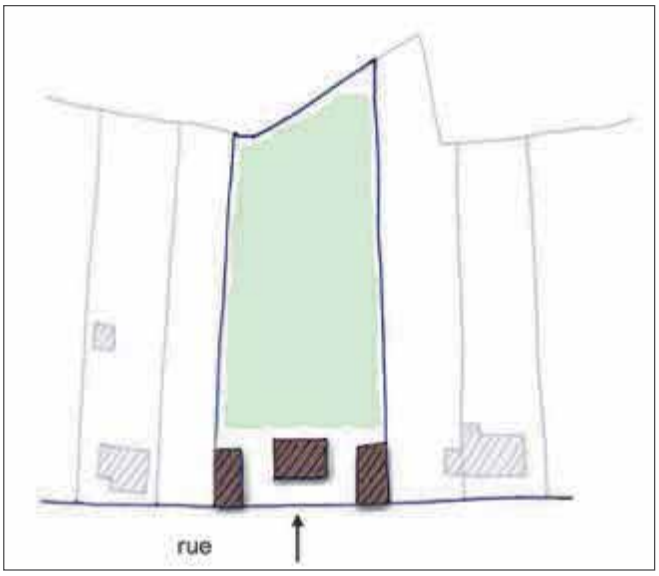
La ferme « Saint-Faron » est la plus simple et ne présente pas de signes extérieurs tels que pigeonniers ou porche monumental.

Les maisons bourgeoises

Elles sont insérées dans le tissu villageois existant et sont essentiellement concentrées sur les coteaux de la Marne et le long des axes routiers principaux. Les parcelles sont de taille importantes et plus longues que larges. Elles se composent d'une grande maison et d'un grand parc boisé et paysager situé sur la pente du coteau dominant la Marne. La continuité urbaine est maintenue par des clôtures et les annexes des bâtiments principaux, qui sont

implantées à l'alignement de la voie. Deux types de clôtures s'observent : soit un mur plein de 1,8m à 2m de hauteur, soit un mur bahut avec grille à barreaux verticaux dit « à la Parisienne ». Cette typologie très simple a été quelque peu modifiée ces dernières années après la division de ces parcelles en façade sur rue pour y construire d'autres propriétés plus petites. On aboutit, ainsi, à des situations d'enclavement.

Croquis maison bourgeoise





Maison rue de Germigny



Maison rue Aveline



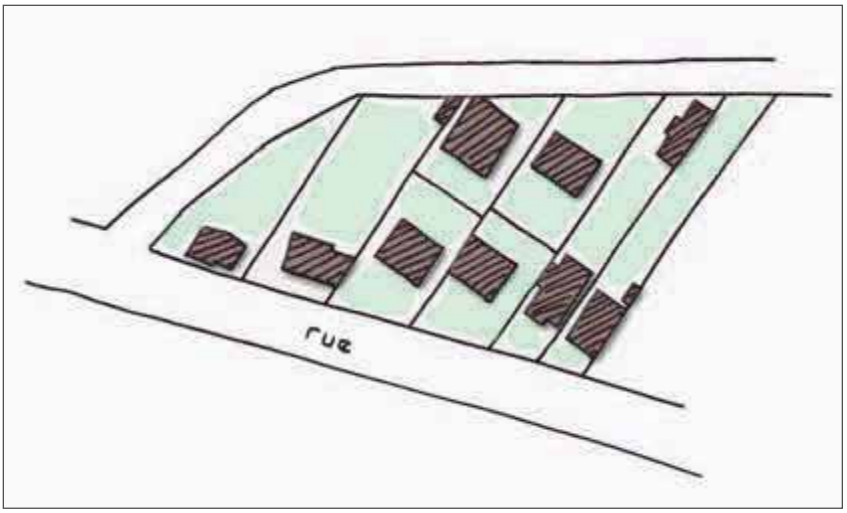
Villa Bia



Le bâti de type pavillonnaire traditionnel:

L'habitat pavillonnaire traditionnel occupe une part importante du territoire communal de Trilport. On observe des orientations de bâtis très variées et dans la plus part des cas une absence d'implantation en bordure de voie. Les maisons peuvent être isolées au sein de sa parcelle, implantée en recul modéré permettant à l'arrière un grand jardin. Il n'y a pas de véritable cohérence entre les bâtis environnants et les tailles peuvent être très différentes.

Croquis d'organisation du bâti pavillonnaire traditionnel



Bâti pavillonnaire traditionnel



Bâti donnant sur la RD603



Bâti, coteau de la Marne



Les opérations d'ensemble pavillonnaire

Il s'agit d'opérations plus ou moins denses et plus ou moins récentes. Elles ont été construites dans l'ensemble dans les années 70 et 80. Ces opérations pavillonnaires sont centrées sur leurs voiries de desserte interne et tournent le dos au reste de la ville. En outre, le parcellaire ne respecte pas le relief. A Trilport, on distingue deux types de lotissements pavillonnaires :

-Le lotissement pavillonnaire de type traditionnel.

Les maisons sont isolées au sein des parcelles avec une absence d'alignement. Il s'agit souvent d'unités autonomes mal intégrées aux espaces environnants. On observe également des problèmes de stationnements.

-Le lotissement pavillonnaire en maisons jumelles.

La Charmoye, un des plus anciens lotissements de la commune, est très représentatif de cette typologie. Mais on la retrouve également dans de nombreux quartiers de Trilport (voir schéma rue Calmette ci-contre). Les maisons sont groupées entre elles, par paires ou en bande. Elles sont précédées d'un petit jardin en façade sur rue et d'un plus vaste sur l'arrière créant ainsi un espace plus privatif. Les voitures stationnent dans un garage attenant à la maison ou dans le jardin de devant.



Ces lotissements pavillonnaires présentent en général un seul accès, voire deux pour les plus grandes opérations. Ainsi, on retrouve les mêmes aspects négatifs en termes de fonctionnement que pour les cours communes : Problème liés aux impasses, à la sécurité, au service public et à l'autonomie. Les circulations routières sont doublées pour les bâtis situés en entrée de ce type d'opération car les entrées sont aussi les sorties. Les nuisances de desserte routière sont donc augmentées pour ces habitants.

Les clôtures sur rue sont en général, constituées d'un mur bahut, surmonté de grilles ou grillages doublés de haies végétales. Cependant, les limites de ces opérations étant en général des limites de fond de jardin, leurs façades sur les voies publiques sont trop souvent constituées de grillages plus ou moins bordés de haies et dans certains cas de palissades peu esthétiques.

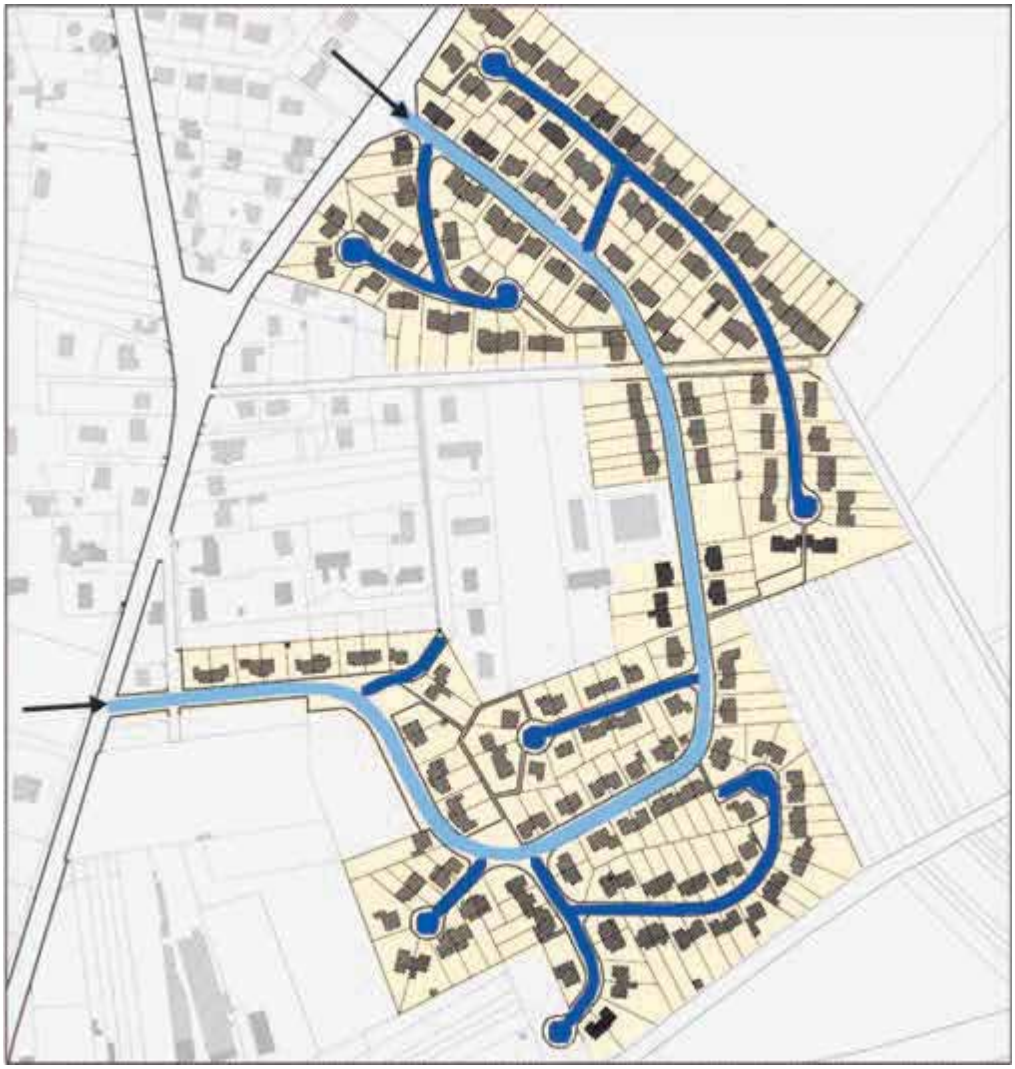
Rue Albert-Schweitzer



La Charmoye



Croquis d'organisation de l'opération d'ensemble « La Charmoye »

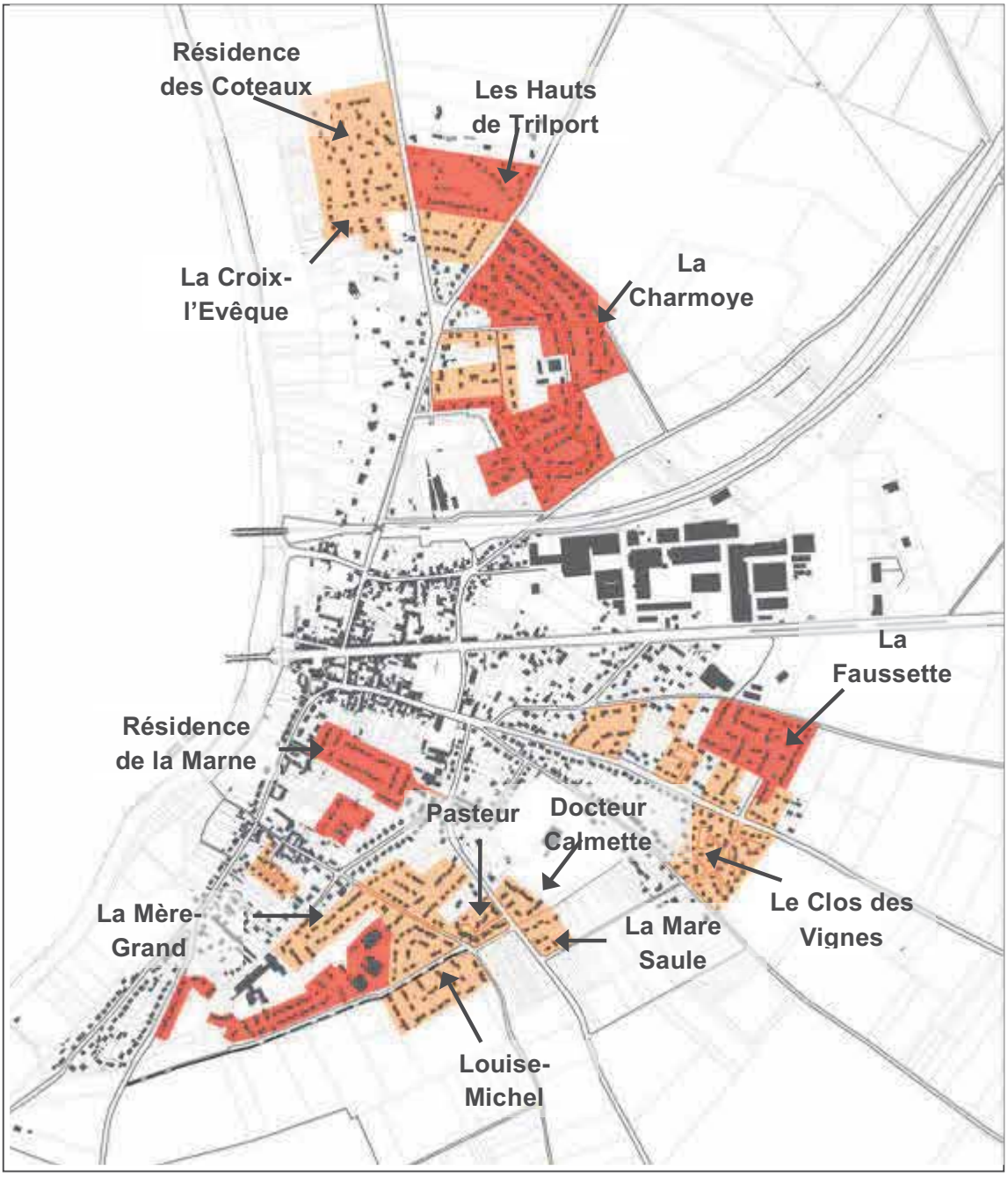


Opération la Mare Saule





Carte des différentes opérations d'ensemble pavillonnaire

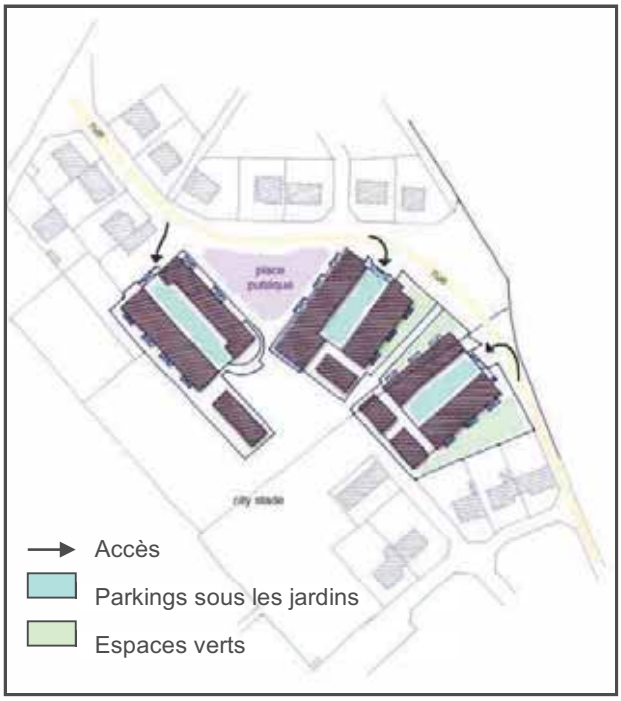


Les formes urbaines particulières

Les logements collectifs de la ZAC de La Mère Grand

Il s'agit de maisonnettes superposées ou logements intermédiaires. L'intégration des parkings s'est réalisée sous les jardins du cœur d'îlot. Cette opération représente une tentative de combiner les avantages du collectif et de la densité ainsi que les avantages de l'individuel (accès particulier aux habitations, jardins privatifs etc).

Cependant, cette opération pâtit de l'éloignement du centre-ville avec les problèmes d'accessibilité aux commerces, aux services publics et aux transports en commun. En effet, elle se situe au sud de la commune, excentrée par rapport au cœur villageois plus dynamique. Elle ne présente également pas de mixité et offre donc une concentration de logements sociaux.







Logements de La Mère-Grand

Cependant, beaucoup de familles y résident depuis de nombreuses années grâce aux efforts de la municipalité sur ce secteur

La résidence de La Marne

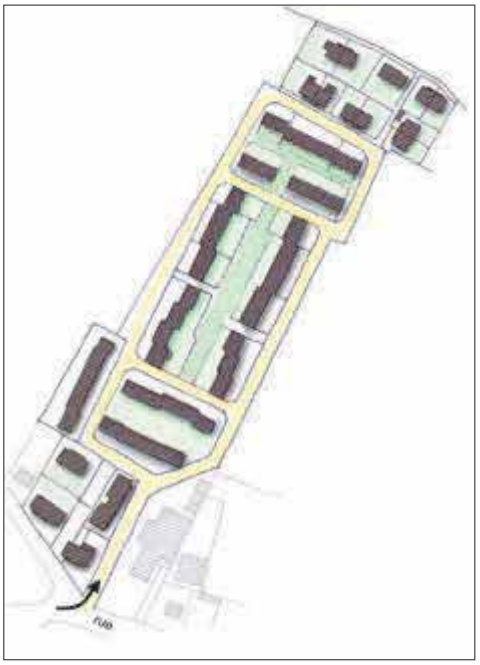
Il s'agit d'un habitat individuel en bande avec façade sur rue et espace commun en cœur d'îlot. Les habitations sont alignées parallèlement à la voie privée. Elles sont identiques, de faible hauteur et plutôt étroites. Chaque bâti dispose à la fois d'un espace de devant privé sur rue et sur l'arrière d'un jardin privé et d'un espace commun autour duquel est organisée la forme urbaine. Le système de desserte fonctionne en boucle.

Cette forme urbaine offre également un bon compromis entre habitations denses et individuelles. Les inconvénients sont la gestion de l'espace commun de cœur d'îlot, qui pour l'instant ne pose pas de problème, la population étant très homogène notamment du point de vue de l'âge mais le risque étant à l'avenir la gestion et l'usage de ces espaces communs.

La résidence de la Marne



Croquis résidence de La Marne



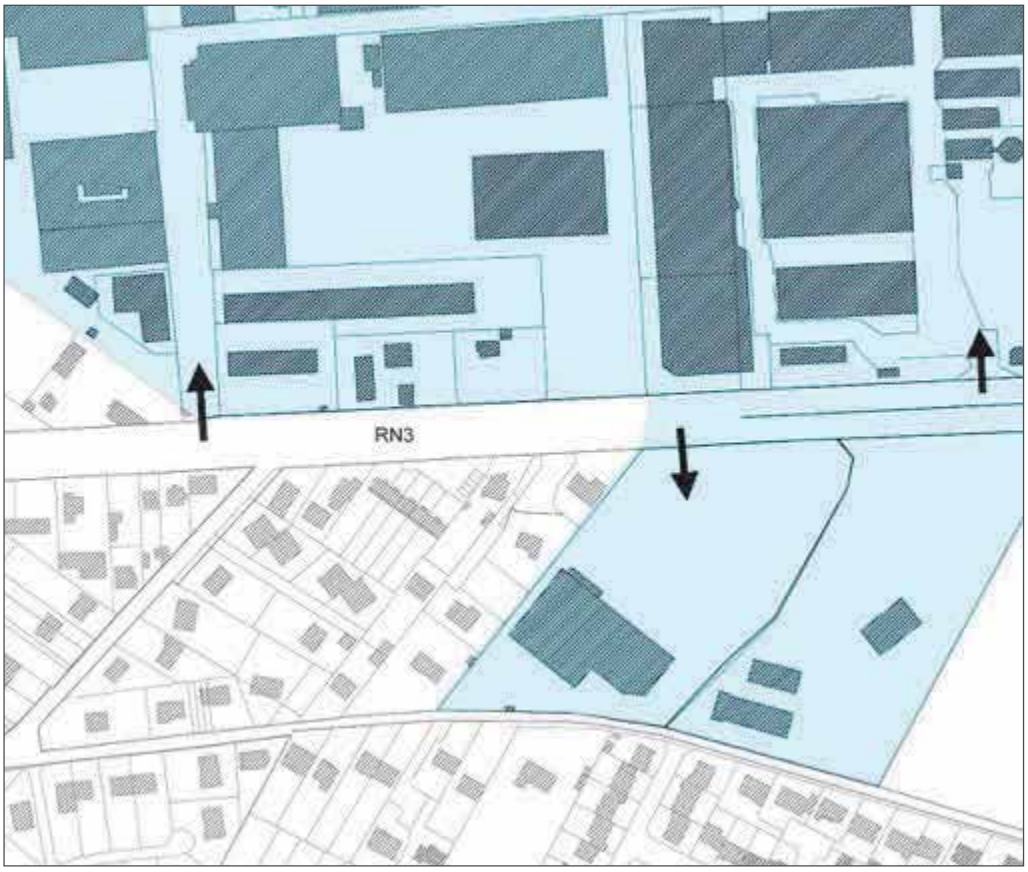


La zone d'activités économiques et commerciales



La zone d'activités économiques et commerciales est apparue dans les années 1950 avec dans un premier temps la construction du site Kleber, puis Marchetto et Recticel. Elle se situe entre la voie ferrée et la RD603. De l'autre côté de la RD603, une grande surface s'est installée venant compléter la zone d'activités. Et enfin la commune a lancé, il y a quelques années, une ZAC d'activités, la ZAC de la Halotte.

Schéma d'organisation de la zone d'activités





La zone d'activités « Kléber »

Cette zone est globalement dégradée. La voirie est en mauvais état, les réseaux sont aériens et de nombreux bâtiments sont à réhabiliter. Toute une partie de cette zone est sous utilisée.

Il y a une entrée unique pour toute la zone, débouchant sur la RD603 au n°67.

Il faut noter la limite Ouest où un long et beau mur en pierre, matérialise la charnière entre la zone d'activités et une propriété très boisée.

L'entrée de la zone d'activités sur la RD603





Site Kléber





La zone d'activités de la Halotte

Elle accueille des activités industrielles, artisanales et s'oriente récemment vers les secteurs des services et du commerce.

L'espace de cette zone est encore relativement récent. Mise à part la surface commerciale à l'entrée de la zone, des entreprises se sont installées récemment dans le fond de la zone.

Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) s'est implanté récemment. Son implantation au sein même de la zone d'activités a l'avantage, en cas d'accident, d'une maîtrise plus rapide du danger. Trilport a déjà connu l'explosion d'une entreprise située dans la ZAC de la Halotte qui a entraîné de nombreux dégâts. En outre, l'entreprise Recticel, située à proximité, est classée SEVESO seuil bas. Trilport n'est donc pas à l'abri du risque technologique. Pour cette raison et pour d'autres qui sont d'ordre du développement économique et de la diversification des activités, l'implantation du SDIS constitue un atout important pour la commune.
En outre, la présence du centre de secours dans une commune est l'assurance d'une intervention rapide pour l'ensemble des risques.

La ZAC



Le stockage de l'entreprise de recyclage Valometal



Vue depuis l'intérieur de la ZAC



Entreprise ayant subi une explosion



La zone commerciale

Les espaces extérieurs du supermarché sont assez bien entretenus. En fond de parcelle, a été aménagé un passage-piétons, qui permet d'accéder à Carrefour Market par le sud. Un cheminement piétonnier a été ainsi créé pour les habitants des lotissements voisins, entre la rue de Saint-Jean et la RD603.

Cette zone commerciale a accueilli depuis fin 2006 jusqu'à sa fermeture une autre grande surface, Ed, dont l'implantation et l'harmonisation avec le site respecte les paysages. Le site est resté inoccupé longtemps. Depuis le début 2015 s'est installée une jardinerie (Garden Discount)

1.3. LE PATRIMOINE URBAIN REMARQUABLE

Les découvertes archéologiques

Sont applicables sur l'ensemble du territoire de la commune les prescriptions de la loi du 27 septembre 1941, validée par ordonnance du 13 septembre 1945, dont l'article 14 prévoit la déclaration immédiate de toute découverte fortuite à caractère archéologique, ainsi que les dispositions de la loi n°80-532 du 15 juillet 1980 protégeant les terrains contenant des vestiges archéologiques. L'application du R.111-4 du CU et du décret du 5 février 1986 devra être systématiquement prévue. De plus, la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001, la loi n° 2003-707 du 1' août 2003 ainsi que le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatifs à l'archéologie préventive s'appliquent également au territoire.

Deux gisements néolithiques ont été mis au jour sur Trilport permettant d'attester de l'occupation de l'homme depuis 3000 à 1500 avant J.-C.

Une nécropole datant de l'époque mérovingienne a été trouvée lors de travaux à la sortie Est de Trilport.

Le patrimoine bâti



Certains bâtiments anciens ou même récents constituent de par leur qualité architecturale le patrimoine bâti de Trilport. Ce patrimoine doit être identifié et nécessiterait pour certains bâtiments une protection.
Tout d'abord l'église (XIIème-XVème siècles), qui ne bénéficie d'aucune protection réglementaire à l'heure actuelle. Il s'agit d'une église primitive érigée lors de la dynastie mérovingienne, autrefois entourée d'un cimetière et construite à l'entrée du bourg. Son entrée principale était située vers la rue de Montceaux, le cimetière se trouvant à l'emplacement de la placette donnant sur la RD603. Le clocher et le parvis de l'église surplombant la rue du Presbytère ont fait l'objet de travaux de rénovation.

Certains pavillons du début du siècle dernier sont alignés le long des rues du Général-de-Gaulle, rue Aveline, rue du Bout Cornet, Villa parisienne. Certains d'entre eux sont en pierre meulière de taille moyenne et témoignent de la qualité de ce type de bâti.













Quelques maisons bourgeoises sont situées en bord de Marne sur de longues parcelles laniérées, sur les coteaux ou bien dans le centre ancien. Elles sont de grande taille, avec des toits à la Mansart et d'importantes entrées. En général, leur hauteur ne dépasse pas les R+1+C et elles sont souvent accompagnées d'un grand jardin arboré.

















Les façades de l'usine Nugue réalisées en 1902. Un bâtiment en béton du site Kléber Colomb, accueillant l'ancienne chaufferie du site Kléber Colombes datant de 1948.
Un château d'eau ancien, en style de pigeonnier, témoin de l'ancien «château du Bordet», dont la propriété a fait place au parc municipal.

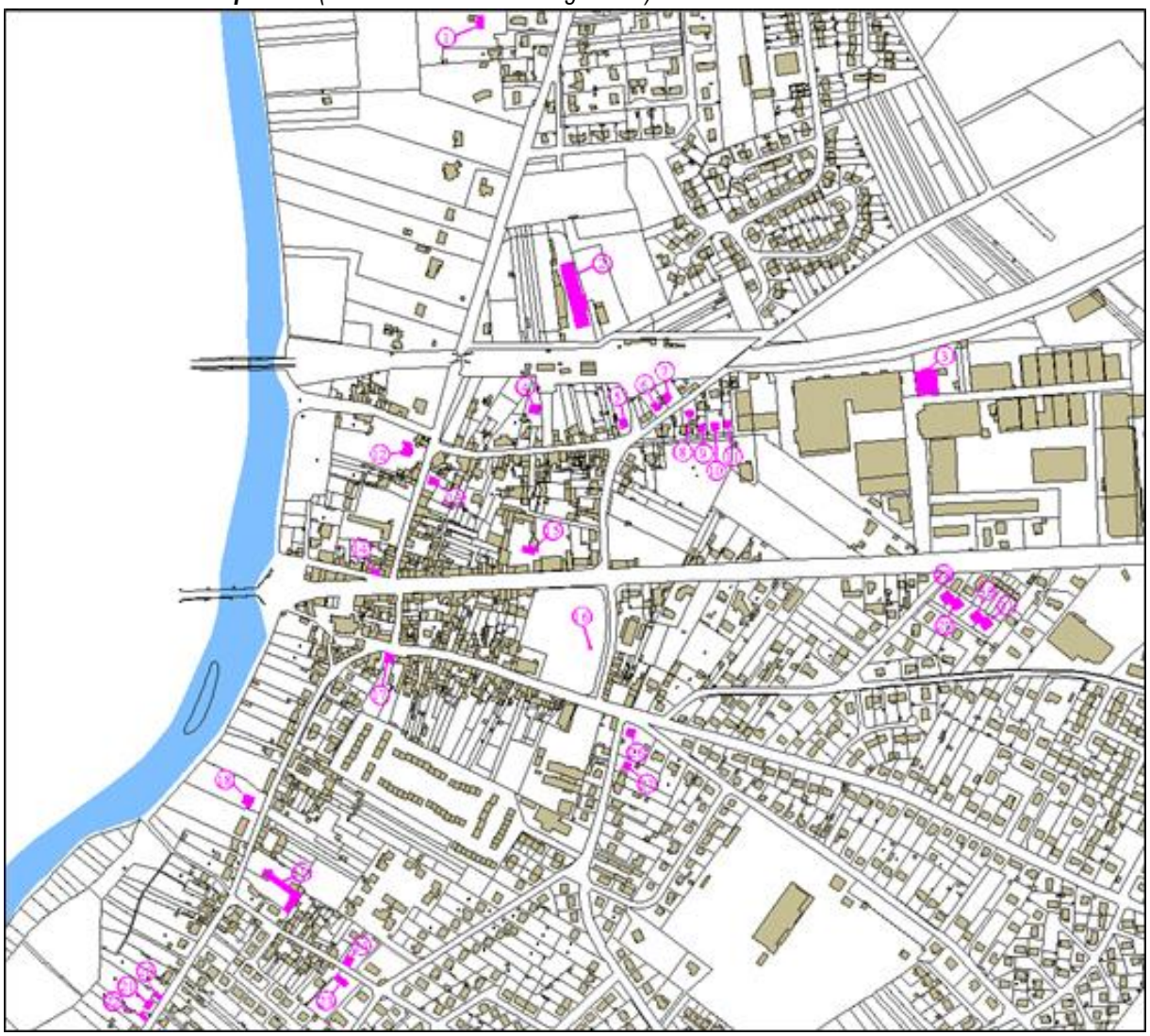




D'anciens corps de fermes sont bien conservés, aujourd'hui intégrés dans la trame urbaine.




Les bâtiments remarquables *(liste en annexe VI du règlement)*

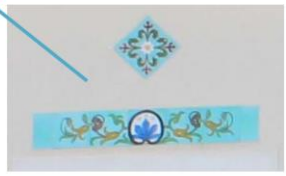




Le bâtiment objet de la révision allégée est une maison bourgeoise implantée en recul de la voie.
Son architecture est assez simple, composé d'un bâtiment principal de volume R+1+Combles et d'une extension en R+Combles.

Le toit est couvert de tuiles mécaniques sans cachet. La façade principale est couverte d'un enduit taloché beige, réhaussée de cinq frises turquoises incluant des motifs floraux.

Une marquise en verre sur armature métal protège la porte d'entrée.





En partie nord du centre-ville, on recense quelques maisons remarquables par la qualité de leurs façades. Le recours à la pierre meulière réhaussée de briques rouges et/ou de pierres blanches permettent de souligner les ouvertures ainsi que les niveaux.

L'ensemble présente un style architectural très cohérent.





Toujours en partie nord, la meulière domine les façades des constructions remarquables.

Certaines façades contiennent des carreaux de faïence turquoise plus ou moins travaillés pour souligner les encadrures de fenêtres.

Les portes d'entrées sont protégées par des marquises en verre.







En partie sud du centre-ville, on recense d'autres maisons remarquables dans des styles plus disparates. Le recours à la pierre meulière réhaussée de briques rouges et/ou de pierres blanches se mêlent à des constructions plus dépouillées aux façades enduites en blanc, crème ou jaune.

Certaines façades contiennent également des carreaux de faïence turquoise








L'architecture remarquable de Trilport se caractérise donc par une majorité de constructions en pierre meulière agrémentée de pierres lisses ou de briques pour souligner les ouvertures ou les niveaux au sein du bâtiment.

Toutefois, quelques bâtiments ont été classés comme remarquables sans présenter ces caractéristiques. C'est le cas du bâtiment concerné par la révision allégée.
Son caractère remarquable n'est lié qu'au fait qu'il présente des carreaux de faïence turquoise sur sa façade, comme d'autres bâtiments présentés ci-avant.

Ainsi, le déclassement de la protection sur le bâtiment objet de la révision allégée se justifie du fait que :

- Le projet est d'intérêt général,
- Cela ne représente que la suppression d'une frise sur un bâtiment remarquable qui n'a pas de singularité car ce type de frise se retrouve sur d'autres bâtiments qui sont inscrits sur la liste des bâtiments remarquables
- La conséquence du non déclassement de cette maison, du fait de sa frise, se traduirait par l'impossibilité de réalisation de 15 logements locatifs sociaux.

Ainsi, le projet d'intérêt général à construire des logements locatifs sociaux est supérieur à la conservation de cette maison.



Villa Belmont en 2006

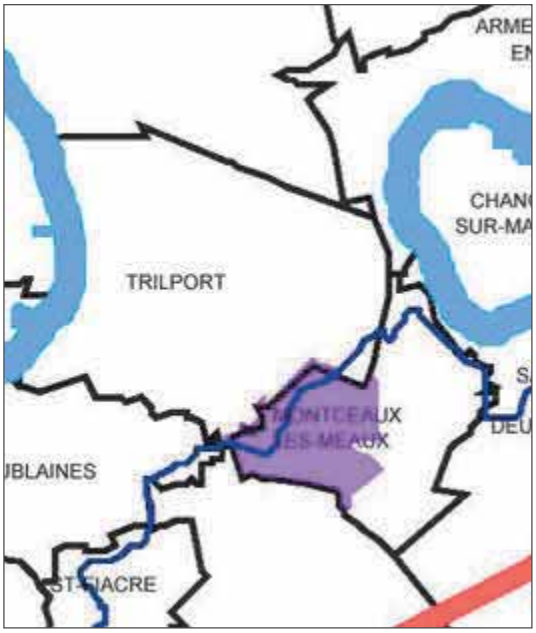


Villa Belmont au début du siècle dernier

Il est également intéressant de noter que de gros efforts sur la qualité architecturale de bâtiments publics ont été consentis ces dernières années (Villa Léo, Rue Aveline, Salle Saint-Exupéry, école maternelle…), ce qui participe à la qualité générale du bâti trilportais.

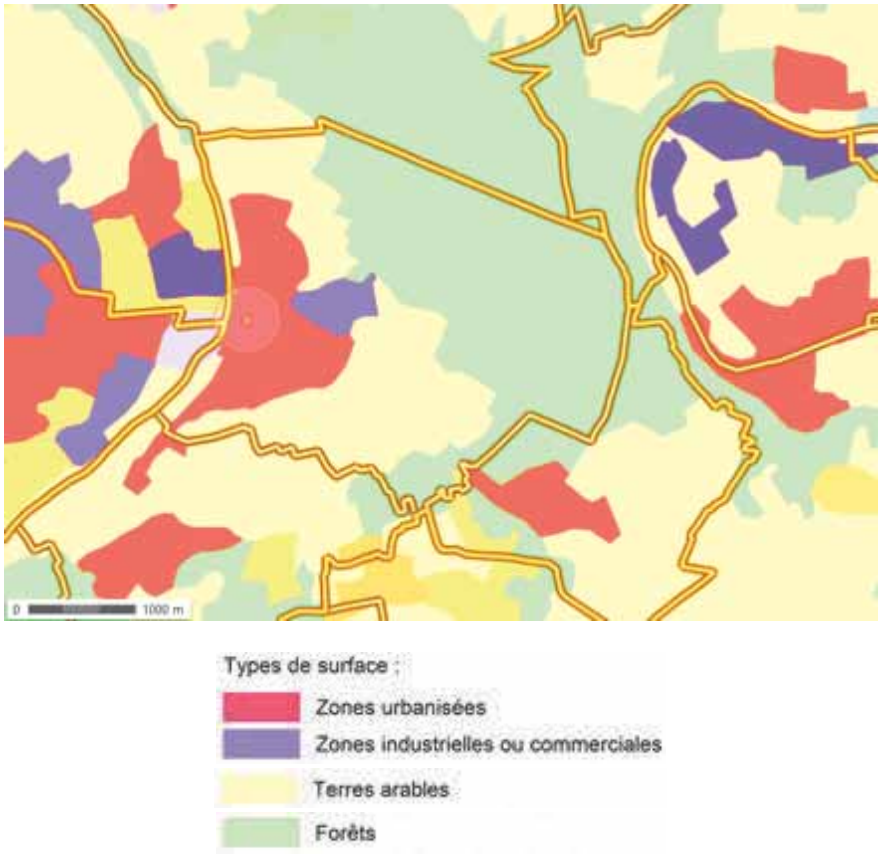
La Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager de Montceaux-lès-Meaux

La ZPPAUP de Montceaux-les-Meaux a été créée le 10 avril 1995. Elle répondait à une volonté communale de conserver la qualité de son patrimoine et de l'intégrer dans les évolutions urbaines futures.
Préalablement à la création de cette ZPPAUP, existait une protection réglementaire au titre des Monuments Historiques concernant le château et impliquant un périmètre de 500 de protection autour de celui-ci. Par conséquent, cette servitude touchait le territoire de la commune de Trilport sur sa limite sud-est. La création de la ZPPAUP en 1995 est venue se substituer à ce rayon de 500m, elle a permis d'instaurer un périmètre beaucoup plus intelligent au regard des éléments à protéger et ne concernait plus Trilport.



1.4. OCCUPATION DES SOLS ACTUELLE

La commune de Trilport est constituée, d'après la base de données Corine Land Cover (2006), de tissu urbain discontinu, de zones industrielles et commerciales, de terres arables et de forêts.

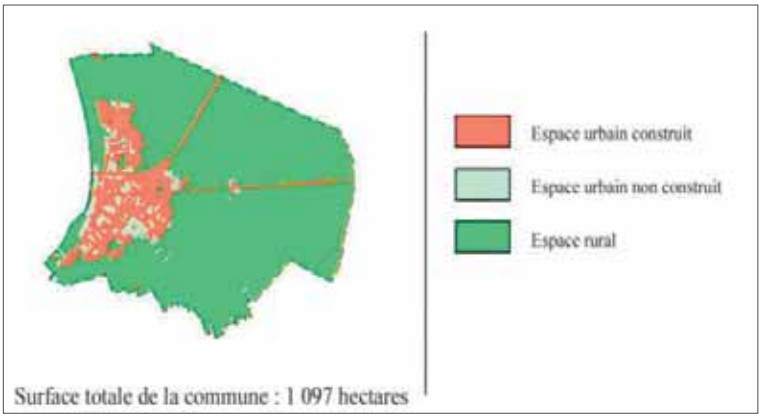


Occupation du sol, Géoportail

La superficie totale de la commune est de 1097 hectares. A Trilport, on trouve successivement organisés en arc de cercle à partir de la Marne, les modes d'occupation du sol suivants: la zone urbaine, la zone cultivée et la forêt de Montceaux.

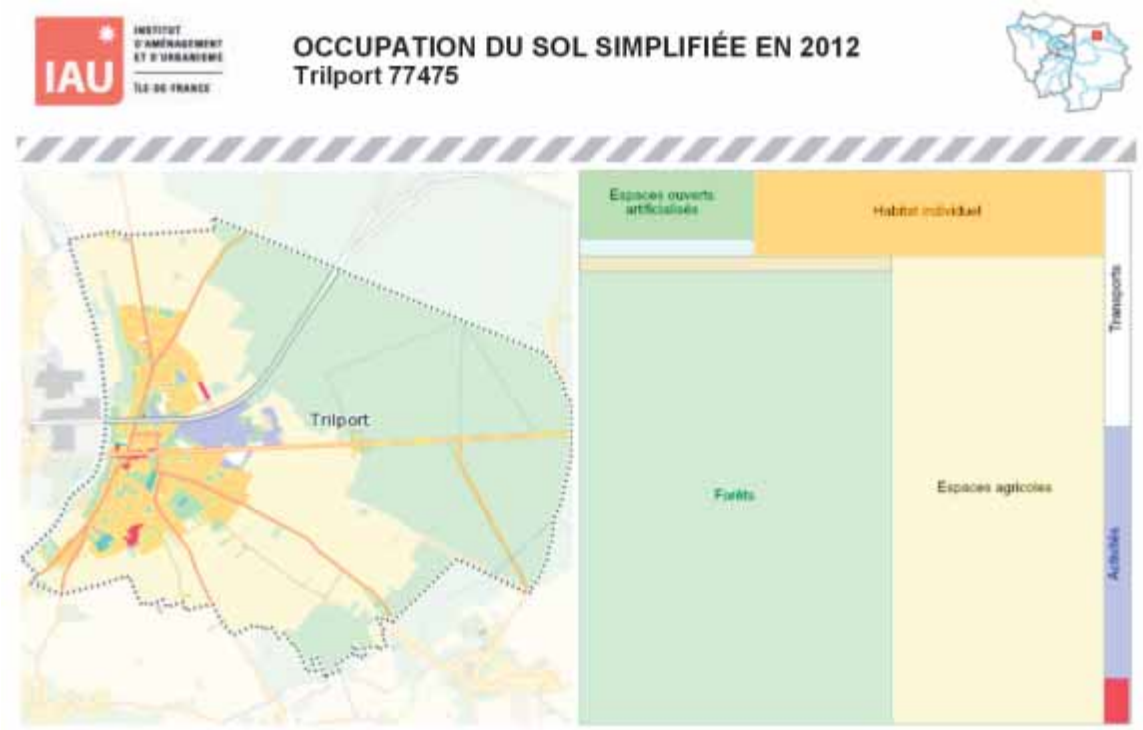
D'après le M.O.S (mode d'occupation des sols), la zone urbaine représente 18,5% de la superficie totale de la commune. Les espaces «naturels» couvrent plus de 80% du territoire communal, dont 46% de la surface communale sont des espaces boisés (forêt de Montceaux) et 33% des espaces cultivés.

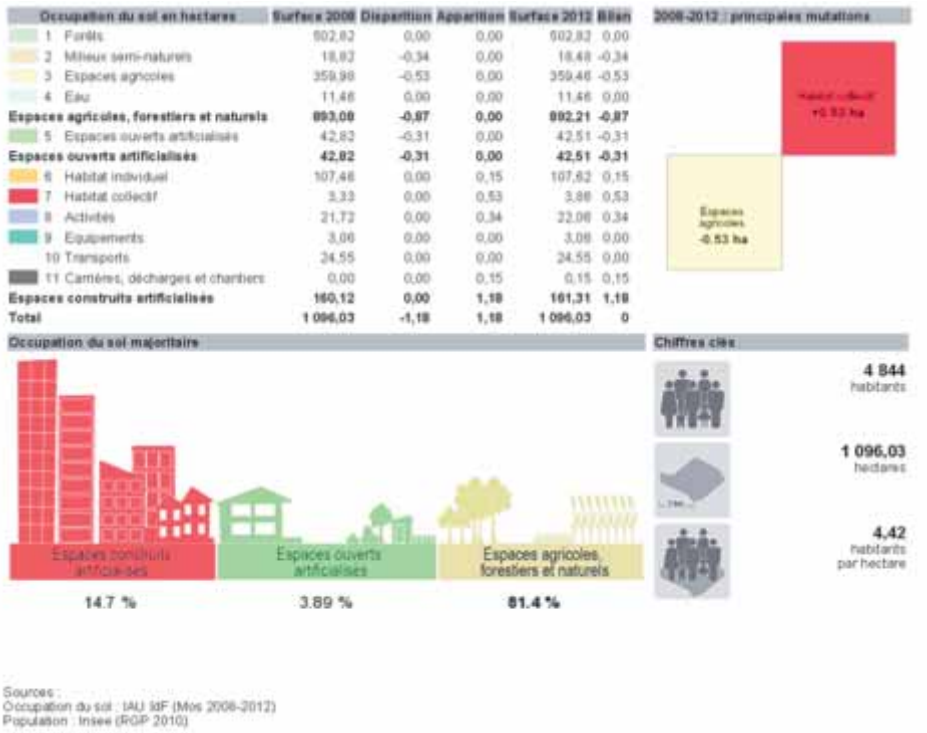
Le Mode d'Occupation des Sols est établi par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (I.A.U.RI.F.) avec l'appui de l'Institut Géographique National. L'analyse de l'état d'occupation des sols est établie tous les quatre ans grâce à une couverture aérienne qui permet de suivre très précisément l'évolution aussi bien de l'urbanisation que des espaces agricoles ou bien que de l'affectation des espaces déjà urbanisés.



Le tableau et la carte suivants indiquent la répartition fine de l'occupation des sols en 2012.

L'occupation du sol (MOS 2012)





Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	602,82	0,00	0,00	602,82	0,00
2 Milieux semi-naturels	18,82	-0,34	0,00	18,48	-0,34
3 Espaces agricoles	359,99	-0,53	0,00	359,46	-0,53
4 Eau	11,46	0,00	0,00	11,46	0,00
Espaces agricoles, forestiers et naturels	**993,09**	**-0,87**	**0,00**	**992,21**	**-0,87**
5 Espaces ouverts artificialisés	42,82	-0,31	0,00	42,51	-0,31
Espaces ouverts artificialisés	**42,82**	**-0,31**	**0,00**	**42,51**	**-0,31**
6 Habitat individuel	107,46	0,00	0,15	107,62	0,15
7 Habitat collectif	3,33	0,00	0,53	3,86	0,53
8 Activités	21,72	0,00	0,34	22,06	0,34
9 Equipements	3,06	0,00	0,00	3,06	0,00
10 Transports	24,55	0,00	0,00	24,55	0,00
11 Carrières, décharges et chantiers	0,00	0,00	0,15	0,15	0,15
Espaces construits artificialisés	**160,12**	**0,00**	**1,18**	**161,31**	**1,18**
Total	**1 096,03**	**-1,18**	**1,18**	**1 096,03**	**0**

Les zones urbanisées qui couvrent 18,5% du territoire communal se caractérisent par :

- Une dominante d'habitat individuel (44% de l'espace urbain), qui fait une large place aux parcs et jardins, notamment potagers (24% de l'espace urbain). La commune de Trilport présente ainsi un caractère résidentiel à échelle humaine.
- Une faible représentation de l'habitat collectif, à l'exception d'un petit noyau de part et d'autre de la RD603 et de la ZAC de la Mère-Grand au sud de la commune.
- Une absence de logements collectifs discontinus de type «cité» (comme la Pierre Collinet ou Beauval à Meaux).
- Une vaste zone d'activités en entrée de ville (9% de l'espace urbain), essentiellement située entre la RD603 et la voie ferrée.

Deux bâtis éloignés du tissu urbain sont à noter : la Ferme de Dancy au nord de la commune et la maison Forestière de la Belle Laie. Ainsi qu'une maison individuelle isolée au sud de Trilport mais en continuité du hameau des Basses Fermes (commune de Fublaines).

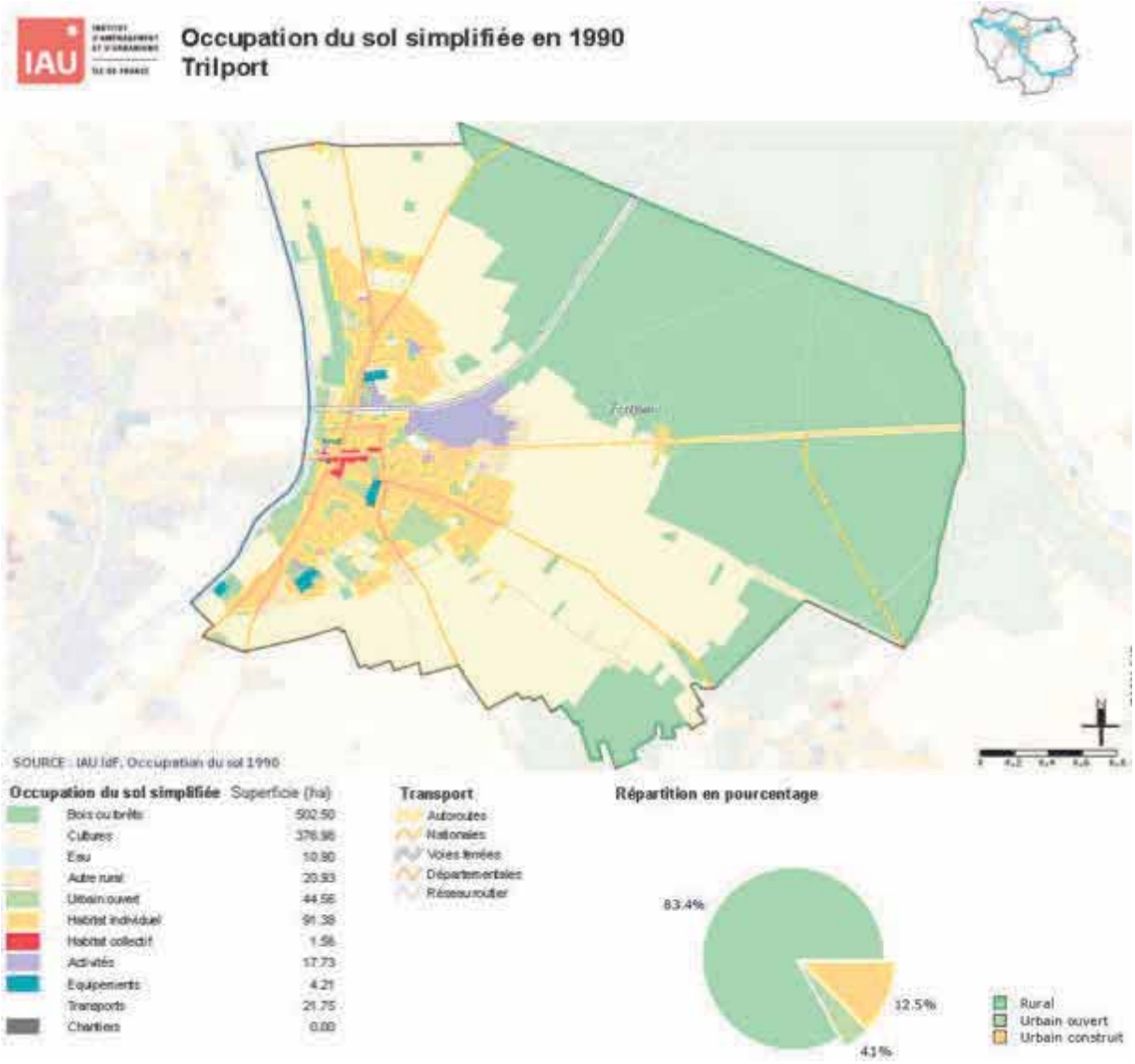


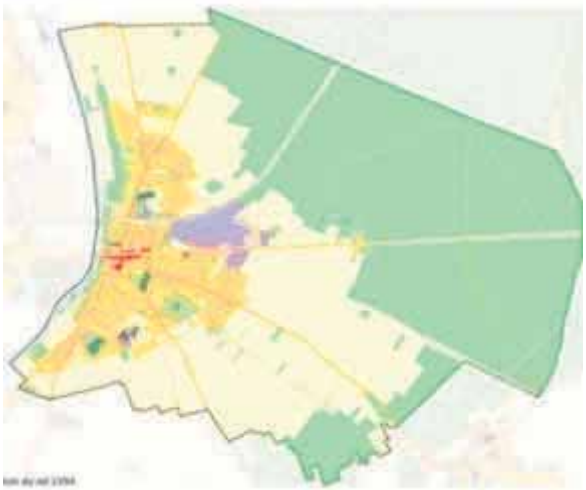
1.5. ANALYSE DE LA CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

La superficie totale de la commune est de 1097 hectares, le bourg est organisé en arc de cercle à partir de la Marne, les modes d'occupation du sol qui se succèdent sont les suivants: la zone urbaine, la zone cultivée et la forêt de Montceaux.

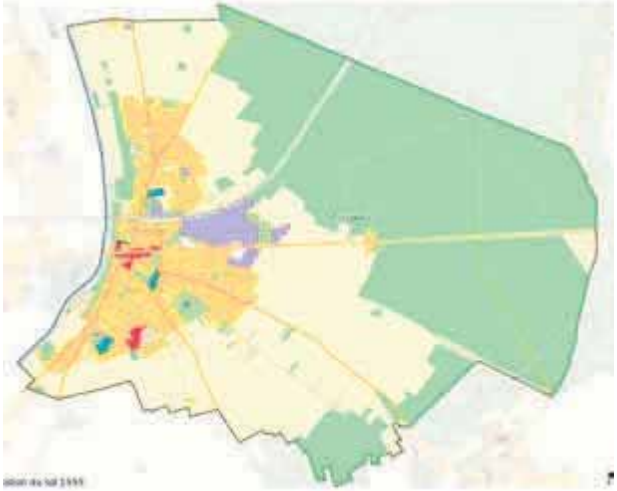
1.5.1. AVANT 2005

En 1990, le territoire communal était rural à plus de 83%. Les espaces agricoles occupant 376,98 hectares, soit 41 % des espaces ruraux. Plus de la moitié est occupée par les bois et forêts (55 %).
12,5 % du territoire se caractérise alors par une occupation urbaine construite, dont les 2/3 sont occupés par l'habitat individuel, l'habitat collectif ne représente que 1%.

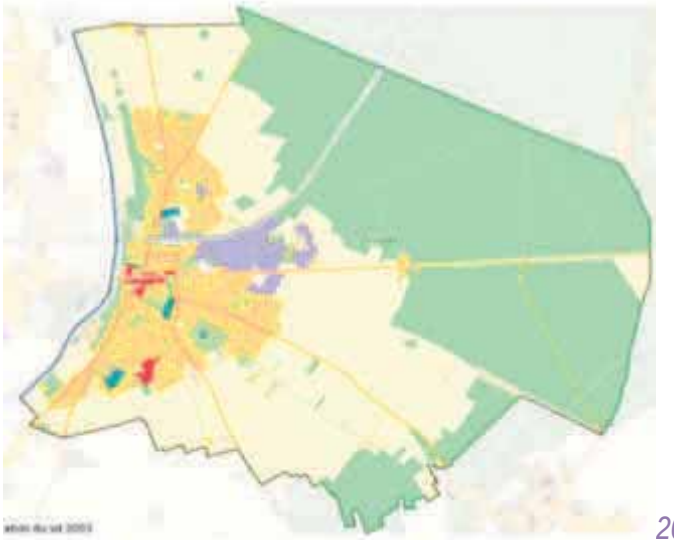




1994



1999



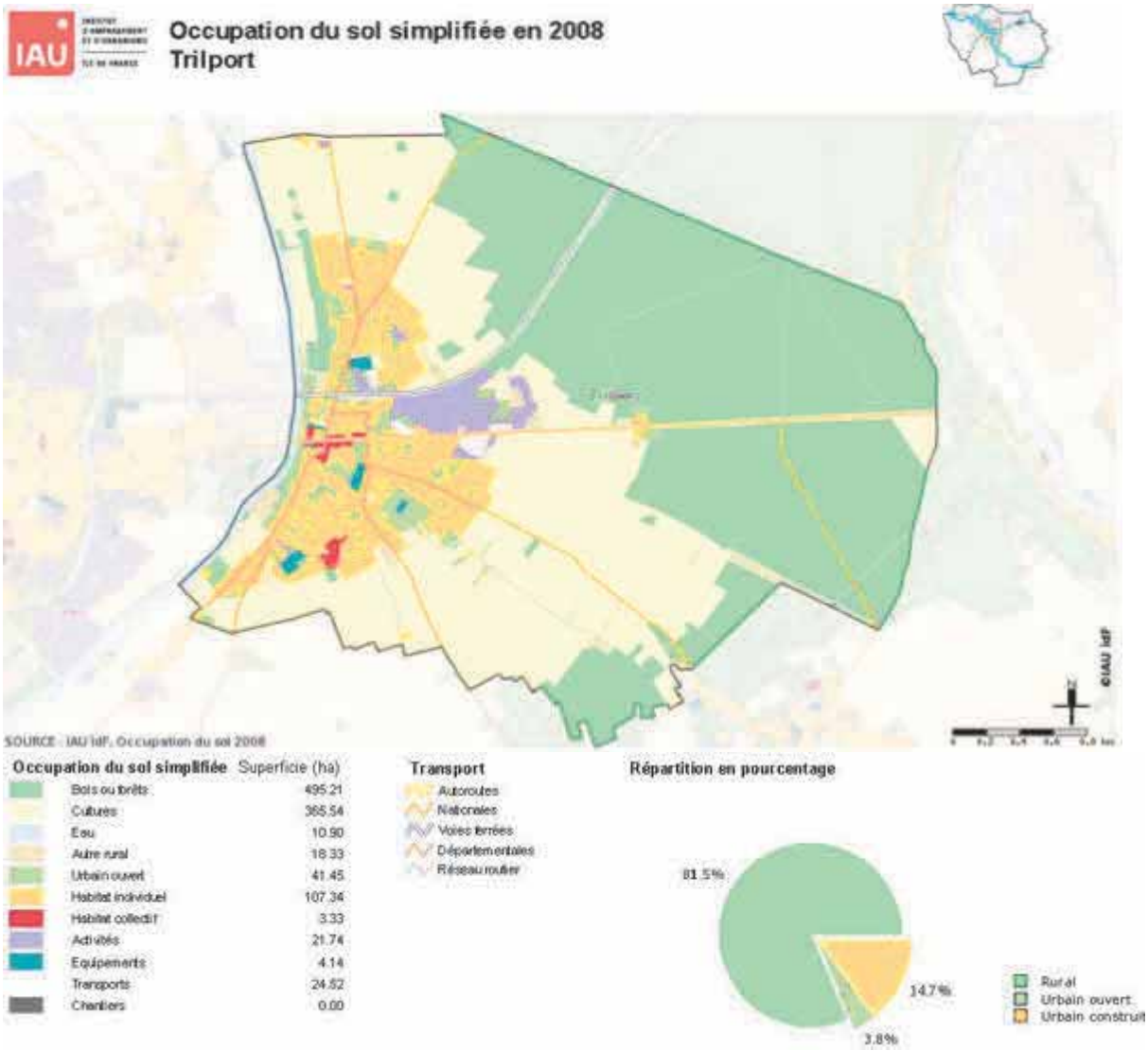
2003

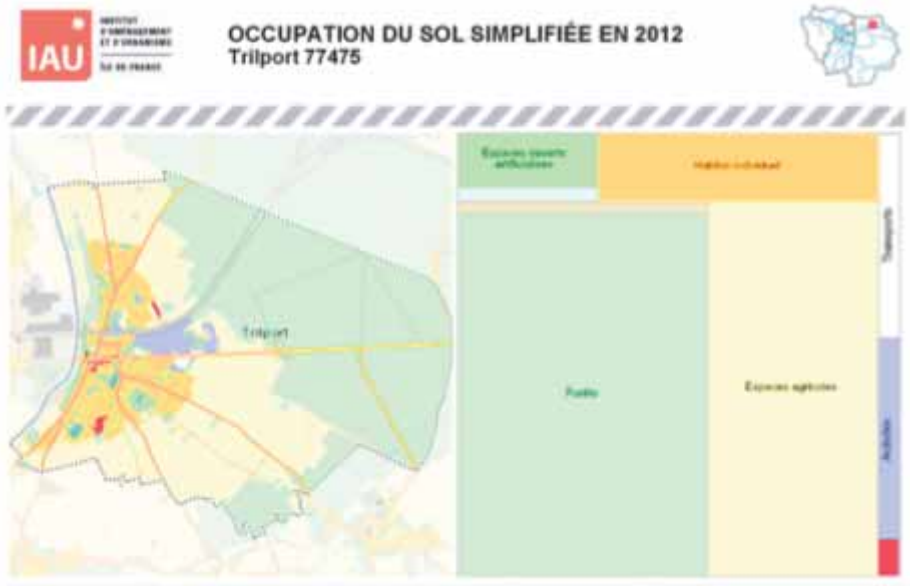
En 1994, près de 4 ha des espaces agricoles ont été urbanisés en 4 ans, principalement au profit de l'extension de la zone d'activités.

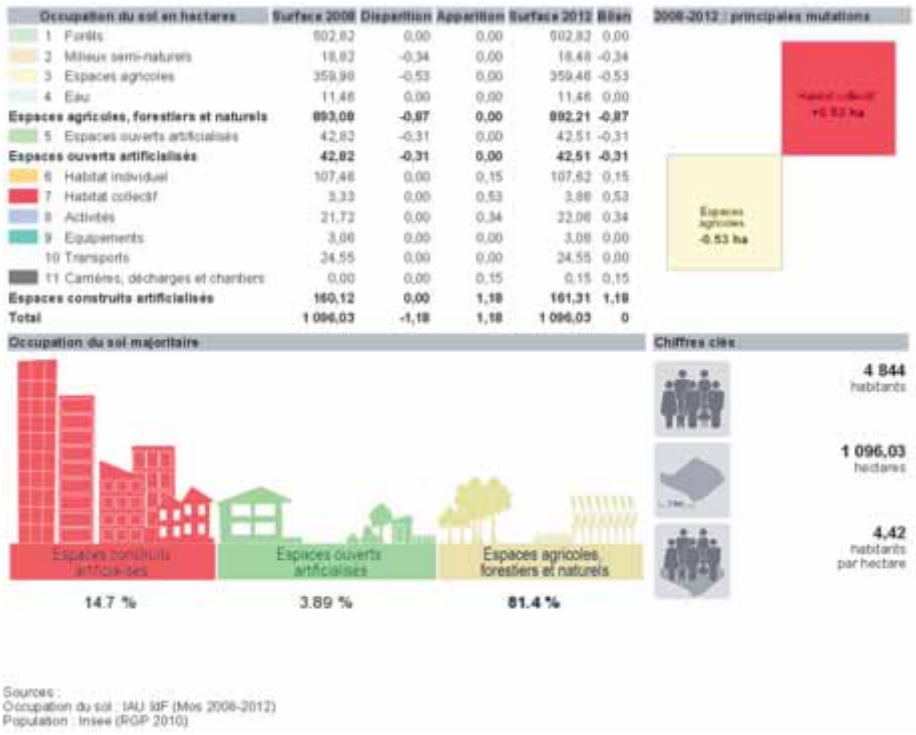
Entre 1994 et 1999, la consommation des espaces agricoles (cultures et autre rural) a représenté 5,12 hectares, ces terrains étant mobilisés pour la réalisation de l'habitat notamment au nord de la commune.

Entre 1999 et 2003, 5,2 hectares des espaces agricoles ont été urbanisés notamment à l'est pour l'extension de la zone d'activités et au sud de la commune pour la réalisation de l'habitat.

1.5.2. DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES







Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	602,82	0,00	0,00	602,82	0,00
2 Milieux semi-naturels	18,82	-0,34	0,00	18,48	-0,34
3 Espaces agricoles	359,99	-0,53	0,00	359,46	-0,53
4 Eau	11,46	0,00	0,00	11,46	0,00
Espaces agricoles, forestiers et naturels	**993,09**	**-0,87**	**0,00**	**992,21**	**-0,87**
5 Espaces ouverts artificialisés	42,82	-0,31	0,00	42,51	-0,31
Espaces ouverts artificialisés	**42,82**	**-0,31**	**0,00**	**42,51**	**-0,31**
6 Habitat individuel	107,46	0,00	0,15	107,62	0,15
7 Habitat collectif	3,33	0,00	0,53	3,86	0,53
8 Activités	21,72	0,00	0,34	22,06	0,34
9 Equipements	3,06	0,00	0,00	3,06	0,00
10 Transports	24,55	0,00	0,00	24,55	0,00
11 Carrières, décharges et chantiers	0,00	0,00	0,15	0,15	0,15
Espaces construits artificialisés	**160,12**	**0,00**	**1,18**	**161,31**	**1,18**
Total	**1 096,03**	**-1,18**	**1,18**	**1 096,03**	**0**

Sources :
Occupation du sol : IAU IdF (Mos 2008-2012)
Population : Insee (RGP 2010)

Avant/après des projets d'urbanisation ayant consommé des espaces naturels depuis 2005 :



ZAC de la Halotte,
Photographie aérienne de 2005, GoogleEarth



ZAC de la Halotte,
Photographie aérienne de 2011, GoogleEarth

0,57 hectares



Route de Lizy,
Photographie aérienne de 2011, GoogleMap



Route de Lizy,
Plan de cadastre de 2015

1,3 hectare

Entre 2005 et 2015 (dix dernières années) plusieurs terrains naturels ont été consommés par l'urbanisation :

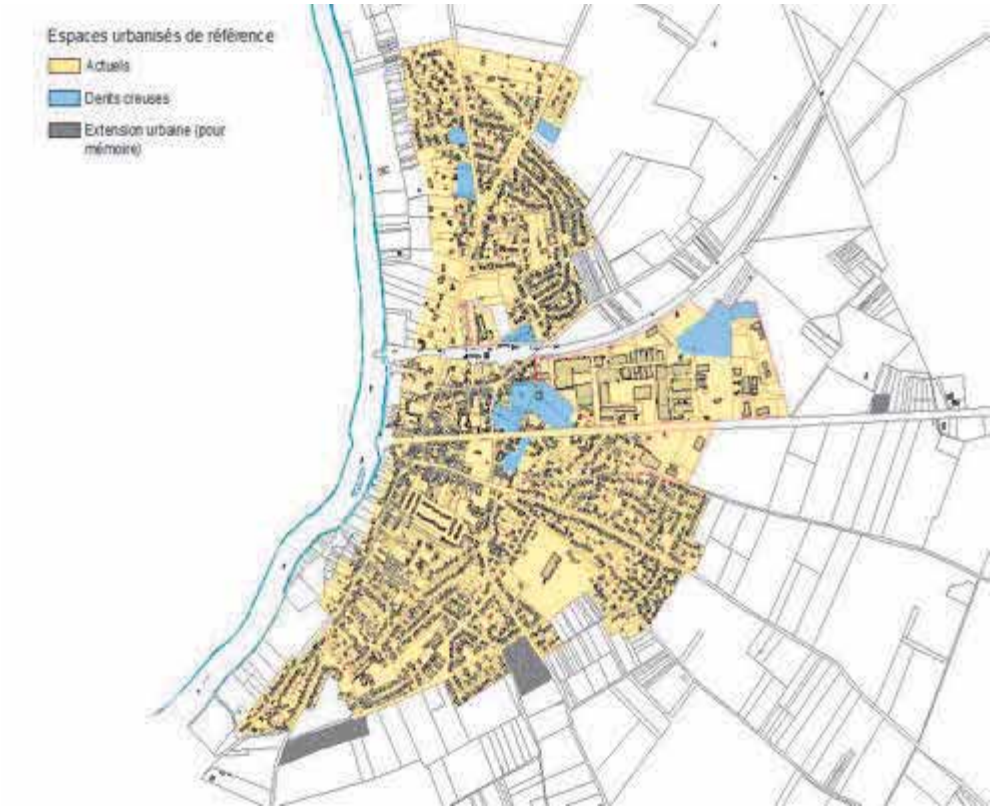
- La construction de bâtiment d'activités avenue de Verdun, dans la ZAC de la Halotte, sur une friche végétale
- La construction d'une opération de logements route de Lizy sur des parcelles agricoles

La surface totale est estimée à environ 1,87 hectares.

1.6. LES CAPACITES DE DENSIFICATION DE L'ENSEMBLE DES ESPACES BATIS

1.6.1. LA DENSITE HUMAINE

On dénombre à Trilport 4 898 habitants et 1 133 emplois (chiffres Insee 2012). La superficie de l'espace urbanisée étant égale à 171,45 hectares, la densité humaine est donc (en 2012) de 6031 / 171,45 soit 35 personnes par hectare.



Calcul de la Superficie Urbaine de Référence

Superficie Urbaine de Référence	hectares
Superficie urbaine actuelle au sens du SDRIF	171,45
Dents creuses	7,74
Superficie Urbaine totale projetée	179,19
Pour mémoire : extension urbaine prévue par le PLU	4,45

1.6.2. LA DENSITE MOYENNE DES ESPACES D'HABITAT

En 2012, on dénombrait 1997 logements à Trilport. Les espaces d'habitat (surfaces occupées par de l'habitat individuel ou collectif, y compris les espaces privatifs et les espaces communs*) occupaient 143,6 hectares.
La densité moyenne des espaces d'habitat est donc de 1997 / 143,6, soit 13,77 logements par hectare.

* Définition du SDRIF 2013

Calcul de la Superficie des espaces d'habitat

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

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

1.6.3. LES ESPACES DE DENSIFICATION

Le PLH de la CAPM prévoit à l'horizon 2018 la réalisation de 4080 logements. Dans cet objectif global, 298 logements sont prévus à Trilport (D'ici 2018).

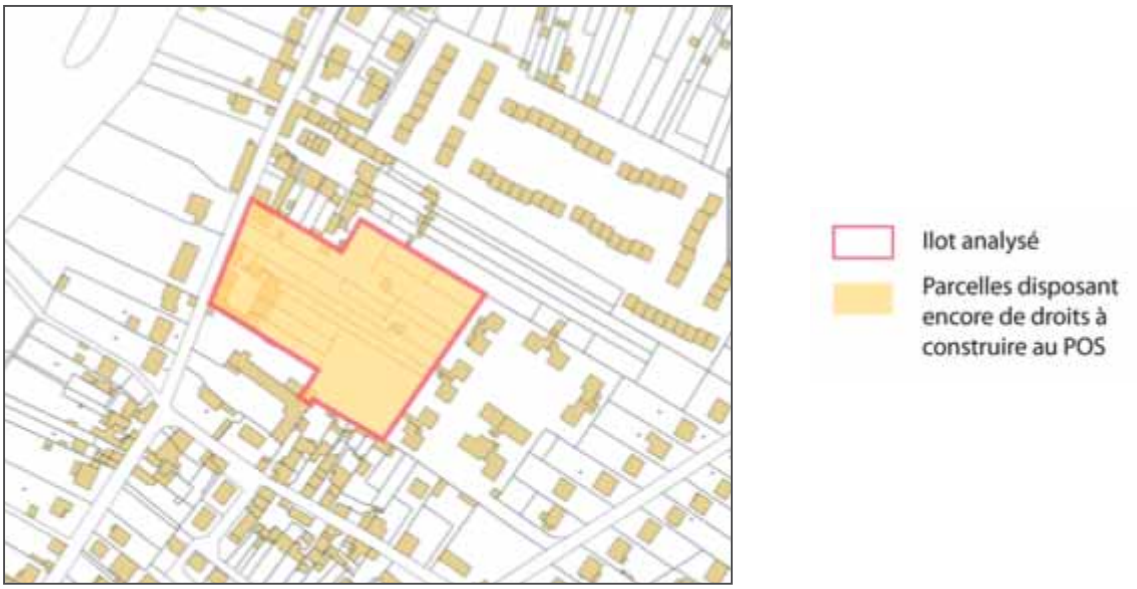
L'analyse du tissu urbain de la commune et de ses extensions récentes révèle une capacité de densification d'environ 600 logements supplémentaires.

En cœur de ville par exemple, l'îlot Saint-Fiacre/Verdun/Armentières (destiné à accueillir l'éco quartier Ancre de lune) semble propice à l'accueil de nouveaux logements. Par ailleurs, il existe également des possibilités de densification dans le reste du tissu urbain en zones UA, UB et UG.

Exemple de possibilité d'extension en zone UA au POS

CES : coefficient d'emprise au sol
SP : surface de plancher

	Existant	Autorisé	Parcelles en dessous du seuil	SP supplémentaire autorisée
CES	De 0% à 27,5%	50%	18/18	De 110m² à 1138m²



Exemple de possibilité d'extension en zone UB au POS

CES : coefficient d'emprise au sol
SP : surface de plancher

	Existant	Autorisé	Parcelles en dessous du seuil	SP supplémentaire autorisée
CES	De 0% à 22,7%	50%	7/7	De 209 m² à 1245 m²



Exemple de possibilité d'extension en zone UG au POS

CES : coefficient d'emprise au sol
SP : surface de plancher

	Existant	Autorisé	Parcelles en dessous du seuil	SP supplémentaire autorisée
CES	De 5% à 16,4%	35%	16/16	De 166m² à 528 m²



1.7. LES ENTREES DE VILLE

Carte sur les entrées de ville de la commune de Trilport



Source : Atelier TEL, issu de la carte réseau viaire de l'IAURIF

La ville de Trilport possède plusieurs entrées de ville du fait des différentes liaisons routières avec ses communes voisines.
La ceinture agricole à l'Est de la commune ainsi que le passage de La Marne à l'Ouest formant la frontière avec la ville de Meaux permet une très bonne lisibilité des paysages caractéristiques de la commune depuis les différentes entrées de ville. De plus, la configuration géographique et topographique de Trilport accentue les vues dégagées et souligne les entrées dans le tissu urbain.

Entrée de ville n°1, à l'Est par la RD603

Par l'Est, l'arrivée sur Trilport offre un panorama intéressant. La qualité paysagère est remarquable dès la sortie de l'autoroute A4 : suivi de la Marne sur quelques kilomètres, traversée du bourg traditionnel de St-Jean-les-deux-Jumeaux et montée sur la forêt domaniale de Montceaux dont on aperçoit aisément les lisères depuis la RD603.
Lorsqu'on arrive au plus haut niveau de la forêt de Montceaux, la ville de Trilport se dessine le long de la perspective que constitue la RD603 suivi de la ville de Meaux en arrière-plan.
Cette entrée de ville a fait l'objet d'une étude spécifique menée en 2005 qui a abouti à la révision simplifiée n°2 du POS. Cette étude d'entrée de ville répond aux prescriptions des articles L 111-6 à 111-10 du Code de l'urbanisme permettant une ouverture à l'urbanisation des espaces situés aux abords de la RD603 en entrée de ville Est de Trilport. Cette ouverture à l'urbanisation a été justifiée au regard des cinq critères que sont : nuisances, sécurité, qualité architecturale, qualité de l'urbanisme et des paysages.

Entrée de ville n°1



Entrée de ville n°2, à l'Ouest par la RD603

L'arrivée depuis Meaux, par l'Ouest est marquée par un alignement de platanes caractéristique. Autrefois, ces alignements le long des nationales, entre deux villages, étaient très fréquents en Seine-et-Marne. Leur rôle était de signaler la route et de permettre un cheminement à l'abri du soleil.

Malgré la traversée de La Marne, l'arrivée par l'Ouest est marquée par la continuité urbaine de l'agglomération, à l'inverse de l'arrivée par l'Est qui marque une rupture entre un espace à dominante rurale et un espace urbanisé. Du pont de Trilport, on peut observer un front urbain constitué dans la majorité des cas par des constructions rurales anciennes de deux à trois niveaux.

Entrée de ville n°2



L'entrée de ville n°3, par la D228a

Il s'agit de l'entrée de ville par le sud-ouest de la commune, c'est-à-dire par la Départementale D 228a. Cette départementale relie Trilport à la commune de Nanteuil-les-Meaux. Il s'agit d'une voie très empruntée puisqu'elle permet l'accès à l'A4 en évitant Meaux et ses embouteillages. Cette entrée de ville se décompose en deux temps. Dans une première séquence, les vues sont dégagées de chaque côté de la voie. Vers l'ouest, le paysage agricole est remarquable. Ces espaces constituent le point de départ de la ceinture agricole qui entoure Trilport jusqu'au nord. Des aménagements paysagers qualitatifs ont été réalisés par les services municipaux (panneau « ville fleurie », plantations, fleurs etc). Vers l'est, une échappée visuelle permet d'apercevoir la Marne derrière les boisements du bord de rivière. Cette première séquence constitue une respiration fondamentale qu'il serait dommageable de voir disparaître.

Dans la seconde séquence, l'urbanisation reprend de part et d'autre de la voie, avec un bâti pavillonnaire relativement récent. Cette urbanisation est limitée par le ru du Travers dont la végétation permet une bonne transition avec l'espace naturel. Les arbres et buissons du ru en lisière de l'urbanisation permettent une bonne intégration du bâti dans le paysage.

Entrée de ville n°3



L'entrée de ville n°4, par la D17

Cette entrée de ville se situe sur la D17, en provenance de Fublaines. Un déséquilibre caractérise cette entrée de ville. A l'ouest se dessinent tout d'abord les terres agricoles suivies rapidement par des maisons individuelles implantées parallèlement à la voie. A l'est, les espaces urbanisés commencent plus en amont.

A l'ouest, un trottoir et des stationnements sont aménagés devant les habitations pour le stationnement et les accès piétons. En revanche à l'est le traitement est de type plus routier. Cette partie de l'entrée de ville a fait récemment l'objet d'aménagements qualitatifs : petites plantations sur les bas-côtés.



Entrée de ville n°4



L'entrée de ville n°5, par la D33

Cette entrée de ville par la D33 est également marquée par un déséquilibre entre d'un côté de l'habitat et de l'autre côté les champs cultivés. Les résidences sont de type pavillonnaire. On remarque également une moindre qualité paysagère de cette entrée de ville par rapport aux autres entrées de ville de la commune (peu ou pas de trottoirs, route en mauvais état etc).

Entrée de ville n°5



L'entrée de ville n°6, par la D97

D'une altitude moyenne de 75 mètres avant de pénétrer dans la zone urbaine, la D97 traverse les paysages très ouverts de la zone cultivée. Les éléments les plus remarquables de cette séquence sont : les lisières boisées et le front urbain, les boisements qui longent la Marne et la ligne à très haute tension qui coupe la route en biais juste à l'entrée de la ville.

Entrée de ville n°6



Au niveau urbain, l'entrée de ville est marquée par une dichotomie avec du pavillonnaire très visible à l'Ouest et des propriétés plus grandes protégées par de vastes clôtures, à l'Est.
La hauteur de l'ensemble des bâtiments est faible (R+1+C). Les maisons situées à l'Est sont accessibles par une voirie privée en impasse donnant sur la RD97. Les habitations de l'Est accèdent directement par la RD97.

Un certain manque d'unité au niveau de l'implantation du bâti par rapport à la départementale est à noter. A l'Ouest, plusieurs constructions sont implantées en biais par rapport à cet axe. Cette mauvaise intégration est accentuée par l'absence de plantations en clôture qui pourraient faire écran. En revanche, à l'Est, on observe de vastes propriétés mieux intégrées derrière des clôtures abondamment plantées.

La D97 est une départementale très fréquentée et la circulation journalière est d'environ 3000 véhicules par jour dans les deux sens confondus (d'après l'étude de circulation effectuée en juin 98 par le Conseil général de Seine-et-Marne). Elle rejoint la D17 juste après son entrée dans la zone urbaine et débouche sur la RD603 en plein cœur de Trilport. Bruits, circulation et passage de la ligne à très haute tension sont les principales nuisances que subit ce secteur.

L'entrée de ville n°7, par la D17

La D17 vient de la commune d'Isles-les-Meldeuses et traverse la forêt de Montceaux avant d'arriver sur Trilport. Dans cette entrée de ville aussi, les éléments remarquables sont les vues sur les espaces agricoles de chaque côté de la voie en sortant du bois. Cependant les vues ne sont que de courte durée puisque l'entrée dans le tissu urbain se fait rapidement. Depuis la réalisation d'un lotissement à l'est de la voie, la perception paysagère de cette entrée est équilibrée au niveau de l'accès dans l'urbanisation. Cependant, les limites de l'urbanisation sont largement plantées sur l'ouest alors que l'on ne perçoit que le bâti sur l'est. La réglementation du POS ayant imposé la réalisation de plantations en limite de la nouvelle opération, ce déséquilibre devrait être comblé dans quelques années.
Un élément vient perturber le paysage, il s'agit de la ligne haute tension.

Entrée de ville n°7



L'entrée de ville n°8, par la D19

Cette entrée de ville se caractérise par l'absence de visibilité du tissu urbain de Trilport contrairement aux autres entrées de ville. La RD19 permet l'accès à Montceaux-les-Meaux et se dirige plus loin vers Coulommiers.
Depuis Montceaux-les-Meaux, l'entrée de ville de Trilport correspond également à l'entrée dans la forêt domaniale de Montceaux. Les espaces boisés de part et d'autre de la voie, ainsi que le dénivelé que subit la départementale pour rejoindre la D603, rendent cette entrée de ville remarquable.

Entrée de ville n°8



L'entrée de ville n°9, par la route de Montceaux-les-Meaux

Cette entrée de ville par la route de Montceaux-les-Meaux est une des entrées de ville les plus remarquables de Trilport. Le paysage est ouvert vers les espaces agricoles qui forment un cirque de chaque côté de l'entrée de ville. L'urbanisation de Trilport ne se distingue qu'au loin et se confond presque dans le paysage. Les lisières des bois de la forêt domaniale de Montceaux viennent à leur tour entourer les terres agricoles et contrastent avec la plaine légèrement vallonnée.

Entrée de ville n°9



2. L'HABITAT

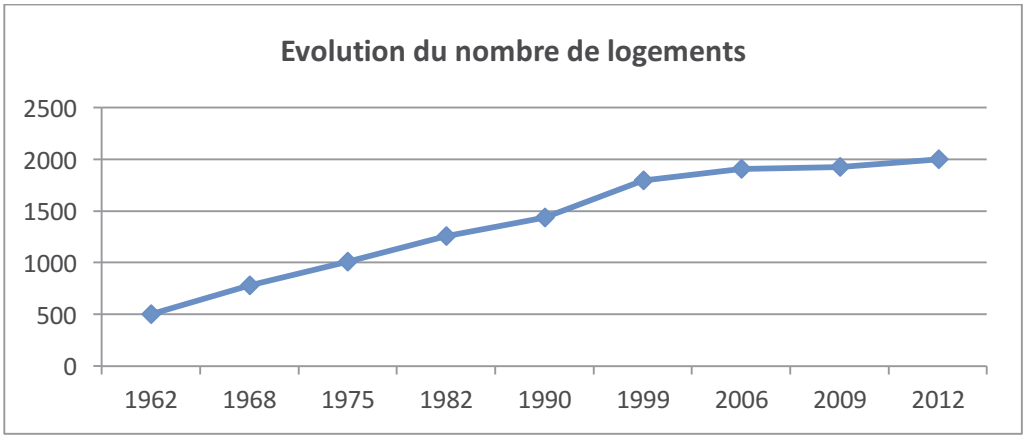
Il convient de présenter dans un premier temps les caractéristiques du parc de logements présent sur la commune avant d'analyser les particularités de la population. L'évolution et la structure d'une population s'expliquent en effet par les éléments qui définissent le logement.

Nous partons de l'hypothèse suivante : l'offre de logements et ses propriétés conditionnent les spécificités de la population habitante. Il en est le principal déterminant. Aussi, cette présentation tiendra compte de ce lien de causalité.

2.1. LES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS

2.1.1. UNE URBANISATION CONTINUE

La commune de Trilport comptait 1926 logements en 2006, 128 logements de plus qu'en 1999 et 18 de plus qu'en 2006.



© Insee, RP2012 exploitations principales

La commune compte au dernier recensement 1997 logements (2012), soit environ 200 de plus qu'en 1999.

Tableau : Croissance du nombre de logements

Année de recensement	Nombre de logements	Croissance entre les recensements	Croissance annuelle moyenne
1962	501		
1968	781	280	47
1975	1 005	224	32
1982	1 253	248	35
1990	1 437	184	23
1999	1 798	361	40
2006	1 908	110	16
2009	1 926	18	6
2012	1997	71	23

Entre 1962 et 2006, le parc de logements trilportais a connu une progression régulière de logements, de l'ordre d'une trentaine de logements neufs par an. Le rythme de la construction s'est légèrement ralenti entre 1982 et

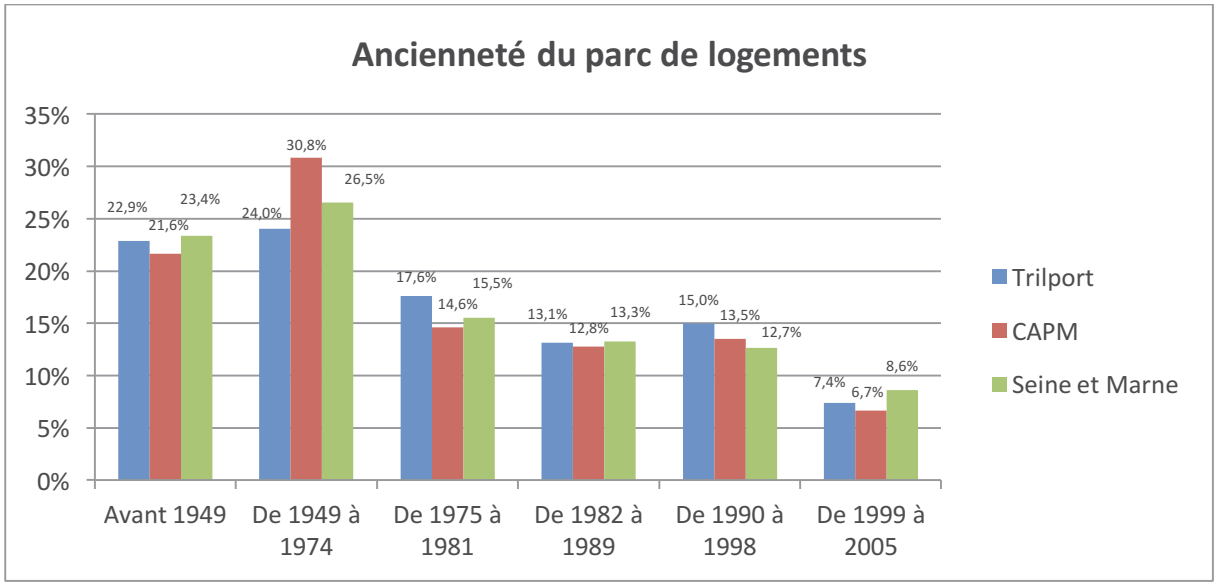
1989, mais entre 1990 et 1999, on a pu observer une reprise de la construction en particulier avec la réalisation de la ZAC de la Mère-Grand et du lotissement pavillonnaire des Hauts-de-Trilport.
Après 1999, la tendance s'est à nouveau ralentie avec une augmentation d'environ 16 logements par an et de 6 logements par an depuis 2006. Néanmoins, une reprise est notable après 2009 avec une moyenne de 23 logements construits par an, grâce à trois inflexions communales :

- Lancement d'un parc d'équipements publics
- Restructuration des services
- PLU

2.1.2. UN PARC DE LOGEMENTS RECENTS

La production de logements à Trilport se caractérise par sa régularité, même si chacune des opérations ne représentaient pas plus de 100 logements. Cela induit une répartition des logements selon leur âge plus équilibrée qu'ailleurs. Le parc de logements trilportais présente deux caractéristiques :

- Un parc de logements anciens (c'est-à-dire construit avant 1949) important : ils représentaient presque le quart des logements communaux en 2008 (22,9%), chiffre proche de celui de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux ;
- D'autre part, Trilport n'a pas connu la construction massive de logements collectifs sous forme de cités d'habitat social, pendant la période des 30 Glorieuses (1945-1975). L'ensemble du parc est récent, puisque plus de 50% des logements trilportais ont été construits après 1975 (53,1%).



©RGP 2008, exploitation principale

Tableau : Ancienneté du parc de logements jusqu'en 2005

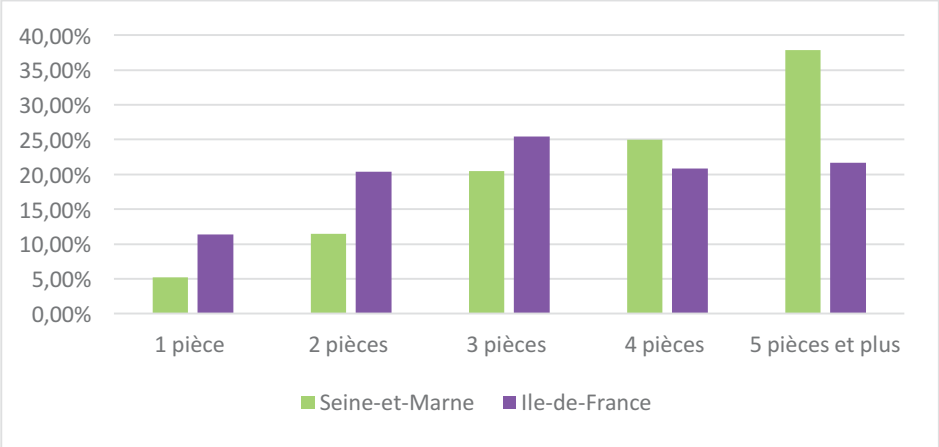
	Trilport (Nbre)	Trilport (%)	CA Pays de Meaux	Seine-et-Marne	Ile-de-France
Avant 1949	437	22,9%	21,6 %	23,4%	32,5%
De 1949 à 1974	459	24,0%	30,8%	26,5%	34,4%
De 1975 à 1981	337	17,6%	14,6%	15,5%	11,9%
De 1982 à 1989	251	13,1%	12,8%	13,3%	7,8%
De 1990 à 1998	286	15,0%	13,5%	12,7%	8,4%
De 1999 à 2005	141	7,4%	6,7%	8,6%	5,0%
Ensemble	1 911	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

©RGP 2008, exploitation principale

2.1.3. UNE MAJORITE DE GRANDS LOGEMENTS

La prédominance de l'habitat individuel, jusqu'en 2009, explique le nombre élevé de grands logements. Ainsi, Trilport compte essentiellement des grands logements de 4 pièces et plus (76% contre 64% en Seine-et-Marne et 43% en Ile-de-France) et en particulier de plus de 5 pièces (44% des résidences principales).
Les petits logements sont donc sous-représentés : la commune accueille 3,4% de 1 pièce et 6,9% de 2 pièces (soit 10,3% des logements de Trilport), alors que les ménages de 1 et 2 personnes, potentiellement intéressés par ce type de logements, représentent 54% des ménages trilportais. En effet, Trilport compte 5,2 ménages de 1 à 2 personnes pour seulement 1 logement de 1 à 2 pièces (contre 3,5 ménages en Seine-et-Marne).
Le vieillissement de la population amène les grands logements à n'être occupés que par 1 ou 2 personnes. D'autre part, le déficit de petits logements n'encourage pas le maintien ou l'attraction sur la commune des jeunes, seuls ou en couple, et risque à terme d'accentuer le phénomène de vieillissement de la commune.
Afin de répondre aux exigences de la loi SRU la Ville a lancé un programme de constructions de logements sociaux, autour notamment de l'éco quartier de l'Ancre de lune, qui devrait inverser la tendance.

Comparaison de la taille des logements



©RGP 2012, exploitation principale

Tableau : Comparaison de la taille des logements des résidences principales

	Trilport	CA du Pays-de-Meaux	Seine-et-Marne	Ile-de-France
1 pièce	3,4%	5,3%	5,2%	11,4%
2 pièces	8,5%	14,1%	11,5%	20,4%
3 pièces	14,1%	25,6%	20,5%	25,5%
4 pièces	31,1%	26,1%	25,0%	20,9%
5 pièces et plus	42,9%	28,9%	37,9%	21,7%
Ensemble	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

©RP 2012, exploitation principale

Tableau : Evolution et comparaison de la taille des ménages des résidences principales

	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2009	CAPM 2009	Seine-et-Marne 2009	Ile-de-France 2009
1 personne	13,48%	18,48%	19,31%	28,26%	25,83%	35,69%
2 personnes	31,01%	30,46%	34,50%	29,10%	30,49%	28,59%
3 personnes	20,60%	21,13%	19,36%	17,55%	17,60%	14,83%
4 personnes	23,28%	19,27%	17,72%	15,09%	16,71%	12,95%
5 personnes	9,04%	8,07%	6,31%	6,60%	6,61%	5,39%
6 personnes ou plus	2,60%	2,59%	2,80%	3,41%	2,76%	2,55%

©RGP 2008, exploitation complémentaire

	Nombre de ménages de 1 à 2 personnes pour un logement de petite taille (1-2 pièces)	Nombre de ménages de 3 à 4 personnes pour un logement de moyenne taille (3-4 pièces)	Nombre de ménages de 5 personnes et plus pour un logement de grande taille (5 pièces et plus)
Trilport	5.2	0.8	0.2
Seine-et-Marne	3.5	0.8	0.2

Source : Insee, RP 2009 exploitation principale.

2.1.4. UN PARC DE LOGEMENTS VIEILLISSANTS MAIS CONFORTABLES

Le caractère récent du parc de logements se traduit par un niveau de confort élevé. Ainsi, les logements présentant tous les éléments de confort (salle de bain avec baignoire ou douche) représentaient 96,9% des logements trilportais en 2009 (ils représentent 97,1% des logements seine-et-marnais et 94,7% des logements franciliens).

En outre, le parc de logements inconfortables a diminué, même si des logements insalubres sont toujours présents, puisque les logements ne possédant aucun élément de confort n'étaient plus que 3 en 1999 (soit 0,18% des résidences principales), contre 17 en 1990 (1,3% des résidences principales).

Au regard de l'âge moyen des logements sur Trilport, beaucoup présentent une efficacité énergétique tout à fait relative et sont très éloignés des RT actuelles.

Parc privé potentiellement indigne en 2007

	Logements privés repérés comme potentiellement indignes (PPPI)	Nbre de résidences principales privées (RPP)	Part de PPPI dans le parc privé
Trilport	50	1 745	3 %
Seine-et-Marne	11 720	403 294	3 %

Source : Filocom 2007 - MEDDTL d'après DGFiP, traitement CD ROM PPPI ANAH ("s": donnée < 11, secrétisée).

Par ailleurs, il apparaît que Trilport comportait 88 logements potentiellement indignes en 2003, soit 5% du parc privé, et 50 logements en 2007, soit 3% du parc privé. Ce taux est équivalent à celui du département.

2.1.5. LES RESIDENCES PRINCIPALES ET LES RESIDENCES SECONDAIRES

La part des résidences principales a augmenté entre les trois derniers recensements de 1990, 1999 et 2009, du fait de la construction de 499 logements neufs (284 entre 1990 et 1999 et 215 entre 1999 et 2011) d'une part, et de la remise à l'habitation de quelques logements occupés occasionnellement, de résidences secondaires ou de logements vacants d'autre part.

Ainsi, la part des résidences secondaires a diminué entre 1990 et 2009, passant de 36 à 28 logements entre 1990 et 1999, puis de 28 à 11 entre 1999 et 2009. Elle reste de plus inférieure aux moyennes départementales et franciliennes : 0,6% contre 2,7% en Seine-et-Marne et 2% en Ile-de-France.

Tableau : Evolution et comparaison des résidences principales et résidences secondaires

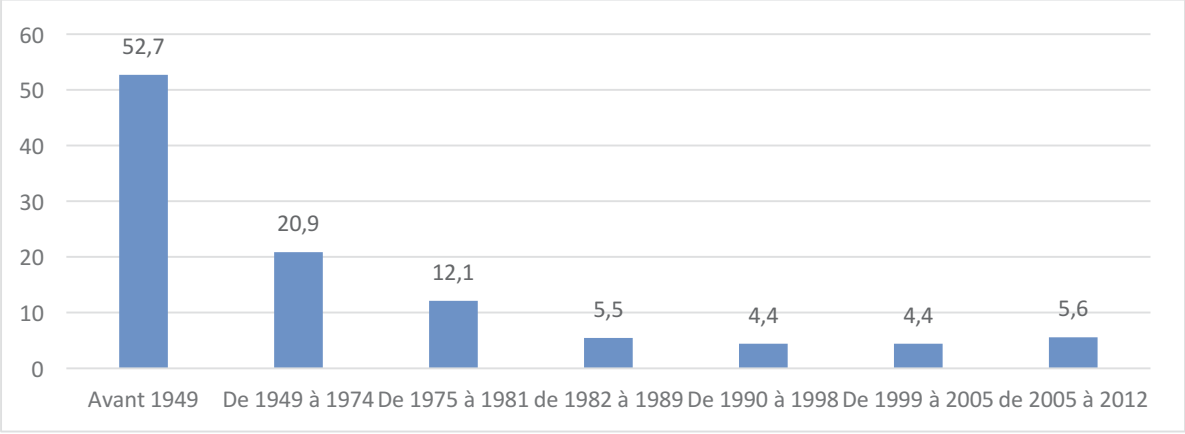
	1999		2012				
	Trilport (Nbre)	Trilport (%)	Trilport (Nbre)	Trilport (%)	CA Pays de Meaux	Seine-et-Marne	Ile-de-France
Résidences principales	1661	92,40%	1 877	94,00%	91,80%	90,70%	91%
Résidences secondaires et occasionnelles	33 (28+5)	1,8% (1,6+0,3)	9	0,40%	0,90%	3%	3,10%
Logements vacants	104	5,80%	112	5,60%	7,30%	6%	6%
Ensemble	1798	100%	1 998	100%	100%	100%	100%

©RGP 1999 et 2009, exploitation principale

2.1.6. LA VACANCE EN BAISSE D'UNE MANIERE GENERALE

Le nombre de logements vacants était en progression régulière depuis 1982 et leur part progressait proportionnellement à l'évolution du parc. Leur nombre continue à augmenter mais leur part est en diminution depuis 1999. En effet on dénombre 112 logements vacants en 2009 contre 104 en 1999 et 89 en 1990. Le taux de vacance des logements communaux tend à diminuer (6,2% en 1990, 5,8% en 1999, 5,6% en 2012). Le taux de logements vacants s'éloigne de la valeur de 6% qui représente la part du logement vacant nécessaire pour assurer un marché du logement relativement fluide et ainsi éviter les fortes augmentations des prix des logements.
Cependant, la vacance est surtout importante dans le parc ancien, construit avant 1949 (52,7% en 2008, soit 48 logements sur 91 logements vacants), ce qui pourrait permettre une remise sur le marché de logements vacants après réhabilitation.

Les logements vacants selon leur période de construction



©RGP 2012, exploitation principale

2.1.7. UNE MAJORITE DE LOGEMENTS INDIVIDUELS

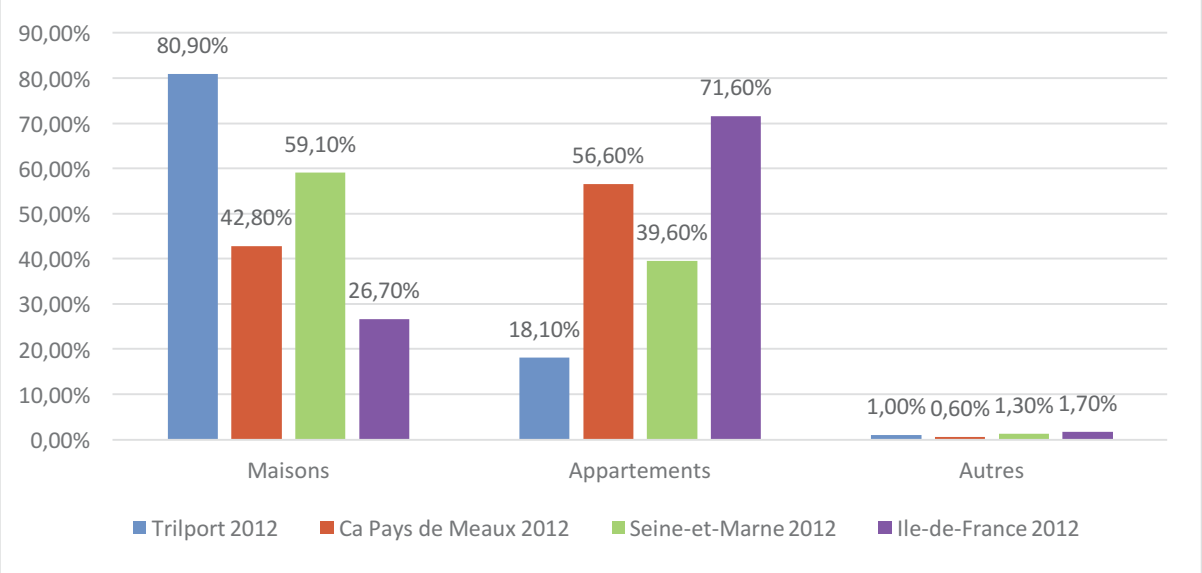
Le caractère résidentiel est dominant puisque 83% des logements trilportais étaient des maisons individuelles en 2008. Cette proportion n'est que de 45% pour la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux, de 61% pour l'ensemble de la Seine-et-Marne et de 28% pour l'Ile-de-France.

La proportion de maisons individuelles a cependant baissé de plus de dix points depuis 1990 puisqu'on est passé de 93,1% de maisons individuelles sur la commune en 1990 à 82,7% en 2008, au profit des appartements.

Tableau : Evolution et comparaison des typologies de logements

	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2012	Ca Pays de Meaux 2012	Seine-et-Marne 2012	Ile-de-France 2012
Maisons	93,11%	90,31%	80,90%	42,80%	59,10%	26,70%
Appartements	4,98%	8,61%	18,10%	56,60%	39,60%	71,60%
Autres	1,91%	1,08%	1,00%	0,60%	1,30%	1,70%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

©RGP 1990, 1999, 2008, exploitation principale



©RGP 2008, exploitation principale

2.1.8. LE STATUT D'OCCUPATION DES LOGEMENTS

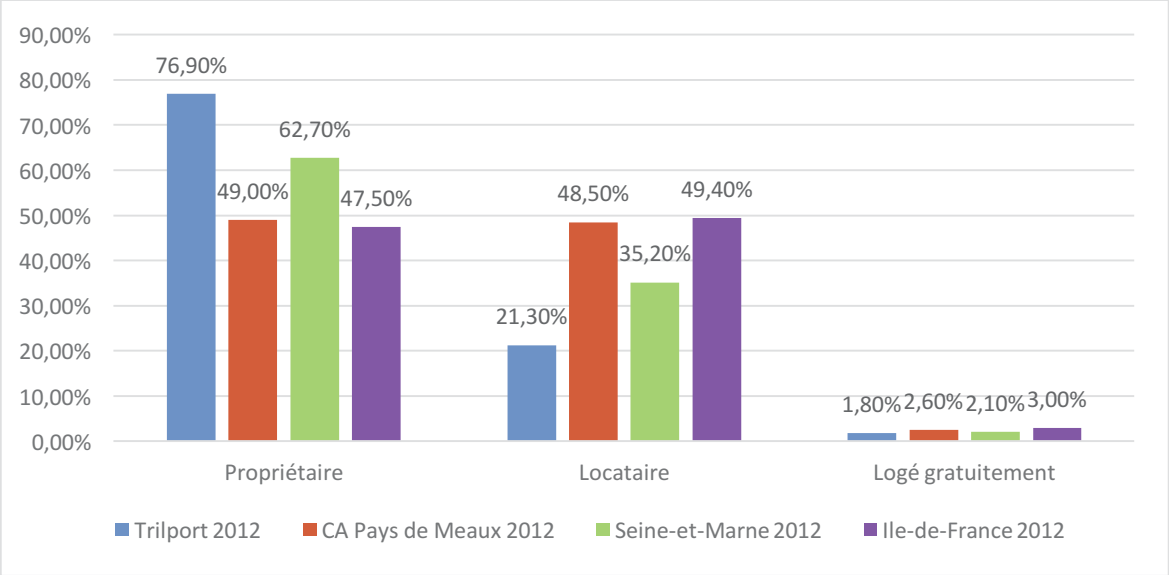
Près de 80% des logements trilportais sont occupés par leurs propriétaires (contre 49% dans l'agglomération, 62.7% en Seine-et-Marne et 47,5% en Ile-de-France). La part des propriétaires, si elle avait baissé de près de 7 points entre 1990 et 1999, s'est stabilisée entre 1999 et 2012 (78,15% en 1999 et 76,9% en 2012 soit 1.25%). Les constructions nouvelles continuent à rééquilibrer le parc de logements quant aux statuts d'occupations existants mais à un rythme réduit.

La distribution des propriétaires et des locataires est en revanche équilibrée à l'échelle de la communauté d'agglomération (49% de propriétaires et 48,5% de locataires), comme de la région (47,5% de propriétaires et 49,4% de locataires). Trilport se rapprocherait davantage de la situation départementale où l'on constate un nombre nettement plus important de propriétaires que de locataires (62,7% de propriétaires et 35,2% de locataires) mais avec un écart toutefois moins marqué qu'à Trilport.

Tableau : Evolution et comparaison des statuts d'occupation

	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2012	CA Pays de Meaux 2012	Seine-et-Marne 2012	Ile-de-France 2012
Propriétaire	84,76%	78,15%	76,90%	49,00%	62,70%	47,50%
Locataire	10,87%	19,51%	21,30%	48,50%	35,20%	49,40%
Logé gratuitement	4,36%	2,35%	1,80%	2,60%	2,10%	3,00%
Ensemble	100,00%	100,00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

©RGP 1990, 1999, 2008, exploitation principale



©RGP 2012, exploitation principale

2.1.9. LA SEGMENTATION DU PARC DE LOGEMENTS

La segmentation du parc de logements a pour but de rendre compte de l'état et de la diversité du parc de logements de la commune. Elle permettra de rechercher et de proposer des actions adaptées pour élargir et diversifier le marché du logement, afin d'améliorer la diversité et l'équilibre de la composition sociale de la population, tout en répondant à ses besoins, et de permettre de mieux assurer le bon fonctionnement des différents équipements publics et privés.

La segmentation du parc de logements consiste à distinguer vingt segments caractérisés par trois groupes de critères :

- individuel / collectif ;
- propriétaire / locataire / logé gratuitement ;
- parmi le locatif : logement loué meublé / logement loué vide privé / logement loué vide public (hlm).

La segmentation des logements à Trilport fait apparaître trois grandes caractéristiques :

- Les propriétaires occupent essentiellement des maisons individuelles. Parmi les résidences principales, on dénombre 78% de propriétaires de maisons (segment 1) contre à peine 2% de propriétaires d'appartements (segment 7).

- Le secteur locatif est très faiblement représenté, et particulièrement le parc locatif dans l'individuel. En effet, moins de 6% des résidences principales sont occupées par des locataires en individuel (segments 3 à 5), et 13% par des locataires en appartement (contre plus de 43% au sein de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux ou 28% à l'échelle départementale –segments 8 à 10–).

- Le secteur locatif social est encore plus faiblement représenté. Moins de 1% des résidences principales sont occupées par des locataires du logement social en individuel (segment 5). Le parc locatif social n'est pas beaucoup mieux représenté dans le collectif : seulement 4% des résidences principales sont occupées par des locataires de logement hlm en collectif (segment 10).

L'inventaire des logements locatifs sociaux recensait, au 1er janvier 2003, 88 logements locatifs sociaux à Trilport, 92 en 2005, 93 en 2008, 100 en 2009[†] et 118 en 2014 (Répertoire du parc locatif des bailleurs sociaux - RPLS).
Ainsi, au 1er janvier 2014, le taux de logements sociaux était de 6%. Un an après, au 1er janvier 2015, il était de 7%. On note donc une forte augmentation du nombre de logements sociaux sous l'impulsion communale depuis 2008.
Sur les 118 logements, 101 appartiennent à Meaux Habitat, et 17 à l'ESH FSM. La majorité est implantée sur la ZAC de la Mère-Grand. Le parc restant est localisé dans le bourg de Trilport (avenue du Général-de-Gaulle, avenue du Maréchal Joffre, rue Aveline et rue de Lizy). La majorité de ces logements sont des T3/T4/T5.

A titre indicatif, courant 2006, la mairie de Trilport recensait 75 demandes de logements sociaux.
En 2009, elle en recensait 124, réparties de la façon suivante :

→ T1 : 27 demandes
→ T2 : 44 demandes
→ T3 : 34 demandes
→ T4 : 17 demandes
→ T5 et plus : 2 demandes

Au 1er août 2015, elle en recense 52 (déposées au CCAS, Centre Communal d'Action Sociale), réparties de la façon suivante :

→ T1/T2 : 7 demandes
→ T2 : 8 demandes
→ T2/T3 : 7 demandes
→ T3 : 10 demandes
→ T3/T4 : 7 demandes
→ T4 : 5 demandes
→ T4/T5 : 6 demandes
→ T5 : 2 demandes

	Demandes (tout choix)		Type de logement souhaité (tout choix)			
	Total	Dont Hors 77	F1-F2	F3	F4	F5 et +
Trilport	266	16	35 %	41 %	19 %	5 %
Bassin d'habitat de Meaux (PDALPD)	2 445	191	41 %	24 %	20 %	5 %
Seine-et-Marne	23 114	3 008	38 %	34 %	23 %	5 %

Source : fichier préfectoral des demandeurs 2010
Bassin d'Habitat de Marne Nord : 197 demandeurs de plus de 3 ans, soit 8 %.

[†] Chiffre enquête EPLS (Enquête sur le Parc Locatif Social) pour 2008. Cette enquête est effectuée tous les ans (chiffres au 1er janvier) et ne couvre pas les logements-foyers, les résidences pour personnes âgées ou handicapées, etc.

En 2010, le fichier préfectoral des demandeurs indiquait que 266 demandes étaient enregistrées à Trilport. On note la forte proportion de petits logements F1-F2, représentant 35% des demandes et des F3 représentant 41% des demandes.
Cet état de fait pénalise le maintien sur la commune des jeunes, seuls ou en couples, et des personnes aux revenus modestes dont des personnes âgées. En conséquence, il n'encourage pas le développement des mixités sociale et générationnelle à l'échelle de la commune.

				Trilport		CAPM	Seine et Marne
				nombre	%	%	%
Individuel	Propriétaire		1	1398	78,3%	40,3%	54,4%
	Locataire	logement meublé	3	2	0,1%	0,1%	0,2%
		logement vide privé	4	82	4,6%	3,0%	4,2%
		logement vide hlm	5	14	0,8%	1,2%	1,5%
	Logé gratuitement		6	19	1,1%	0,9%	1,2%
Collectif	Propriétaire		7	32	1,8%	9,6%	9,3%
	Locataire	logement meublé	8	4	0,2%	0,7%	1,2%
		logement vide privé	9	156	8,7%	15,7%	11,8%
		logement vide hlm	10	73	4,1%	26,8%	15,1%
	Logé gratuitement		11	5	0,3%	1,8%	1,1%
TOTAL				1785	100%	100%	100%

©RGP 2008, exploitation principale

Le secteur locatif social ne permet ni de répondre aux besoins exprimés sur la commune, ni aux obligations de la loi, d'autant qu'une tendance se développe : celle des familles éclatées, entraînant des décohabitations multiples.

Une des priorités de ce Plan Local d'Urbanisme est bien la relance de la construction de logements sociaux, afin d'offrir un vrai parcours résidentiel au sein de la commune. La diversification de la taille, de l'accessibilité et de la nature des logements favorisera mixité sociale et générationnelle.

La commune a rencontré quatre types de contraintes qui ont considérablement perturbé son action dans le développement du logement social :

• Financières : malgré des difficultés budgétaires réelles, la ville préemptait régulièrement, malgré des finances limitées, le prix du foncier élevé sur la commune limitant considérablement les capacités d'action communale. En 2009, elle a passé une convention avec l'EPFIF, qui désormais peut préempter à sa place sur des secteurs stratégiques.

• Foncières : ne disposant que de peu d'emprises foncières, il lui faut acquérir le foncier ce qui impose des montages financiers délicats et longs avec les différents organismes et bailleurs.
• Règlementaires : la durée de réalisation d'un Plan Local d'Urbanisme, nécessaire pour permettre à la commune de préempter des terrains pour réaliser des opérations de construction de logements sociaux, est particulièrement longue. De plus cela a été aggravé par l'annulation du PLU par le tribunal administratif de Melun en décembre 2012.
• De zonage : le classement de Trilport en zone 2 pénalise le montage de toute opération de construction de logement social engagée sur le territoire de la commune.

Malgré ces difficultés, depuis 2006, la municipalité a engagé un plan d'action et noué des partenariats (voir ci-après) qui lui permettront non seulement de répondre aux objectifs quantitatifs fixés par l'Etat mais également de respecter les exigences qualitatives qu'elle s'est fixées :

- lancer des opérations à taille humaine, proportionnées à la commune et aux quartiers, en évitant les concentrations excessives de logements sociaux,
- promouvoir un logement social de qualité permettant de diminuer le prix des charges des futurs locataires et dans le même temps de participer à la lutte contre le réchauffement climatique,
- créer une mixité sociale et générationnelle épanouie…

Si ces exigences apparaissent comme techniquement plus compliquées à mettre en place, elles sont garantes de la qualité de vie future des habitants et de la cohésion sociale pour la collectivité. Elles se matérialisent notamment dans le projet de l'éco quartier « L'Ancre de lune » mené par la commune et dont la phase opérationnelle sera prochainement engagée (sites de la ZAC Saint-Fiacre/Verdun – Berlioz/Fublaines et de la Talmouze).

Dans le même temps, la commune a restructuré ses services (création d'un secteur jeunesse et d'une filière territoriale animation, création d'une Police Municipale…), contracté des partenariats avec le Conseil général et le Conseil régional autour de deux dispositifs contractuels (Contrat Régional et CONT.A.C.T) qui lui ont permis de créer des structures pour accueillir les futurs habitants (création d'un centre de loisirs, extension d'une école, création de locaux périscolaires, extension du complexe sportif …), et signé une convention d'intervention foncière avec l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France afin que celui-ci accompagne la commune dans son action foncière sur des territoires d'intervention ciblés (en particulier en centre-ville), étape essentielle en vue de la réalisation de nouveaux programmes d'habitat.

2.3. LES OBJECTIFS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

2.3.1. LA LOI SOLIDARITE ET RENOUVELLEMENT URBAIN

L'article 55 de la loi SRU du 13 décembre 2000 impose aux communes de plus de 1500 habitants en Ile-de-France (3500 dans les autres régions) la construction de nouveaux logements sociaux lorsque cette catégorie de logements représente moins de 20% des résidences principales de la commune. Une taxe est prélevée par l'Etat en cas de non-respect de cet article.
Trilport est concerné par l'article 55, et le développement du logement social est une des priorités de ce Plan Local d'Urbanisme qui facilitera le rattrapage en logements locatifs aidés.
La commune a lancé une série d'initiatives qui ont conduit à la contraction avec l'Etat d'un Contrat de Mixité Sociale bâti autour d'un calendrier d'action multiples.

La loi du 18 janvier 2013 est venue renforcer ces obligations de production en logement social, puisqu'elle a permis le rehaussement du taux SRU à 25% de logements sociaux. Cette mesure impose un renforcement des obligations triennales dès la période 2014-2016. L'objectif de réalisation correspondra à 25% du nombre de logements manquants pour la période 2014-2016, à 33% pour la période 2017-2019, à 50% pour la période 2020-2022, et à 100% pour la période 2023-2025.

2.3.2. LE CONTRAT DE MIXITE SOCIALE

Lors du bilan 2005-2007, la Ville de Trilport, malgré l'action entreprise n'avait pas rempli son objectif triennal, et a subi une majoration. Devant la volonté municipale et les efforts engagés, et dans le cadre du bilan triennal 2005-2007, la commission SRU chargée d'examiner les difficultés rencontrées par la commune a proposé qu'un contrat de mixité sociale soit signé entre la commune et l'Etat.
Ce contrat, né d'une volonté commune, a de multiples raisons :

- la commune se situe en zone 2 bien que les coûts de construction sont égaux à ceux de la zone 1, or ce zonage n'est pas compensé par l'Etat,
- l'essentiel de l'effort est porté par la commune lors des procédures de préemption,
- une opération de construction de logements sociaux, portée par la commune, devait se faire mais a pris du retard du fait de la SNCF,
- l'objectif de la période précédente n'a pas été tenu pour seulement 4 logements, ce qui a été fait en mars 2009.

Ce contrat a eu pour objectif de définir les engagements de la commune de Trilport et de l'Etat, afin que la commune réponde à l'objectif de réalisation de 42 logements sociaux fixé pour la période triennale 2008 - 2010 et contribue à rattraper le déficit constaté sur la période 2005-2007.

Les objectifs sont les suivants :
2005-2007 : 41
2008-2010 : 42
2011-2013 : 39
2014-2016 : 67

Dans le cadre de ce contrat de mixité sociale, la commune s'est engagée à :
• signer une convention avec l'EPFIF. Une convention a été signée le 23 novembre 2009 pour le site de l'éco quartier dénommé « Cœur de Ville » et de la Talmouze, ainsi que pour des zones à ouvrir à l'urbanisation.

• élargir son droit de préemption urbain sur les zones U et AU de son territoire via une délibération du Conseil Municipal.
• ouvrir à l'urbanisation plusieurs zones comprises dans le périmètre de la ZAC dans laquelle sont prévus au moins 30 % de logements sociaux.
• lancer une opération «Talmouze» intégrée au futur éco-quartier située en zone AUA à proximité du site Saint-Fiacre/Verdun de la ZAC et de la gare et dont le programme prévoit la réalisation de 13 logements locatifs sociaux et 8 logements en accession sociale.
• approuver un PLU qui intègre l'éco quartier « cœur de ville », et impose 30% de logements sociaux dans les constructions de plus de 5 logements. Cet éco quartier sera situé au PLU en zones AUA et AUGa, dont le règlement des zones fixe bien à l'article 2 l'obligation de réalisation d'un tiers de logements locatifs sociaux dans les constructions de 6 logements et plus.

A la fin de la période triennale 2008-2010, les objectifs du nouveau bilan ont été légèrement revus à la baisse puisqu'ils ont été fixés à 39 logements sociaux pour la période 2011-2013.

Figure : Programmation à venir des Logements Locatifs Sociaux

Année	Nbre logements sociaux livrés	Nbre résidences principales	% logements sociaux livrés	Nbre logements lancés	Logements livrés ou lancés		Objectif 20% en 2020		Objectif 25% en 2025		Objectifs Triennaux	Commentaires
					Total	%	Cible log.	à construire	Cible log.	à construire	Cible	
2006	88	1848	4,76	0	88	4,76						Meaux habitat : Aveline **8**, Gal de Gaulle **2**, 44 mal Joffre **9**, Haendel **36,** Mozart **20,** Sibellius **13**
2007	91	1834	4,96	2	93	5,07						Commune : Armentières **2** Meaux Habitat : haendel **1**
2008	93	1836	5,07	7	100	5,45						Meaux Habitat : 49 mal Joffre **2**
2009	100	1856	5,39	0	100	5,39						Meaux Habitat : 49 mal Joffre **2** FSM : 23 Aveline **5**
2010	100	1859	5,38	12	112	6,02						Conventionnement EPF Contrat de Mixité Sociale
2011	112	1811	6,18	25	137	**7,56**	362	225	453	316		Meaux Habitat : 49 mal Joffre **12**
2012	112	1851	6,05	37	149	**8,05**	370	221	463	314	39	23 Rue Aveline FSM
2013	112	1851	6,05	54	166	**8,97**	370	**204**	463	**297**		1 rue Aveline FSM
2014	120	1877	6,39	56	176	**9,38**	375	199	469	293		Talmouze & Rue de Montceaux
2015	133	1890	7,04	**57**	190	**10,05**	378	188	473	283	67	Avenue Joffre (Monnard Scherrer) : EPF
2016	145	1902	7,62	**114**	259	**13,62**	380	121	476	217		MARPA + 1er lot Ancre de lune : (EPF, AFTRP)
2017	176	1933	9,11	**113**	289	**14,95**	387	**98**	483	**194**		Rue de Germigny : EPF et Bailleur
2018												
2019												
2020												

2.3.3. L'ACTION MUNICIPALE

Depuis 2004, la commune a considérablement renforcé ses moyens d'action, acquis un réel savoir-faire (connaissance des enjeux, acteurs, moyens et contraintes ...), réuni un réseau partenarial, initié un projet de développement durable du territoire, élaboré un référentiel durable de l'éco quartier à vocation de rétroagir sur l'ensemble de la ville et intégrant la mixité sociale et générationnelle et le développement du logement social comme priorités. La commune est par ailleurs lauréate du premier appel à projet NQU de la région et sélectionnée par l'Etat pour les éco quartiers qui donnent les moyens (ingénierie et optiques). Ceux-ci lui permettent de disposer du socle et des fondations nécessaires pour mener son action à bien et répondre aux exigences de la loi.
Une autre priorité de la commune est de privilégier la croissance urbaine en centre-ville et le développement de l'éco habitat afin de préserver les espaces naturels et agricoles de la périphérie tout en limitant l'empreinte humaine, dans le respect de l'esprit des lois Grenelle I et II.

Les opérations engagées ou en projet

A l'initiative de la municipalité :

a) Préemption par la commune d'une propriété sise au 1 rue Aveline, destinée à être revendue au bailleur social FSM, construction de 13 logements sociaux, mis en service en 2015.

b) Opération de 12 logements située au 1 bis rue de Montceaux, revente au bailleur social FSM, permis de construire déposé en 2011, livraison prévue pour 2015.

c) Opération de 17 logements située route de Lizy (Arrondi), portée par FSM, permis de construire déposé en 2011, livraison prévue pour 2016.

d) Opération rue de Germiny au Nord de la gare, de 70 logements dont 47 sociaux, portée par l'EPF et le bailleur social FSM.

e) Opération pilote sur le secteur dit de la « Talmouze » qui a été lancée. L'opération mènera à la construction de 24 logements, dont 14 logements sociaux, avec un objectif de réalisation à court terme. L'EPFIF en charge de l'intervention foncière a acquis à l'amiable une partie des terrains du secteur. De plus, il a assisté la commune dans la préparation et la mise en œuvre du dossier de Déclaration d'Utilité Publique sur le périmètre afin d'en finaliser la maîtrise foncière. La DUP valant mise en compatibilité a été approuvée le 18 octobre 2013 par le conseil municipal.

f) Opération de 14 logements sociaux avenue du Maréchal Joffre portée par l'EPF et le bailleur social FSM.

g) Réalisation de l'éco quartier Ancre de lune par Grand Paris Aménagement (ex AFTRP), avec un objectif de production sur les phases 1 et 2 de 300 logements dont 156 sociaux.

Objectifs de réalisation à long terme

Dans le cadre de la création de l'éco quartier :

La commune a lancé un éco quartier, lauréat 2009 de l'appel à projet régional « Nouveaux Quartiers Urbains » de la Région Ile-de-France, et du concours national « Quartiers Durables ».

Le futur éco quartier a un objectif de réalisation d'environ 480 logements dont au minimum 30% de logements sociaux composés notamment de logements labellisés "Habitat Senior Services" et de 45 logements en résidence jeunes afin d'assurer la mixité sociale et générationnelle.

La ZAC a été créée en novembre 2011, suite à la consultation des aménageurs candidats pour sa réalisation, un candidat a été retenu en novembre 2012. Il a en charge l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC.

Dans le cadre de la révision du POS valant élaboration du PLU :

Ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces constructibles avec un minimum d'un tiers de logements sociaux (pour toutes les opérations de plus de 5 logements), création d'emplacements réservés dédiés à la construction de logements sociaux…

2.3.4. L'OPERATION PROGRAMMEE D'AMELIORATION DE L'HABITAT

Le nombre de ménages trilportais éligibles aux aides de l'ANAH est estimé à 158. Ces propriétaires occupants habitent dans des maisons individuelles construites avant 1975. Ces ménages représentent 23,9% de l'ensemble des propriétaires occupants contre 27,6% dans le département.

L'amélioration du parc immobilier privé des communes membres de la CAPM a été retenue comme d'intérêt communautaire par délibération du Conseil Communautaire du 24 juin 2005. La CAPM s'est ainsi lancée dans une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) intercommunale avec l'Etat et l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat.

Lancée en 2006, l'OPAH du Pays de Meaux prévoyait une programmation de logements à loyer maîtrisé dans le parc privé de 645 logements sur 5 ans, soit 129 logements par an (dont 23 conventionnés sociaux ou très sociaux).

Le champ d'application de cette OPAH portait sur les cœurs de bourgs des communes rurales, les centres des villes moyennes de l'agglomération et le centre ancien meldois. Elle concerne une partie du centre ancien de Trilport, et plus précisément une partie de la zone UA du POS applicable.
L'OPAH poursuivait trois objectifs généraux :

- maintenir l'attractivité et le dynamisme de ces quartiers ;
- accueillir de nouveaux ménages et maintenir les familles ;
- diversifier le parc de logements existants.

Figure : Périmètre de l'OPAH intercommunale sur Trilport



Source : mairie de Trilport

Cette OPAH s'étant terminée en juillet 2012, un programme d'intérêt général (PIG) « Energie Habitat » a pris sa suite. La convention relative à ce PIG a été signée par la CAPM, l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (ANAH) et l'Etat en 2012, pour une durée de 5 ans.
L'ANAH définit le PIG comme étant « un programme d'action permettant la réhabilitation d'ensembles immobiliers ou de logements dans des zones urbaines ou rurales plus ou moins étendues, sans qu'existent pour autant de graves dysfonctionnements urbains ou sociaux, à la différence d'une OPAH »

Le programme d'intérêt général de la CAPM vise principalement deux enjeux : la lutte contre l'habitat indigne et la lutte contre la précarité énergétique sur l'ensemble des 18 communes de la CAPM. Toutefois, ses champs d'intervention visés sont plus larges :

- lutte contre l'habitat indigne, très dégradé et dégradé,
- lutte contre la précarité énergétique,
- adaptation des logements à la perte d'autonomie,
- amélioration de l'habitat privé et du confort des logements,
- rénovation des copropriétés dans une logique d'économie d'énergie.

Ses objectifs quantitatifs sont les suivants :

- Réhabiliter et remettre sur le marché locatif 148 logements, soit 30 logements par an dont
  - 59 loyers intermédiaires,
  - 31 loyers conventionnés (dont 25 en conventionné social, et 6 en conventionné très social)
- Réaliser les travaux nécessaires pour sortir 51 logements d'insalubrité ou de péril, soit 24 logements locatifs et 27 logements occupés par les propriétaires
- Réaliser les travaux d'amélioration nécessaires sur 33 logements pour permettre aux personnes âgées et/ou handicapées de se maintenir dans leurs logements
- Réaliser des travaux d'amélioration nécessaires sur 165 logements pour améliorer les performances énergétiques, soit 103 logements occupés par les propriétaires et 62 logements locatifs
- Réaliser des travaux d'amélioration des logements, dans un souci de confort, sur 188 logements, soit 153 logements occupés par les propriétaires et 35 logements locatifs

	Objectifs ANAH	Objectifs CAPM
Propriétaires bailleurs	**51**	**148**
dont logements indignes	11	11
dont logements très dégradés	13	13
dont logements dégradés	22	22
dont autonomie avec justificatifs	5	5
dont précarité énergétique	0	62
dont autres travaux	0	35
Répartition des loyers PB par niveaux de loyers maitrisés :		
dont loyer intermédiaire	29	59
dont loyer conventionné social	22	25
Propriétaires occupants	**300**	**311**
dont logements indignes	8	8
dont logements très dégradés	19	19
dont autonomie avec justificatifs	28	28
dont précarité énergétique (y compris ASE)	80	103
dont autres travaux	165	153
Total des PO bénéficiant de l'aide du programme « Habiter mieux »	80	80
Total	**351**	**459**
Nombre de copropriétés traités dans le cadre d'aides aux syndicats de copropriétaires	**0**	**15**
Nombre de logements concernés	0	300

Objectifs quantitatifs du PIG, Source : convention signée entre la CAPM, l'Etat et l'ANAH

Objectifs annuels de réalisation de la convention (ANAH et CAPM)

	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Propriétaires bailleurs						
Objectifs communs ANAH – CAPM :	9	9	10	11	12	51
dont logements indignes**	2	2	2	2	3	11
dont logements très dégradés	2	2	3	3	3	13
dont logements dégradés	4	4	4	5	5	22
dont autonomie avec justificatifs	1	1	1	1	1	5
Objectifs complémentaires CAPM*	19	19	19	20	20	97*
Répartition des loyers PB par niveaux de loyers maitrisés						
dont loyer intermédiaire	5	5	6	6	7	29
dont loyer conventionné social	4	4	4	5	5	22
Objectifs complémentaires CAPM en loyer intermédiaire	7	8	8	8	8	39
Propriétaires occupants						
Objectifs communs ANAH + CAPM :	60	60	60	60	60	300
dont logements indignes**	1	1	2	2	2	8
dont logements très dégradés	3	4	4	4	4	19
dont autonomie avec justificatifs	5	5	6	6	6	28
Objectifs complémentaires CAPM*	2	2	2	2	3	11*
Total des PO bénéficiant de l'aide du programme « Habiter mieux »	16	16	16	16	16	80
Objectifs communs ANAH + CAPM :						
Nombre de logements ou lots traités dans le cadre d'aides aux syndicats de copropriétaires (hors logements indignes ou très dégradés)	60	60	60	60	60	300
Objectifs complémentaires CAPM*						

*Travaux relatifs aux travaux d'énergie ayant un gain inférieur à 25%, d'autonomie sans justificatif, et aux autres travaux hors énergie pour les propriétaires occupants et aux travaux de décence, procédure RSD, et transformation d'usage pour les propriétaires bailleurs.

**Dans logements indignes sont compris les travaux lourds insalubrité ou de péril, grille d'insalubrité). les travaux de sécurité des équipements communs et de salubrité de l'habitat (risques saturnins, CREP), et la petite LHI définie également par un arrêté d'insalubrité ou de péril ou d'une grille d'insalubrité mais qui n'ouvrent pas droit à un plafond majoré.

3. LES GRANDES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

3.1. L'EVOLUTION DE LA POPULATION

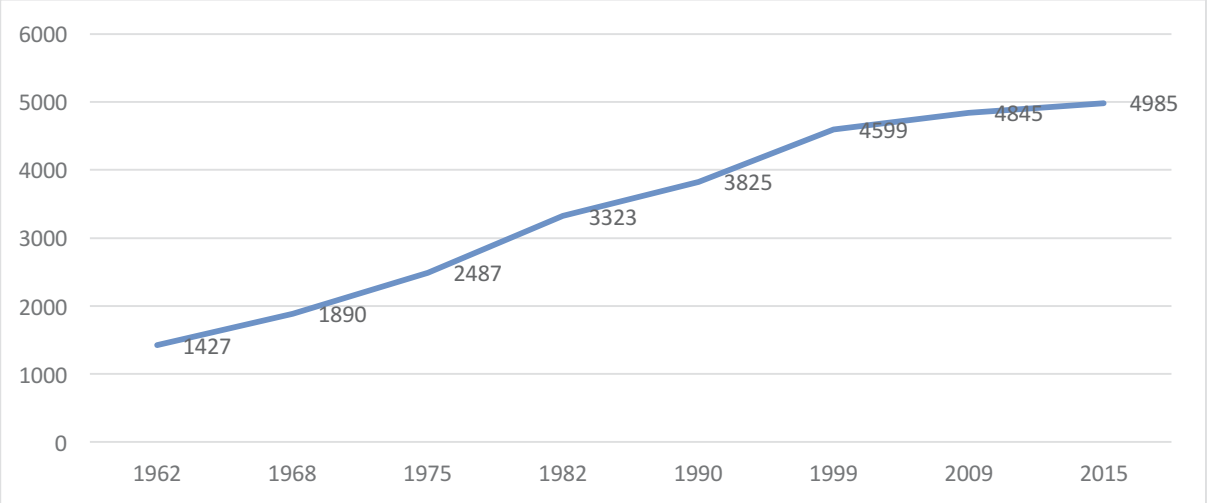
Une croissance démographique moins soutenue depuis 1999…

La population trilportaise a connu une croissance constante depuis les années 1960 : elle a ainsi été multipliée par plus de trois en 35 ans.

Le recensement de 2009 affichait un effectif communal de 4 845 habitants, soit 246 habitants de plus qu'en 1999. Si Trilport connait toujours une croissance démographique, celle-ci se ralentit par rapport à la période intercensitaire précédente : la commune avait alors accueilli 774 habitants entre 1990 et 1999.

Trilport est membre de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (ou CAPM) qui comptait 82 772 habitants en 2009, les Trilportais représentant près de 6% de la population de la CAPM.

Figure : Evolution de la population de 1962 à 2009



Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2012 exploitations principales.

Le taux de variation démographique annuel sur la commune est dynamique depuis les années 1960, supérieur à celui constaté dans le département (hormis entre 1982 et 1990), pourtant le plus fort de la région.

Comparaison des taux de variation annuelle

Variation annuelle moyenne en %	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009
Trilport	+4	+4,2	+1,8	+2,1	+0,5
CA Pays de Meaux	+4,2	+1,3	+1,8	+0,9	+0,6
Seine-et-Marne	+3,3	+2,3	+2,5	+1,1	+1

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales.

Entre 1990 et 1999, le taux de croissance sur Trilport est encore très élevé (+2,1%), c'est-à-dire le double de celui constaté sur le département (+1,1%), et bien supérieur à celui de la CAPM (+0,9%).

Entre de 1999 et 2009, le taux de croissance annuel est fortement ralenti (+0,5%,) et inférieur au taux constaté à l'échelle du département durant la même période (+1%) qui reste le plus performant de la région.

Nota : Le dernier recensement de 2012 (en vigueur depuis 2015) indique que la population est de 4898 habitants, soit 53 habitants de plus qu'en 2009, et une progression de +1% sur les 3 ans.

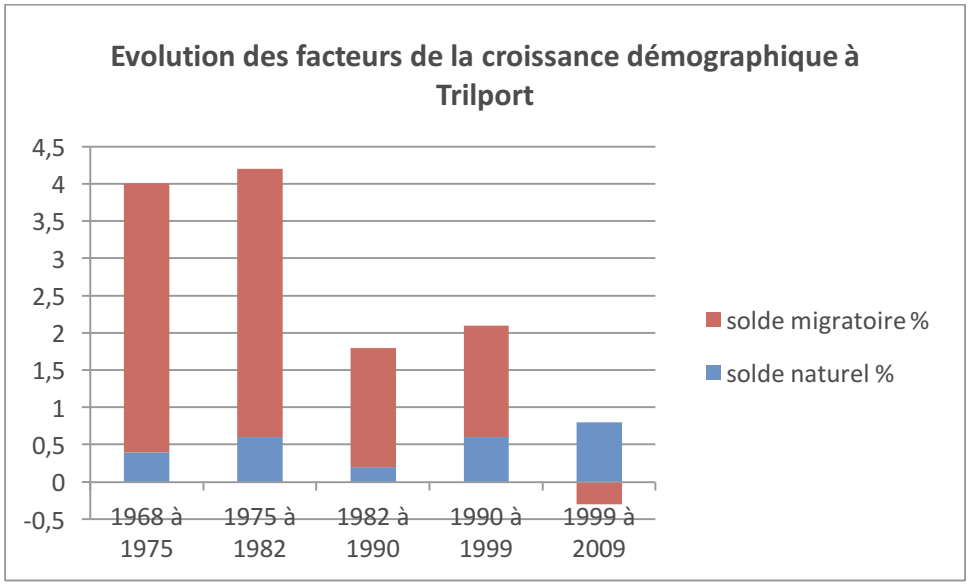
... alimentée désormais par le solde naturel

Taux démographique de 1968 à 2009 à Trilport

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009
Variation annuelle moyenne de la population en %	+4,0	+4,2	+1,8	+2,1	+0,5
- due au solde naturel en %	+0,4	+0,6	+0,2	+0,6	+0,8
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+3,6	+3,6	+1,6	+1,5	-0,3
Taux de natalité en ‰	14,0	13,8	8,8	12,2	13,1
Taux de mortalité en ‰	10,1	8,0	7,1	6,3	5,4

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales - État civil.

Jusqu'en 1999, la croissance est due principalement à l'urbanisation progressive de la commune et à l'installation de nouveaux arrivants, qui se traduit par un solde migratoire excédentaire.
Entre 1999 et 2009, c'est le solde naturel, c'est-à-dire la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès, qui alimente la croissance démographique, le solde migratoire est devenu négatif. Trilport atteint un solde naturel annuel égal à celui constaté dans l'ensemble du département (0,8%).
A l'échelle de l'agglomération, le solde naturel est encore plus élevé (1,1%) mais en baisse par rapport aux recensements précédents (1,2% entre 1982 et 1999).



Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales - État civil

Ainsi, Trilport apparaît comme une commune toujours dynamique dans son contexte, mais dont la croissance est aujourd'hui alimentée par le solde naturel et non plus par l'arrivée de nouveaux habitants. Le rythme de construction influence donc fortement l'évolution démographique à long terme de Trilport.

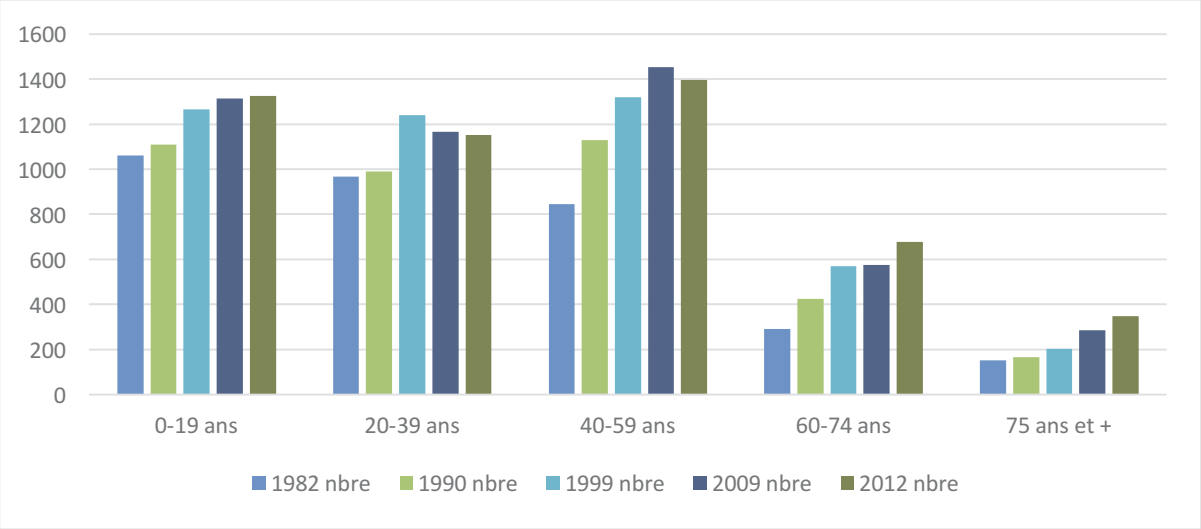
3.2. L'EVOLUTION DE LA STRUCTURE PAR AGE DE LA POPULATION

3.2.1. UNE POPULATION EN COURS DE VIEILLISSEMENT

Le recensement de 1999 faisait apparaître un vieillissement de la population en raison de la progression des plus de 60 ans, plus rapide que celle des moins de 20 ans.

Le recensement de 2009 confirme cette tendance malgré le maintien de la part des moins de 20 ans à plus de 27% de la population totale, soit 1315 Trilportais. La population compte encore bon nombre de jeunes mais la tendance au vieillissement se confirme. En effet, les plus de 60 ans progressent toujours rapidement, notamment les plus de 75 ans. La proportion des personnes de plus de 60 ans représentait 13,4% de la population en 1982 contre près de 18% en 2009 et près de 21% en 2012.

Evolution des âges de la population trilportaise



Source : Insee, RP2012 exploitation principale.

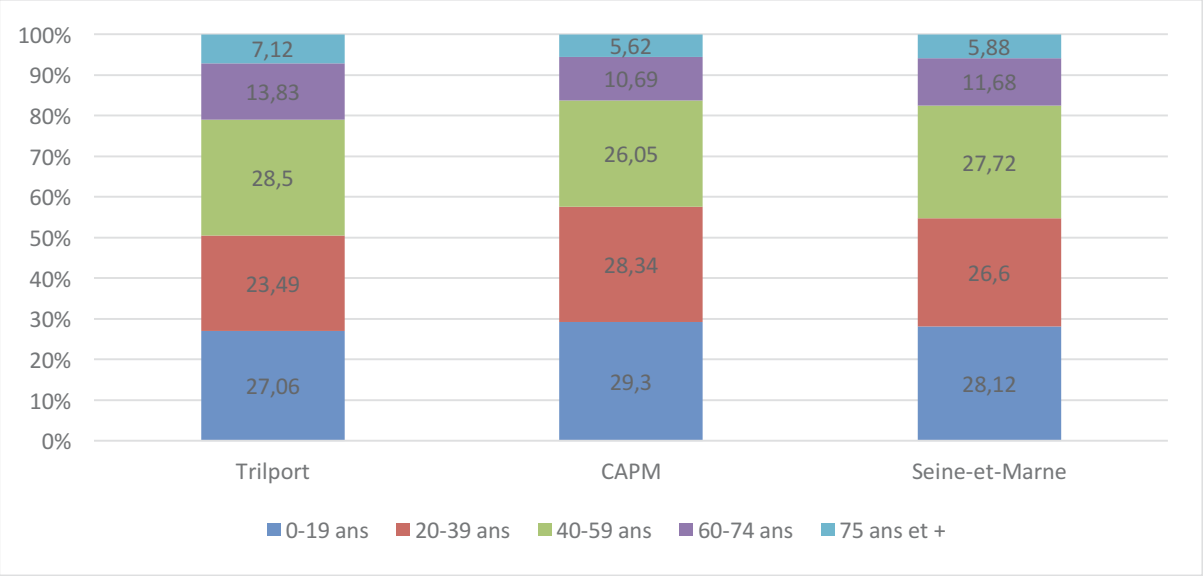
	1982		1990		1999		2009		2012	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
0-19 ans	1060	31,97%	1109	29,05%	1266	27,50%	1315	27,42%	1326	27,06%
20-39 ans	967	29,16%	990	25,93%	1241	26,90%	1167	24,34%	1151	23,49%
40-59 ans	845	25,48%	1129	29,57%	1319	28,70%	1453	30,30%	1397	28,50%
60-74 ans	291	8,78%	424	11,11%	569	12,40%	575	11,99%	678	13,83%
75 ans et +	153	4,61%	166	4,35%	204	4,40%	285	5,94%	349	7,12%
Total	3316	100,00%	3818	100,00%	4599	100,00%	4793	100,00%	4901	100,00%

Source : Insee, RP2012 exploitation principale

Notons que la part des jeunes adultes (20 à 39 ans) est en régression, alors que celle des 60 ans et plus progresse. Ainsi, Trilport accueille une population familiale mais peine à maintenir les jeunes adultes. Cette répartition de la population par classe d'âge laisse pressentir que le taux de natalité aujourd'hui élevé sur Trilport risque d'avoir du mal à se maintenir dans un court terme sans un renouvellement de population.

L'indice de jeunesse trilportais est de 1,29 contre 1,74 en Seine-et-Marne. L'indice de jeunesse correspond au nombre de jeunes de 0 à 19 ans divisé par celui des personnes de 60 ans et plus. Plus l'indice est élevé et plus la population est jeune (plus il est faible et plus elle est âgée).
A Trilport, la classe d'âge la plus représentée est celle des 40 à 59 ans (28,50%).
Sur l'ensemble du département et sur la CAPM, les moins de 20 ans sont les plus nombreux (représentant respectivement 29,30% et 28,12% de la population). Dans ces deux territoires, les 20-39 ans sont plus nombreux que les 40 à 59 ans, à l'inverse de Trilport.

Comparaison de la répartition de la population par classe d'âge



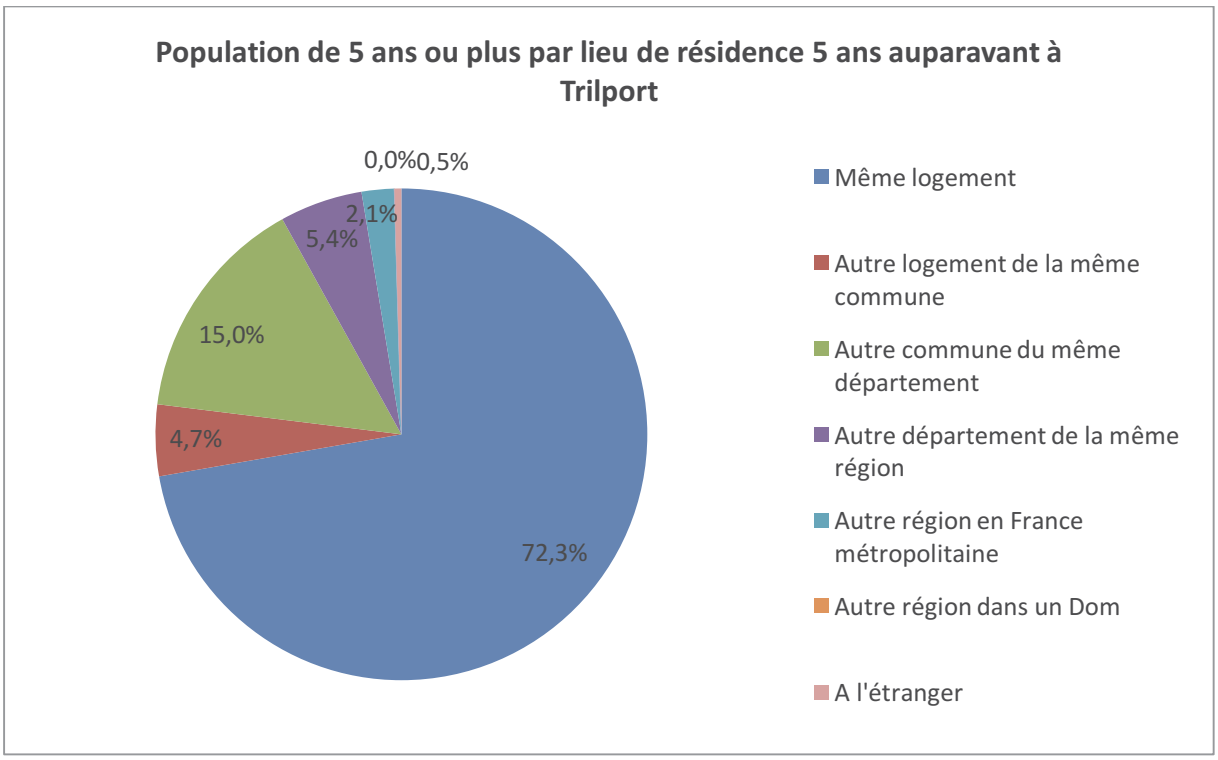
Source : Insee, RP2012 exploitation principale.

Cette comparaison démontre que la population trilportaise, bien qu'encore jeune, se situe dans une tendance de vieillissement plus important que dans le département et la CAPM où les populations sont plus diversifiées. A Trilport, la diminution des jeunes adultes fait courir le risque de voir chuter le taux de natalité, premier facteur de croissance démographique.

3.2.2. UN FAIBLE RENOUVELLEMENT DE LA POPULATION

Les Trilportais sont assez sédentaires en raison des types de logements construits sur la commune : les logements individuels en accession sont favorables à l'installation de familles avec enfants, qui tendent ensuite à vieillir sur place. Le recensement de 2012 fait apparaître que 74.1% des résidents de Trilport habitaient le même logement 5 ans auparavant, contre 64.5% des habitants de la CAPM et 67.7% de ceux du département.
Ainsi, sur Trilport, le renouvellement de la population est très faible.

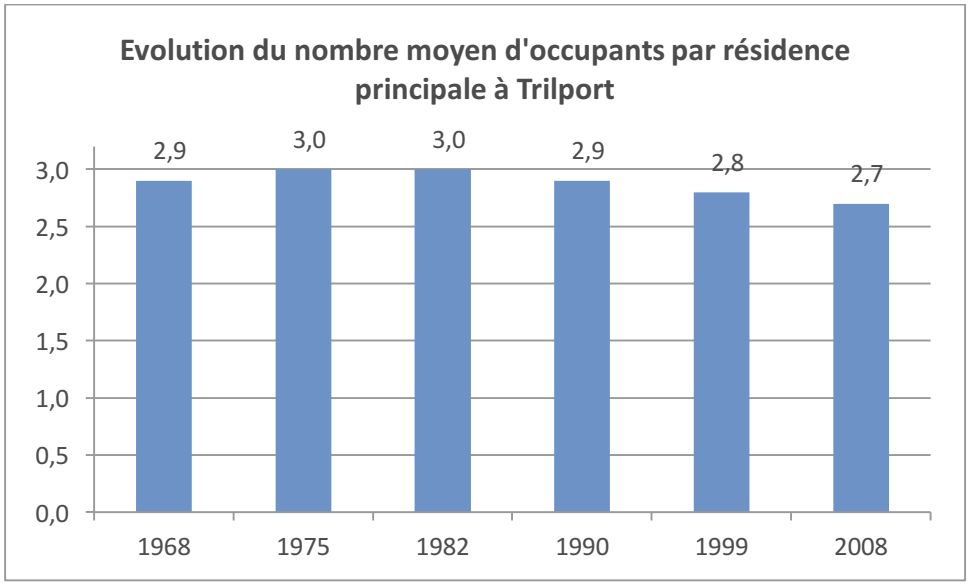
Ce faible renouvellement de population s'est accentué entre 1999 et 2008. En effet, le rythme de construction étant ralenti sur cette période, la population s'est peu renouvelée, comme en témoigne la diminution du nombre d'habitants âgés entre 20 et 39 ans qui sont moins venus s'installer à Trilport. En effet, entre 1990 et 1999, il avait été constaté que la poursuite de l'urbanisation avait permis l'arrivée de nouvelles populations et de partiellement ralentir le phénomène de vieillissement : les nouveaux arrivants étaient majoritairement des couples âgés de 30 à 40 ans avec enfants de moins de 15 ans, et dans une moindre mesure de jeunes décohabitants.



Source : Insee, RP2008 exploitation principale.

3.3. TAILLE ET COMPOSITION DES MENAGES

La commune est composée d'une population familiale qui se traduit par une taille moyenne des ménages assez élevée : 2,7 personnes par ménage en 2008 (et 2,66 en 2009).
Cependant, le vieillissement de la population et la sédentarisation des ménages conduisent à une diminution de la taille moyenne des ménages depuis les années 1980. Ce phénomène se constate également au niveau départemental et national et a pour conséquence une augmentation des besoins en logement.



Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2008 exploitations principales.

Ce graphique démontre bien que tant que la croissance démographique est élevée et alimentée par l'arrivée de nouvelles familles, la taille des ménages avoisine 3. Avec le ralentissement de la croissance démographique, la sédentarisation des ménages et la décohabitation entraînent une diminution de la taille moyenne des ménages.

Le desserrement familial se constate par une augmentation du nombre de ménages composés de 1 et 2 personnes au détriment des ménages « familiaux ». En 1982, les foyers de 1 et 2 personnes représentaient 40% des ménages, ils étaient près de 49% des ménages en 1999 ; ils sont 53,5% en 2008
Les ménages les plus représentés sont ceux composés de 2 personnes.

Evolution du nombre de personnes composant les ménages à Trilport

	Trilport 1982	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2008	Trilport 2012
1 personne	13,67%	13,48%	18,48%	19,16%	21,43%
2 personnes	26,45%	31,01%	30,46%	34,36%	33,94%
3 personnes	23,95%	20,60%	21,13%	19,38%	17,85%
4 personnes	24,40%	23,28%	19,27%	17,84%	18,07%
5 personnes	9,38%	9,04%	8,07%	6,38%	6,57%
6 personnes ou plus	2,14%	2,60%	2,59%	2,86%	2,14%

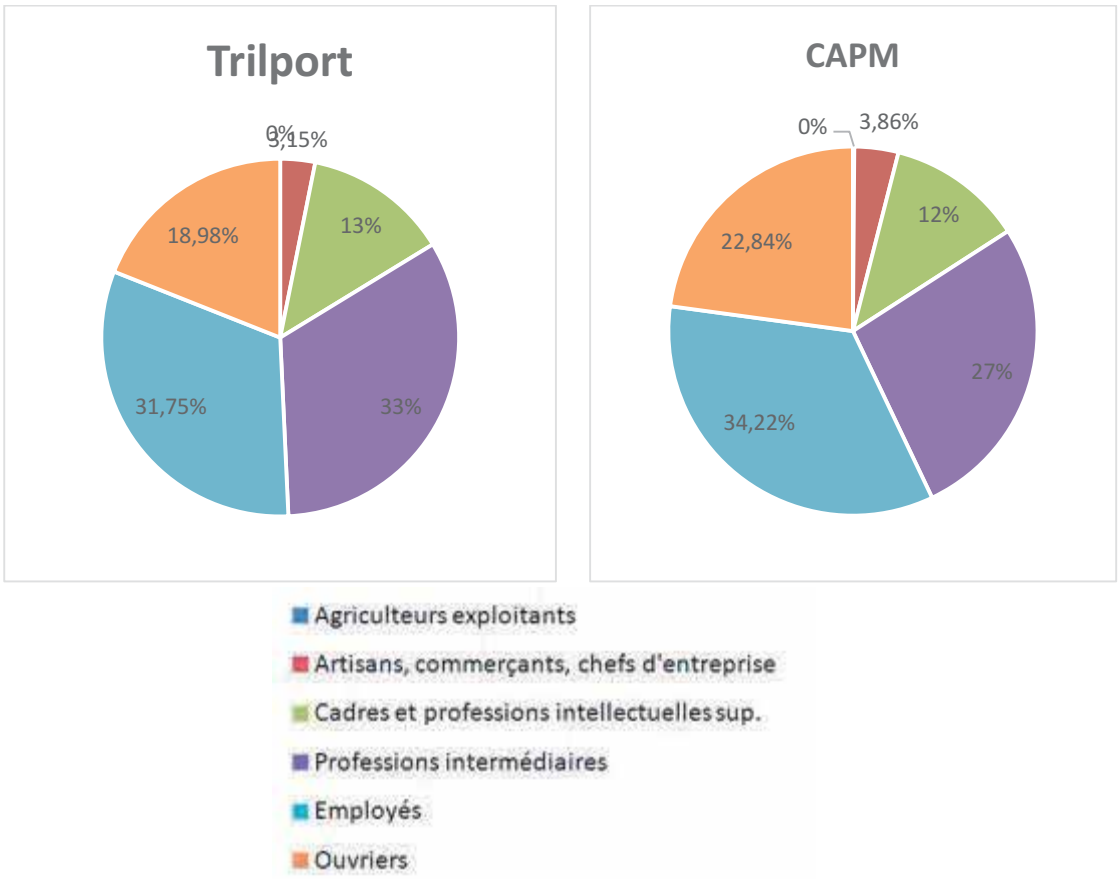
Source : Insee, RP2012 exploitation complémentaire.

3.4. LES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES

Une prédominance des professions intermédiaires et une baisse des d'employés

La population active de Trilport se répartit principalement entre trois catégories socio-professionnelles : les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers. Cette composition « sociale » traduit le caractère relativement modeste des ménages trilportais.
Les employés étaient prédominants dans la répartition des catégories socio-professionnelles à Trilport en 2008 (33,5% des actifs) mais talonnés de près par les professions intermédiaires qui gagnaient plus de 6 points entre 1999 et 2008 (elles étaient 25% en 1999, elles sont 31,5% en 2006). Entre 2008 et 2012, la situation s'est inversée : Les professions intermédiaires représentent 33% quand les employés ne sont plus que 31,75%
En revanche, les ouvriers diminuent de 22% en 1999 à 20% en 2008 et 18,98% en 2012, suivant la tendance nationale.

Population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle



Sources : Insee, RP1999 et RP2008 exploitations complémentaires

Evolution de la population active de 15 à 64 ans ayant un emploi par catégorie socioprofessionnelle à Trilport

	Trilport 1990	Trilport 1999	Trilport 2008	Trilport 2012
agriculteurs	0,22%	0,09%	0,33%	0%
artisans, commerçants	6,68%	6,00%	3,84%	3,15%
cadres	10,34%	9,20%	10,85%	13%
professions intermédiaires	27,59%	24,99%	32,05%	33%
employés	32,54%	37,12%	33,06%	31,75%
ouvriers	22,63%	22,60%	19,87%	18,98%

Sources : Insee, RP1999 et RP2008 exploitations complémentaires

En 2012, la proportion des cadres atteint de nouveau plus de 10% de la population active comme en 1990, celle des artisans, commerçants et chefs d'entreprises diminue encore entre 1999 et 2012 (de 6% à 3,2%).

La répartition des CSP à l'échelle du département est similaire à la commune de Trilport. Les plus représentés sont les employés (30,5%) suivi des professions intermédiaires (28,5%). Mais le département compte une proportion plus grande de cadres et professions intellectuelles supérieures (près de 16%) et en progression de 3 points entre 1999 et 2006.

Au sein de la CAPM, ce sont également les employés qui sont les plus représentés (34,1% des actifs). Les professions intermédiaires représentent 25,6% et les ouvriers 23,5% de la population.

Ainsi, on constate à Trilport une légère évolution dans le sens d'un meilleur niveau de vie des actifs entre 1999 et 2008. Cette commune est assez représentative des tendances de la répartition des actifs au sein de l'agglomération avec toutefois une part moins importante des cadres.

3.5. REVENUS DES MENAGES

Le revenu médian des ménages trilportais est de près de 22 950€ en 2012 contre 21 707€ en Seine-et-Marne.

	Nombre de ménages fiscaux 2010	Revenu médian par unité de consommation 2010 en Euros	Rapport interdécile 2010 (1)	2ème décile par unité de consommation en Euros
Trilport	1 845	22 492	3.6	14 796
Seine-et-Marne	506 168	21 250	4.8	12 410

Source : INSEE-DGFiP, Revenus fiscaux localisés des ménages. Revenus - Thème : Niveaux de vie - Patrimoine.

(1) Le rapport interdécile entre les revenus est utilisé pour mettre en évidence les disparités ou les écarts entre les plus riches et les plus pauvres. Ce ratio rapporte le revenu au-dessus duquel se situent les 10% d'individus les plus riches (neuvième décile) au revenu en dessous duquel se situent les 10% les plus pauvres (premier décile)

3.6. LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Les migrations alternantes sont également appelées les déplacements pendulaires, elles comptabilisent, pour chaque commune, le nombre de résidents effectuant des déplacements domicile-travail selon les lieux de travail.

Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par lieu de travail à Trilport

	Dans la commune de résidence	Dans une autre commune du département	Dans un autre département de la région	Hors région en France métropolitaine	Hors France métropolitaine ou à l'étranger	total
Actifs	334	1227	755	32	0	2347
%	14.23%	52.27%	32.16%	1.36%	0%	100%

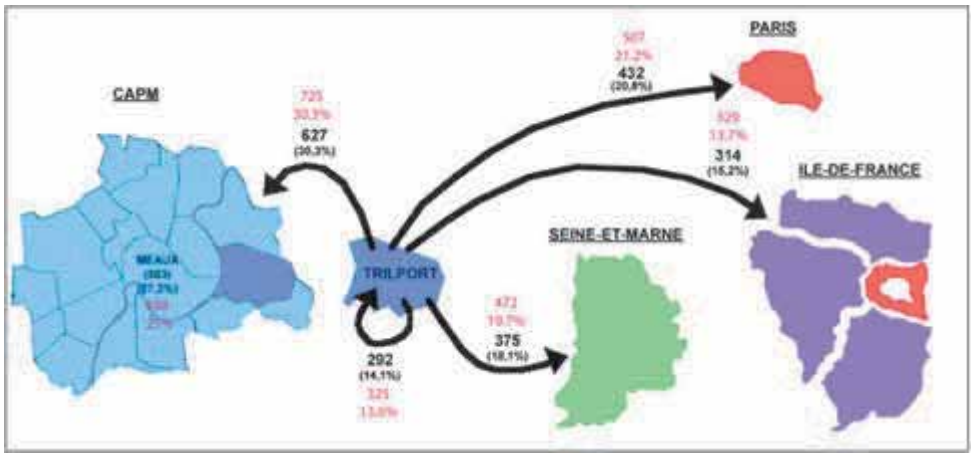
Source : Insee RP2012 exploitations principales

En 2012, seuls 14.23% des actifs vivent et travaillent à Trilport. Cette proportion est en diminution par rapport à 1999 (ils étaient 14,1%), et largement en deçà de la moyenne départementale (18,9%).
Ils sont nombreux, 52.27% (soit 1227 actifs), à travailler dans une autre commune du département. Trilport étant située dans le bassin d'emploi de Meaux et à proximité de celui de Marne-la-Vallée, les actifs se répartissent vraisemblablement essentiellement dans ces bassins d'emploi.

En 2006, la commune de Meaux est la commune la plus attractive en termes d'emploi pour les actifs trilportais. Meaux accueille en effet 598 actifs trilportais, soit près du quart des actifs, et c'est la seule commune qui attire plus de 100 trilportais.
La commune étant bien desservie par les transports en commun et les infrastructures routières, les actifs sont aussi nombreux, 755, c'est-à-dire plus de 32 % à travailler dans un autre département que la Seine-et-Marne (Paris, Seine-Saint-Denis…). Notons qu'à l'échelle de l'agglomération, ils sont plus de 28% à vivre et travailler dans la même commune.

Trilport apparaît donc comme une commune où les actifs sont plus mobiles que sur le reste de la CAPM, en raison principalement de son caractère résidentiel.

Les migrations alternantes[‡]



Source : Insee, RGP 1999 et 2006, exploitation complémentaire. Réalisation : Atelier TEL

En 2012, les Trilportais n'étaient que 12.0% à travailler sur leur commune de résidence. En 2006, le plus grand nombre de leurs déplacements domicile - lieu de travail se faisait vers la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (30,3%, et 25% pour la seule commune de Meaux). En second rang, venait Paris avec 21.2%, puis le reste de la Seine-et-Marne (19.7%) et l'Ile-de-France (hormis Paris) avec 13.7%.
On constate, que malgré la distance, un nombre important de Trilportais travaillait à Paris ou dans sa banlieue. Ceci s'explique par la présence de la gare SNCF qui permet de relier Trilport à la Gare de l'Est en 35 minutes et par la présence de pôles d'emplois tels que Roissy-Marne-la-Vallée. L'amélioration de l'offre de TER depuis quelques années n'a pas eu de conséquence sur la proportion de population travaillant à Paris. Elle sera peut-être attractive pour des actifs de Paris qui voudraient venir s'installer dans le nouvel éco quartier de Trilport « L'Ancre de lune ».

[‡] Attention, les données de 2006 sur les flux domiciles-travail sont issues de l'exploitation complémentaires et ne portent par conséquent que sur un échantillon de 40% de la population.

3.7. LA POPULATION ACTIVE

3.7.1. LE TAUX D'ACTIVITE

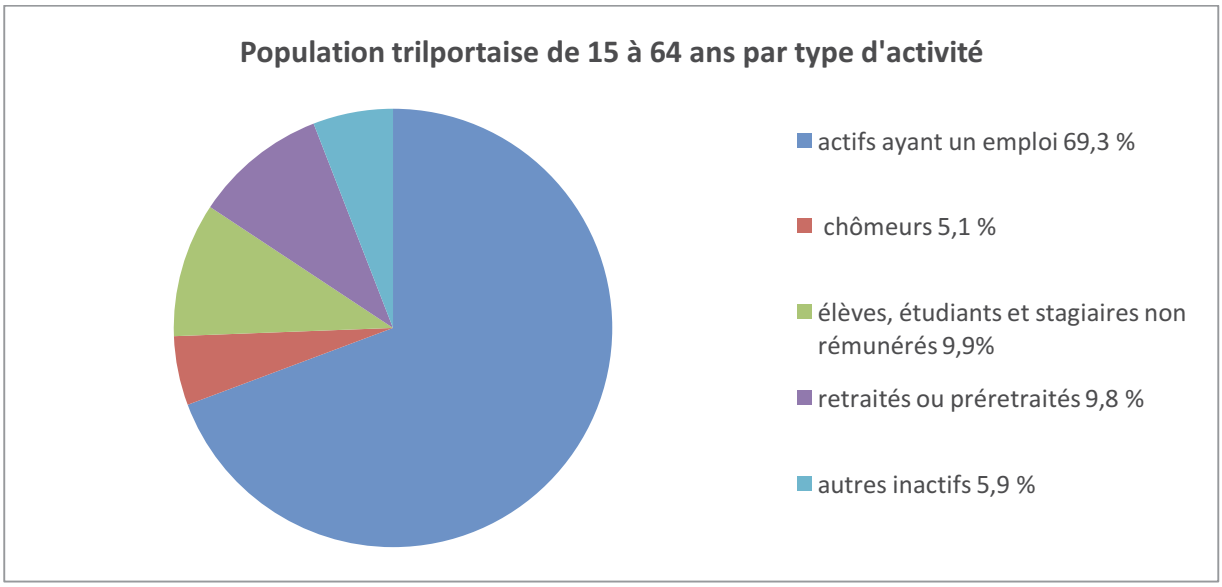
On compte en 2012, 3 208 actifs parmi la population de 15 à 64 ans à Trilport. Le taux d'activité[§] de cette population atteint 75.9%, c'est-à-dire comparable au taux d'activité de la Seine-et-Marne (76,2%) et de la région Ile-de-France (75,9%).

Ce taux d'activité progresse sur la commune de Trilport entre 1999 et 2012, comme sur l'ensemble de l'agglomération où il est néanmoins plus faible que sur la commune de Trilport.

Population de 15 à 64 ans par type d'activité

	TRILPORT		CA Pays de Meaux	
	2012	2007	2012	2007
Ensemble	3208	3237	58350	54866
Actifs en %	75.9	74.4	74.5	73.6
dont :				
actifs ayant un emploi en %	68.4	69.3	65.5	65.4
chômeurs en %	7.5	5.1	9.0	8.2
Inactifs en % dont :	24.1	25.6	25.5	26.4
élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	9.7	9.9	9.8	10.6
retraités ou préretraités en %	9.3	9.8	6.4	6.2
autres inactifs en %	5.2	5.9	9.3	9.6

Sources : Insee, RP2007 et RP2012 exploitations principales



Source : Insee, RP2012 exploitation principale

A Trilport, les inactifs (parmi les 15-64 ans) sont essentiellement des élèves et des retraités ou pré-retraités. La proportion de ces derniers a augmenté entre 1999 et 2009, en raison de leur progression dans la répartition des

[§] Le taux d'activité est le rapport entre le nombre d'actifs (actifs ayant un emploi et chômeurs) et la population totale correspondante

classes d'âge. A l'échelle de l'agglomération, dans laquelle la population est plus jeune, les inactifs sont principalement des élèves et des personnes qui n'ont pas déclaré être à la recherche d'un emploi (respectivement 10,2 et 9,7%).

Trilport connait un taux d'activité supérieur au reste de la CAPM et en progression, en dépit de la progression des retraités ou pré-retraités de moins de 65 ans.

3.7.2. LE CHOMAGE

Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

	TRILPORT		CAPM	SEINE-ET-MARNE	
	2012	2007	2012	2012	2007
Nombre de chômeurs	239	166	5 233	73864	59588
Taux de chômage en %	9.8	6.9	12.0	10.8	9.1
Taux de chômage des hommes en %	9.7	6.2	11.5	10.4	8.4
Taux de chômage des femmes en %	9.9	7.6	12,6	11.2	10.0
Part des femmes parmi les chômeurs en %	49.0	54.5	51.5	50.6	52.4

Sources : Insee, RP1999 et RP2012 exploitations principales

Un taux de chômage** en diminution jusqu'à 2009

Sur les 3 208 actifs (parmi la population de 15 à 64 ans), 239 se sont déclarés à la recherche d'un emploi en 2012, soit 9,8% de la population. Jusqu'en 2007, le taux de chômage (6,9%) a diminué par rapport à 1999. Ils étaient 189 chômeurs soit 8,4% des actifs. Depuis, il a fortement augmenté.
En 2012, il est nettement inférieur au taux constaté sur l'agglomération de Meaux (12%) -qui a diminué entre les deux derniers recensements (-0,8 point)-, mais il est plus élevé que sur le département (9,1%).

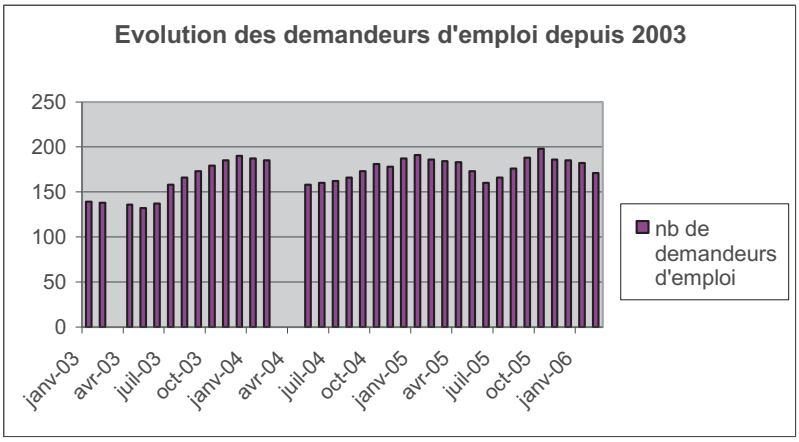
A Trilport, comme sur l'agglomération et l'ensemble du département, les femmes sont plus touchées par le chômage. De plus on constate que leur proportion a augmenté entre 1999 et 2012 (+1,5 points).

Trilport apparaît comme moins touchée par le chômage que le reste de l'agglomération. Néanmoins, le recensement de 2009 ne permet certainement pas de constater les évolutions dues à la crise économique et financière de 2009 qui a dû aggraver la situation sur la commune comme dans le reste de la France. Effectivement, le recensement de 2012 indique un taux de chômage de 9,8% à Trilport, soit près de 3 points de plus qu'en 2009.

En ce qui concerne les emplois précaires (comprenant les contrats à durée déterminée, l'intérim, les emplois aidés et l'apprentissage/stage), Trilport en comptait en 1999 : 156 emplois, ce qui correspond à 7,5% des actifs. Ces emplois précaires représentaient en 1999, 8,1% des actifs en Seine-et-Marne.
En 2006, 232 actifs travaillaient à temps partiel à Trilport, soit 10,2% des actifs. Cela représentait 127 femmes et 105 hommes (données Insee 2009, exploitation principale).

Au 31 décembre 2011, Trilport comptait 224 demandeurs d'emplois contre seulement 166 en 2006

** Le taux de chômage représente le nombre de chômeurs par rapport au nombre d'actifs.


Evolution des demandeurs d'emploi depuis 2003
250
200
150
100
50
0
janv-03
avr-03
juil-03
oct-03
janv-04
avr-04
juil-04
oct-04
janv-05
avr-05
juil-05
oct-05
janv-06
nb de demandeurs d'emploi

4. LES PREVISIONS DEMOGRAPHIQUES

4.1. LE POINT MORT 1999-2011

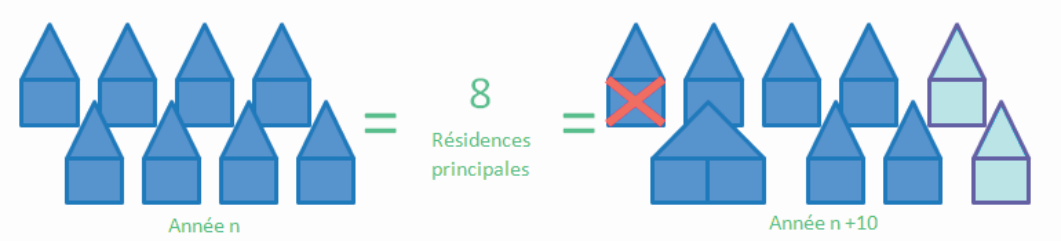
Pour estimer les besoins futurs en logements, il est nécessaire de calculer et d'analyser le « point mort », c'est-à-dire le nombre de logements qu'il serait nécessaire de construire chaque année pour maintenir le nombre d'habitants de la commune.

4.1.1. LES ELEMENTS DE CALCULS DU POINT MORT

Le calcul du point mort tient compte de trois éléments :

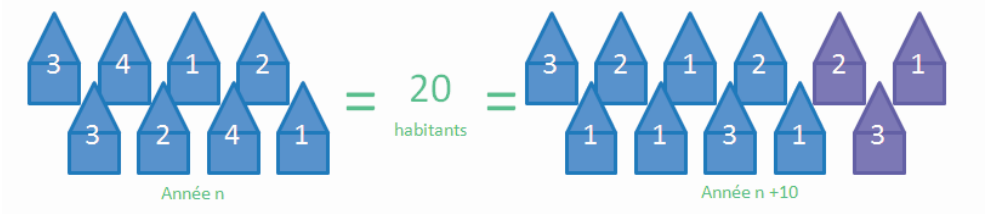
Le renouvellement ou la disparition de logements : il s'agit du nombre de logements qu'il est nécessaire de construire afin de compenser les logements « disparus » sur la période ou le renouvellement du parc ancien. Cette disparition peut avoir plusieurs causes :

- les démolitions de logements en mauvais état
- les démolitions préalables à une opération de construction,
- les restructurations de petits logement réunis pour en faire un plus vaste,
- les changements de destination (logement transformé en bureau, en local commercial…)



Le desserrement : évolution du nombre moyen de personnes par ménage

Le nombre moyen de personnes par ménage appelé « taille des ménages » évolue en fonction de plusieurs évènements : les séparations de couple, le départ du foyer des jeunes quittant le domicile parental, le vieillissement de la population qui entraîne le placement en institution d'un des membres du foyer, le décès d'un des deux conjoints. Ces évolutions impliquent que pour maintenir le même nombre d'habitants d'une ville, la construction de nouveaux logements est nécessaire.



La variation du nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels : c'est le nombre de logements nécessaires pour assurer une certaine fluidité sur le marché du logement.

Le renouvellement ou la disparition de logements

Selon les chiffres Sitadel et de la municipalité 215 logements (permis de construire acceptés) ont été réalisés entre 1999 et 2011. Or, le nombre total de logements est passé de 1798 en 1999 à 1977 en 2011. L'augmentation du nombre total de logements, soit 179 logements, est inférieur au nombre de logements réalisés, soit 215 logements. Il y a donc eu disparitions de logements sur la période (transformation, regroupement de logements pour

agrandissement, destruction). Les chiffres indiquent une disparition de l'ordre de 36 logements à Trilport entre 1999 et 2011 (215 logements réalisés mais seulement 179 logements supplémentaires décomptés par l'Insee), soit un renouvellement de 1,82%.

Dénombrement des permis de construire entre 1999 et 2011 source : mairie de Trilport

	Logements individuels	Logements collectifs	Total
1999			31
2000			25
2001			19
2002			11
2003			2
2004	8	8	16
2005	4	0	3
2006	12	5	17
2007	3	12	15
2008	4	0	4
2009	2	13	15
2010	0	25	25
2011	3	29	32
Total 1999-2011			215

© Mairie

Décompte du nombre de logements par l'Insee en 1999 et 2011

	1999	2011	Différence
Total logements	1798	1977	179

©Insee, 2011, exploitation principale

Le desserrement

Le calcul du desserrement de la population nous indique qu'il a fallu construire 100 logements pour maintenir la population des ménages de 1999 au même niveau en 2011.

En effet, entre 1999 et 2011, la taille moyenne des ménages est passée de 2,77 habitants par logement à 2,61 habitants par logement. Cette taille reste relativement importante au regard de la taille moyenne des ménages en 2010 en Seine-et-Marne (2,56) et en Ile-de-France (2,33).

Le calcul est le suivant : (4599/2,61) – 1661 = 100

	1999	2011
Résidences principales	1661	1863
Population des ménages	4599	4866
Taille moyenne des ménages	2,77	2,61

©Insee, 2011, exploitation principale

La variation du nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels

Entre 1999 et 2011, le nombre de logements vacants est resté constant (+ 2 logements vacants sur la période). Le nombre de résidences secondaires ou occasionnelles a en revanche baissé de 25 logements. Ainsi, 25 logements ont quitté le marché des résidences secondaires pour venir augmenter le nombre de résidences principales, et 2 logements ont quitté le marché des résidences principales pour venir augmenter les effectifs de la vacance. Le report est donc de 23 logements.

Le calcul est le suivant : (104+33) – (106+8) = 23

	1999	2011
Résidences principales	1661	1863
Logements vacants	104	106
Logements secondaires et occasionnels	33	8
Taux vacance / résidence principale	6,3%	5,7%
Taux résidences secondaires / résidence principale	2,0%	0,4%

©Insee, 2011, exploitation principale

Synthèse

	1999	2011	Différence
Total logements	1 798	1977	179
Résidences principales	1 661	1863	202
Logements vacants	104	106	2
Logements secondaires et occasionnels	33	8	- 25
Taux vacance / total logements	5,8%	5,3%	
Taux résidences secondaires / total logements	1,8%	0,4%	
Taux vacance / résidence principale	6,3%	5,7%	
Taux résidences secondaires / résidence principale	2,0%	0,4%	
Population totale	4 599	4866	267
Population des ménages	4 599	4866	267
Taille moyenne des ménages	2,77	2,61	
Dépôts permis 1999-2011			215

Indicateurs du point mort	Période 1999-2011	Par an	En %
Renouvellement de logements	36	3	1,8%
Desserrement	100	8,3	5,1%
Différence logements vacants, secondaires et occasionnels	-23	-2	-0.1%

4.1.2. LE CALCUL DU POINT MORT

Selon les éléments ci-dessus, il a fallu construire 113 logements pour maintenir en 2011 la population à son niveau de 1999 (36 + 100 + 2 - 25) :

- 36 logements pour compenser la disparition de logements
- 100 logements pour compenser le desserrement des ménages
- 2 résidences principales qui ont disparu au profit des logements vacants
- 25 résidences secondaires et occasionnelles qui ont disparu au profit des résidences principales

Sachant que 215 logements ont été construits et habités entre 1999 et 2011, 102 logements ont donc permis l'accroissement de la population, soit 9 par an.

	Période 1999-2011	Par an
Point mort	113	9,4
Logements construits et habités 1999-2011	215	17,9
Logements ayant permis l'accroissement de la population	102	9

4.2. LES PROJECTIONS DEMOGRAPHIQUES POUR 2030

4.2.1. CHOIX DES INDICATEURS

Les projections de population seront établies pour 2030, selon le calendrier du SDRIF. Le PLU est en effet un document qui présente un projet global sur le moyen et long terme, soit au minimum pour les 15-20 ans à venir.

Le renouvellement du parc de logements en 2030

Etant donné la structure du parc de logements de Trilport (grands logements pavillonnaires en majorité), et la part assez importante de logements récents (50% des logements ont été construits après 1975 et « seulement » 23% ont été construits avant 1949), on peut supposer que la disparition (liée le plus souvent à la démolition de logements anciens, au regroupement de plusieurs logements lors de rénovation et de mise aux normes de confort) n'augmentera pas.

L'analyse de la période 1999-2011 indiquait un taux de renouvellement (des résidences principales) de 1,93%. Nous pouvons supposer que ce taux se maintient.

La taille des ménages en 2030

La taille des ménages de Trilport est passée de 2,77 personnes par ménage en 1999 à 2,61 personnes par ménage en 2011. L'évolution de la cellule familiale des ménages et des modes de vie ainsi que le vieillissement de la population font que la taille des ménages continuera à diminuer.
De plus, les nombreuses constructions projetées sur la commune (en particulier dans la ZAC) vont faire se poursuivre cette baisse tendancielle de la taille des ménages car l'objectif de la Municipalité est d'augmenter l'offre de petits logements, manquant actuellement sur la commune.
En prenant en compte toutes ces considérations, et avec un desserrement d'environ 0,13 point par an, nous pouvons estimer une taille moyenne des ménages en 2030 s'établissant à 2,36 personnes par ménages.

La part de logements vacants et des résidences secondaires ou occasionnelles en 2030

Le taux de vacance était très bas en 2011 à Trilport. Il représentait en effet 5% des résidences principales (106 logements). Ce dernier a légèrement baissé entre 1999 et 2011, passant de 5,8% à 5,3%. Calculé par rapport au nombre de résidences principales, ce taux est passé de 6,3% à 5,7%.
En comparaison, le taux de vacance des logements en 2008 était d'environ 6% en Seine-et-Marne et en Ile-de-France.
En raison des projets de constructions de nouveaux logements sur la commune, en particulier dans la ZAC, nous pouvons supposer que cela va contribuer à fluidifier le marché du logement et donc à faire augmenter le taux de vacance. Nous prenons comme hypothèse une hausse du taux de vacance trilportais jusqu'à 8%.

	1999	2011
Taux vacance / total logements	5,8%	5,3%
Taux résidences secondaires / total logements	1,8%	0,4%
Taux vacance / résidence principale	6,3%	5,7%
Taux résidences secondaires / résidence principale	2,0%	0,4%

©Insee

Concernant le nombre de résidences secondaires et de logements occasionnels, leur chiffre a diminué entre 1999 et 2011 (33 à 8). Leur nombre ne devrait pas augmenter (il est peu probable que des ménages achètent un logement secondaire à Trilport, ce type de logements étant plutôt recherché dans l'hypercentre – Paris – ou bien

dans le secteur plus rural de l'Ile-de-France). Il devrait donc rester stable, soit environ 8 résidences secondaires et logements occasionnels en 2030.

	1999	2011	Croissance annuelle	2030
Logements secondaires	39	8	-8,4%	8

©Insee

La prise en compte des permis de construire déjà déposés jusqu'en 2014

53 permis de construire ont été déposés depuis 2012.

4.2.2. ESTIMATIONS

Quatre projections ont été établies à l'horizon 2030 :

- Une première projection (projection n°1) prend l'hypothèse d'une croissance « au fil de l'eau » et visant à maintenir le « point mort ». Il s'agit du point mort prospectif, qui nous permet de connaître le nombre de logements à construire pour maintenir stable la population
- Une deuxième projection (projection n°2) se base sur les obligations minimum d'urbanisation imposées par le SDRIF 2013 à l'horizon 2030.
- Une troisième projection (projection n°3) se base sur les possibilités maximum d'urbanisation offertes par le SDRIF 2013 à l'horizon 2030.
- La quatrième projection (projection n°4) se base sur les potentiels d'urbanisation offerts par le PLU sur la commune : hypothèse au regard des objectifs de production de logements et en particulier de logements sociaux. Il intègre la poursuite des constructions de logements en diffus, ceux de la ZAC Multisites, les opérations lancées depuis 2011 et de petites opérations en centre-ville et en constitution du front urbain.

Projection n°1 : le point mort prospectif pour la période 2012-2030

Une première projection prend l'hypothèse d'une croissance 0 visant à maintenir le « point mort » (nombre de logements nécessaires pour maintenir la population à son niveau actuel).

Choix des indicateurs

Stabilité de la population (Population totale 2012)	4898
dont population des ménages (estimation)	4898
Estimation résidences principales liées au renouvellement par an d'ici 2030	1,93%
Estimation taille des ménages en 2030	2,37
Estimation de vacance sur résidences principales d'ici 2030	8,5%
Estimation logements occasionnels 2030	8

Calcul

	2030
Besoin en résidences principales en 2030 (4898/2,37)	2066,7
ajout logements liés au renouvellement en 2030 (2067 x 1.93%)	39,9
ajout logements vacants en 2030 (2067 x 8,5%)	175,7
ajout logements occasionnels en 2030	8
Total besoin en logement 2030	2290
Logements supplémentaires (par rapport à 2011)	313
Point mort annuel 2011-2030	16

Ainsi il faudrait construire environ 16 logements par an pour maintenir la population à 4 898 habitants, portant le nombre total de logements en 2030 à 2290.

Total logements en 2030	2290
Nombre de logements sociaux en 2011	120
Logements supplémentaires en 2030 (par rapport à 2011)	313 (253 + 60 diffus)
Nombre de logements sociaux nécessaires pour atteindre l'objectif de la loi Duflot en 2030 (soit 25%)	573
Nombre de logements sociaux à construire pour atteindre l'objectif de la loi Duflot en 2030 (soit 25%)	452
Pourcentage total de logements sociaux atteints sur la base de 30% dans les nouvelles opérations en 2030	8,5%
Pourcentage total de logements sociaux atteints sur la base de 100% dans les nouvelles opérations en 2030	16,3%

Néanmoins, ce scénario de maintien de la population ne permet pas de répondre aux objectifs de logements sociaux imposés par la loi Duflot -article 55 de la loi SRU. En effet, même si tous les nouveaux logements réalisés en opérations étaient des logements sociaux, le taux de logement social n'atteindrait que 16,3% du parc. Et en conservant l'évolution actuelle (avec un minimum de 30% de construction de logements sociaux dans les opérations) ce chiffre serait rabaissé à 8,5%. Ce scénario ne peut par conséquent pas être retenu.

Projection n°2 : projections minimum selon le SDRIF à l'horizon 2030

La deuxième projection se base sur les possibilités de croissance démographique proposées par le SDRIF 2013.

Choix des indicateurs

Population en 2012 (Insee)	4898
Augmentation de 10% de 3/24 de la population totale de 2012	673
Augmentation de 15% de 21/24 de la population totale de 2012	4929
TOTAL	5 602
dont population des ménages (estimation)	5 602
Estimation taille des ménages en 2030	2,37
Estimation logements liés au renouvellement par an d'ici 2030	1,93%
Estimation logements vacants 2030	8,5%
Estimation logements occasionnels 2030	8

Calcul

Besoin en résidences principales en 2030 (5602/2,37)	2 364
ajout logements liés au renouvellement en 2030	46
ajout logements vacants en 2030	201
ajout logements occasionnels en 2030	8
Total besoin en logement 2030	2 618
Retranchement des logements déjà existants Insee 2012 (1977)	641
Retranchement PC déposés 2012-2014 (53)	588
Besoins en constructions 2013-2030 (17 ans)	588
Soit par an	35

Avec cette hypothèse, la commune compterait 5602 habitants et 2364 résidences principales en 2030 (soit 641 logements de plus qu'en 2012). Après le retranchement des permis de construire déposés depuis 2012, le besoin en construction pour répondre aux objectifs du SDRIF serait de 35 logements par an (588 en totalité).

Hypothèse sur diffus	3
Logements diffus 2012-2030	54
Logements opérations 2012-2030	534
Logements sociaux si 30% des opérations	160
soit pourcentage logements sociaux	10,7%
Logements sociaux si 100% des opérations	587
soit pourcentage logements sociaux	27,0%

Ce scénario permet de répondre aux objectifs de logements sociaux imposés par la loi SRU uniquement si tous les nouveaux logements réalisés en opérations étaient des logements sociaux (le taux de logement social atteindrait 27%). Avec un minimum de 30% de construction de logements sociaux dans les opérations ce chiffre serait rabaissé à 10,7%. Concrètement, il faudrait construire des logements en beaucoup plus grand nombre pour permettre de gonfler de façon conséquente la part de logements sociaux sur la commune.

Projection n°3 : projections maximum du SDRIF à l'horizon 2030

La troisième projection se base sur les possibilités de croissance urbaine autorisée par le SDRIF 2013.

Choix des indicateurs

Estimation logements liés au renouvellement ()	1,93%
Estimation logements vacants ()	8,5%
Secteurs d'urbanisation préférentielle	
Nombre de pastilles de 25ha	2
Densité moyenne des espaces ouverts à l'urbanisation	35log /ha
Potentiel d'urbanisation dûe au cercle gare	
Surface Urbaine de Référence	172,3ha
Potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité de la gare de Trilport (5% de la SUR)	8,6ha
Densité moyenne des espaces ouverts à l'urbanisation	35log /ha

Calcul

Secteurs d'urbanisation préférentielle	
Nombre de logements possibles (nb de pastilles x 25ha) x 35log	1750
Estimation logements liés au renouvellement (1,93%)	34
Estimation logements vacants (8,5%)	149
Résidences principales supplémentaires	1567

Potentiel d'urbanisation dûe au cercle gare	
Nombre de logements possibles 8,6 x 35log	302
Estimation logements liés au renouvellement (1,93%)	6
Estimation logements vacants (8,5%)	26
Résidences principales supplémentaires	270

Augmentation des résidences principales	
Augmentation due aux secteurs d'urbanisation préférentielle	1 567
Augmentation due au cercle gare (5%)	270
Total de résidences principales supplémentaires	**1 838**
Estimation taille des ménages en 2030	2,37
Habitants supplémentaires	**4 355**
Population en 2012 (insee)	4 898
Population totale en 2030	**9 253**

Avec cette hypothèse, la commune compterait 9 253 habitants et 3 701 résidences principales en 2030 (soit près du double d'habitants qu'en 2012).

Logements sociaux si 30% des opérations nouvelles	660
soit pourcentage logements sociaux	19,7%
Logements sociaux à construire pour atteindre 25% de logements sociaux	870
soit pourcentage des opérations nouvelles	42%

Ce scénario permet de répondre aux objectifs de logements sociaux imposés par la loi SRU uniquement si 42% des nouveaux logements réalisés en opérations sont des logements sociaux (le taux de logement social atteindrait alors 25%). Avec un minimum de 30% de construction de logements sociaux dans les opérations la part de logements sociaux n'atteindrait que 20%.
Il serait nécessaire d'augmenter considérablement les équipements municipaux pour permettre d'accueillir cette nouvelle population.

Projections n°4 : projection en fonction des potentiels d'urbanisation sur la commune

Une quatrième projection prend l'hypothèse d'une croissance au regard des objectifs municipaux et des potentialités de production de logements à Trilport à l'horizon 2030.
Elle intègre la réalisation de la ZAC, une densification du tissu urbain existant, ainsi que l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur. Ces possibilités permettraient de grossir le parc de logements trilportais de 592 résidences principales.

Estimations des données de la production de logements permise par le PLU

	Nombre de logements pour 2030	Nombre de logements sociaux pour 2030 (30% min. par opérations)	Nombre de logements sociaux pour 2018 (30% min. par opérations)
ZAC multi sites	480	142	45
OAP du « Peuplin »	30	10	10
Total opérations FSM	137	104	104
Zone de constructibilité limitée centre	50	17	0
Zone de constructibilité limitée du Bout Cornet	30	10	0
Emplacement réservé	30	10	0
Estimation dans diffus (5 / an)	95	10	0
TOTAL	852	303	159

Choix des indicateurs

Logements supplémentaires	852
Total logements en 2012	1977
Estimation taille des ménages en 2030	2,37
Estimation logements liés au renouvellement par an d'ici 2030	1,93%
Estimation logements vacants 2030	8%
Estimation logements occasionnels 2030	8

Calcul

Total logements 2030	2829
Retranchement logements liés au renouvellement en 2030 (1,93% x 2829)	-55
Retranchement logements vacants en 2030 (2829 x 8%)	-226
Retranchement logements occasionnels en 2030	-8
Total résidences principales	2540
Augmentation des résidences principales par rapport à celles existantes en 2012	563
Ajout permis de construire 2012-2014	29
Nouvelles résidences principales en 2030	592
Soit par an	34,8
Estimation population supplémentaire	1403
Estimation population totale en 2030	6301

La population atteindrait alors 6301 habitants en 2030. Il faudrait construire 592 résidences principales (852 logements), soit 35 par an pour répondre à cette croissance. Ce scénario permet d'atteindre les objectifs d'augmentation de 15% pour 21/24e et 10% pour 3/24e de la population totale de 2012 du SDRIF (dans le tissu existant), qui fixaient le besoin en construction à 588 résidences principales.

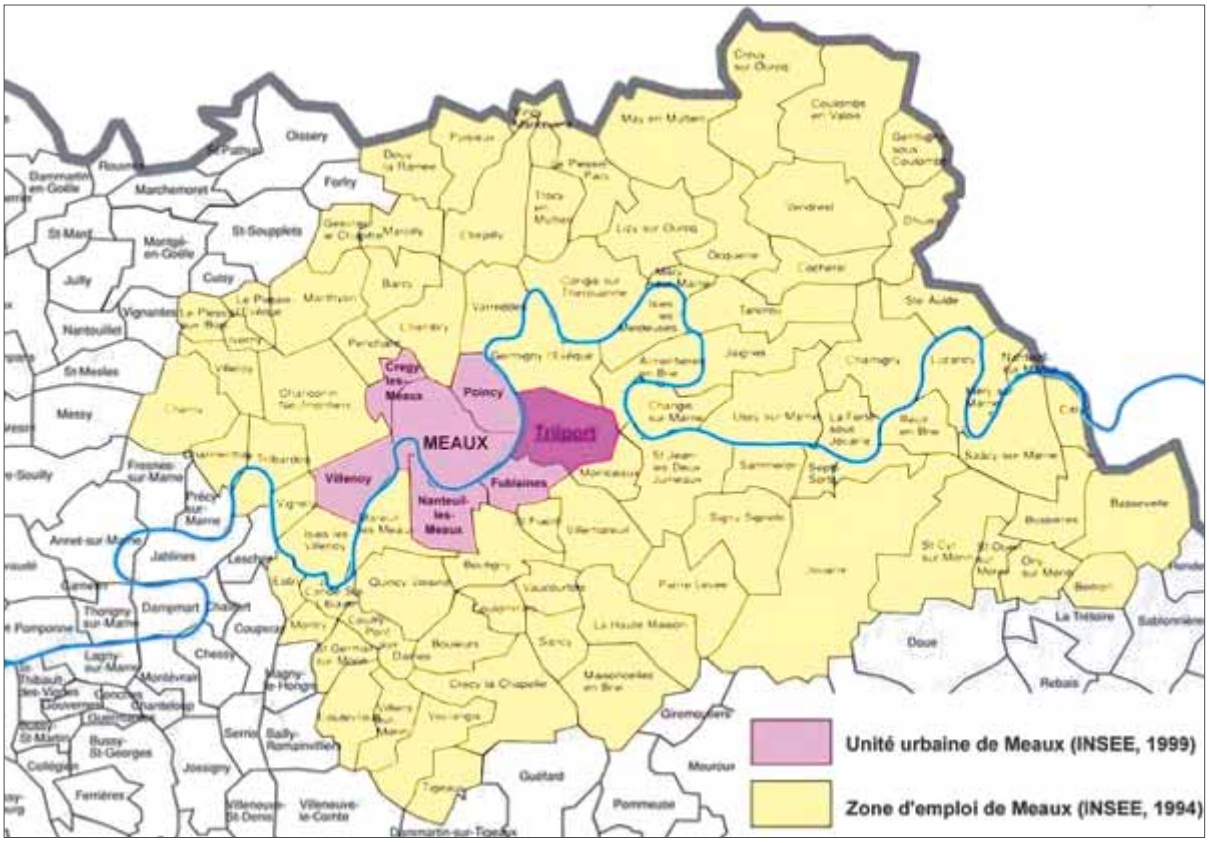
Ce scénario permettrait d'atteindre un ratio de logements sociaux d'environ 20% (soit pratiquement 10 points de plus qu'au dernier recensement SRU qui est de 9%). Il permettrait surtout de répondre aux objectifs de logements sociaux imposés par le PLH (soit 165 logements sociaux supplémentaires à l'horizon 2018) puisqu'il estime possible la réalisation d'environ 160 logements sociaux supplémentaires d'ici 2018.
Cette dernière projection semble donc cohérente, c'est pourquoi elle a été choisie par la Ville.

Ajoutons que cette dernière projection a été calculée à partir d'une estimation de constructions, et qu'elle n'est ni exhaustive, ni garante de la réalisation des projets sur la commune.

5. LES EMPLOIS ET LES ACTIVITES ECONOMIQUES

5.1. LA PLACE ECONOMIQUE DE TRILPORT DANS LA CAPM

Depuis la création de la communauté d'agglomération, le développement économique est devenu une compétence intercommunale. En 2009, l'INSEE comptait près de 30 250 emplois dans le périmètre de la communauté d'agglomération, soit environ 2 250 de plus qu'en 1999.
Plus de 80% d'entre eux étaient localisés à Meaux. Trilport représente donc un pôle économique secondaire de l'agglomération (avec 3,7% des emplois de l'agglomération), au même titre que Villenoy, Mareuil-les-Meaux et Nanteuil-les-Meaux.



Emploi et activité

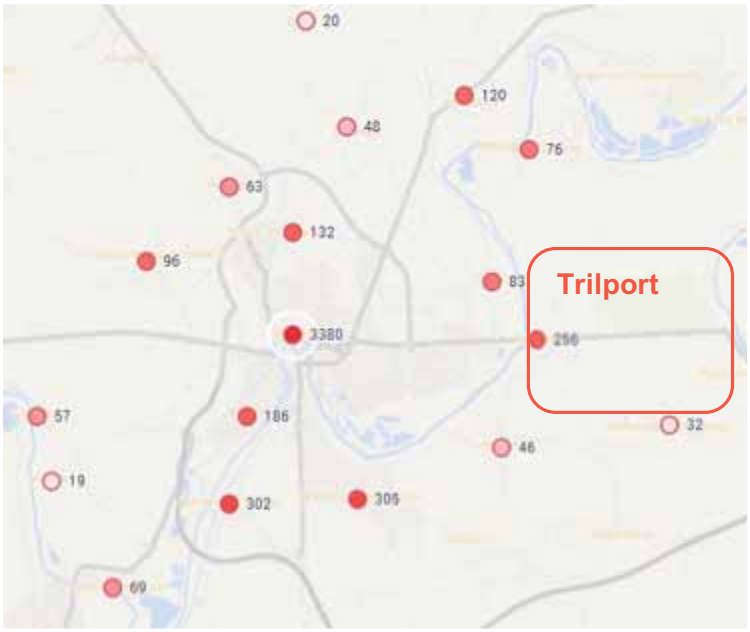
	2010	1999
Nombre d'emplois dans la zone	1190	918
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	2255	2 072
Indicateur de concentration d'emploi	52,7	44,3
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	74,4	62,8

L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.
Sources : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail

La commune de Trilport accueille 1 190 emplois en 2010, en forte progression par rapport à 1999 (918 emplois, + 242 emplois). La progression du nombre d'emplois est plus rapide que celle du nombre d'actifs ayant un emploi. L'indicateur de la concentration d'emploi est donc plus élevé en 2010 qu'en 1999 (+8,4%), ce qui indique une bonne situation économique.

Néanmoins, Trilport est une commune à caractère résidentiel et présente un déséquilibre habitat / emploi, ce qui implique d'importantes migrations domicile – travail. Le taux d'emploi[††] communal est de 69,3%, supérieur à la moyenne de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux. Celle-ci connait une baisse depuis le dernier recensement (65,7% en 2010 contre 75%).

Répartition des établissements en 2011

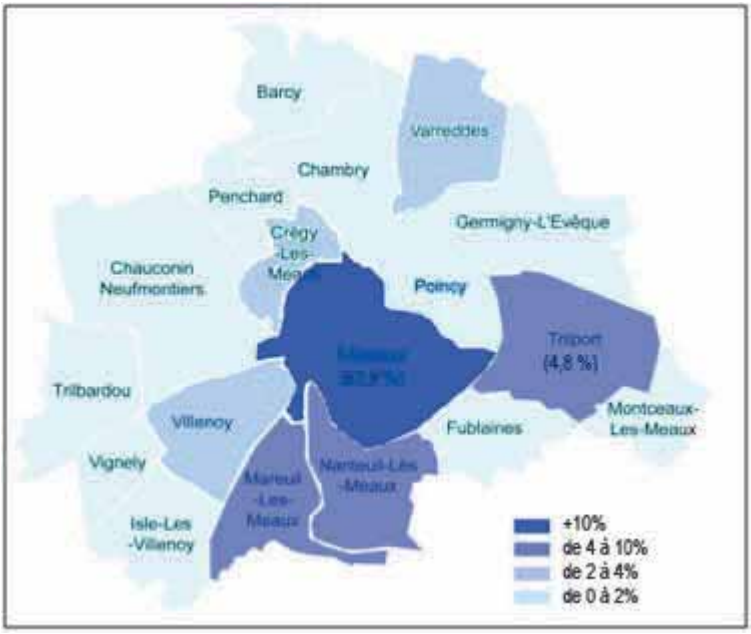


Communes	Etablissements	%	Dont auto-entrepreneurs	%	Auto-entr. / etbs (%)
Barcy	20	0,38	2	0,25	10
Chambry	48	0,91	10	1,23	20,83
Chauconin-Neufmontiers	96	1,81	17	2,09	17,71
Crégy-les-Meaux	132	2,5	41	5,03	31,06
Fublaines	46	0,87	14	1,72	30,43
Germigny-l'Evêque	76	1,44	17	2,09	22,37
Isles-les-Villenoy	69	1,3	11	1,35	15,94
Mareuil-les-Meaux	302	5,71	35	4,29	11,59
Meaux	3380	63,89	471	57,79	13,93
Montceaux-les-Meaux	32	0,6	7	0,86	21,88
Nanteuil-les-Meaux	305	5,77	50	6,13	16,39
Penchard	63	1,19	10	1,23	15,87
Poincy	83	1,57	2	0,25	2,41
Trilbardou	57	1,08	7	0,86	12,28
Trilport	256	4,84	48	5,89	18,75
Varreddes	120	2,27	25	3,07	20,83
Vignely	19	0,36	4	0,49	21,05
Villenoy	186	3,52	44	5,4	23,66
Total	5290	100	815	100	15,41

Source : service économique de la CAPM, 2011.

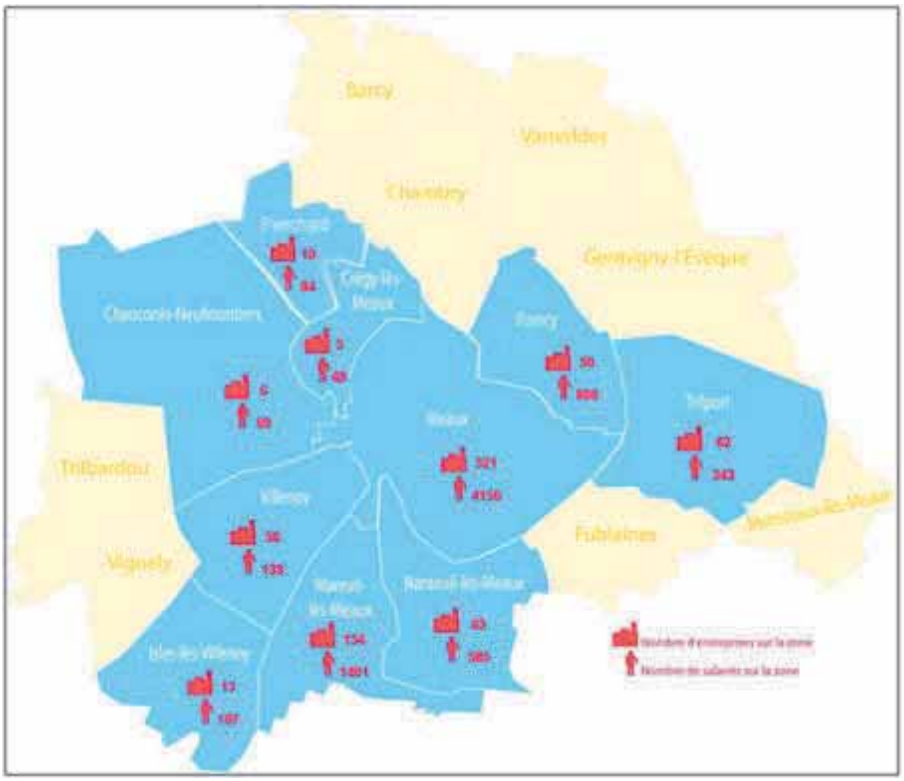
[††] Le taux d'emploi est le rapport entre les emplois offerts sur la zone et le nombre total d'actifs.

Répartition des salariés en 2012



Source : service économique de la CAPM, 2012

Répartition des salariés et des établissements par zones d'activités sur la CAPM en 2012



Source : service économique CAPM, 2012

Les zones d'activités économiques de Trilport accueillent 100 établissements dont 52 employant un salarié ou plus, c'est-à-dire 28% du total des établissements trilportais et 44% des établissements employant un salarié ou plus. En outre, elles accueillent plus de 48% du nombre de salariés travaillant à Trilport. L'Entreprise Recticel emploie entre 50 et 99 salariés à elle seule. La densité de salariés est d'autant plus importante que la zone d'activité économique de Trilport dispose encore de disponibilités foncières.

La zone d'activité économique a vu son profil modifié avec la venue dans les années 80 d'une grande surface (actuellement Carrefour Market) qui fut pionnière de l'activité commerciale de grande distribution à Trilport.

De plus, la municipalité tient à diversifier le caractère de la zone d'activités avec l'accueil de services, notamment un centre de télétravail. Cette diversification répond à une demande en services et en commerces qui viendront compléter ceux qui existent déjà en centre bourg.
La CAPM a créé une zone d'activité Intercommunale. Située à l'ouest de Meaux, sur les communes de Chauconin-Neufmontiers et Villenoy, en liaison directe avec les principaux axes autoroutiers, la commercialisation a débuté en 2006 est en cours à différents stades selon les îlots :
Les Ilot 1 et 2 ont été commercialisés à Immochan pour le centre commercial les Saisons de Meaux – les travaux ont commencé le 12 mars 2013 pour une ouverture fin 2015.
L'îlot 3 est destiné à la Chambre de Métiers et d'Artisanat – les travaux ont commencé le 7 octobre 2013.
L'îlot 4 a été cédé récemment à Prologis pour la future plateforme logistique C&A – travaux prévus début 2014.
L'îlot 7 : 1ha sous promesse de vente avec Gefec – pour la réalisation d'un programme immobilier de locaux d'activités.
Restent à commercialiser les îlots 5 – logistique et les îlots 6 et 7 (destination PME / PMI).

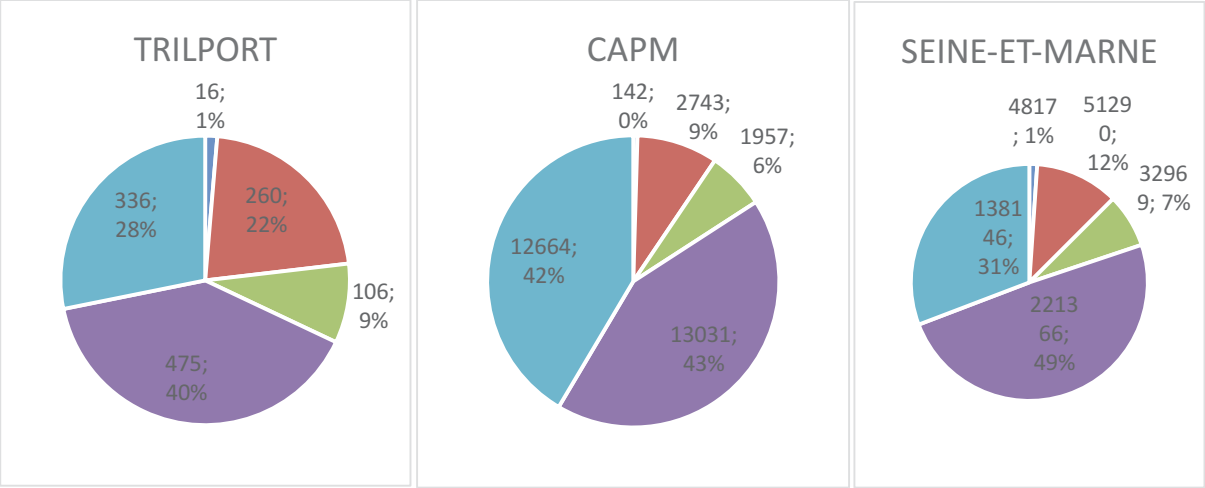
5.2. LES SECTEURS D'ACTIVITES SUR LA COMMUNE

En 2012, l'INSEE a recensé 1193 emplois sur la commune de Trilport.

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité économique en 2012

	TRILPORT		CAPM		SEINE-ET-MARNE	
Agriculture, sylviculture, pêche	16	1.3%	142	0,5%	4817	1,1%
Industrie	260	21.8%	2743	9,0%	51290	11.4%
Construction	106	8.8%	1957	6,4%	32969	7,3%
Commerce	475	39.9%	13031	42,7%	221366	49.3%
Services	336	28.2%	12664	41.5%	138146	30,8%
Ensemble	1193	100,00%	30537	100,00%	448588	100,00%

Source : Insee, RP2012 exploitation complémentaire



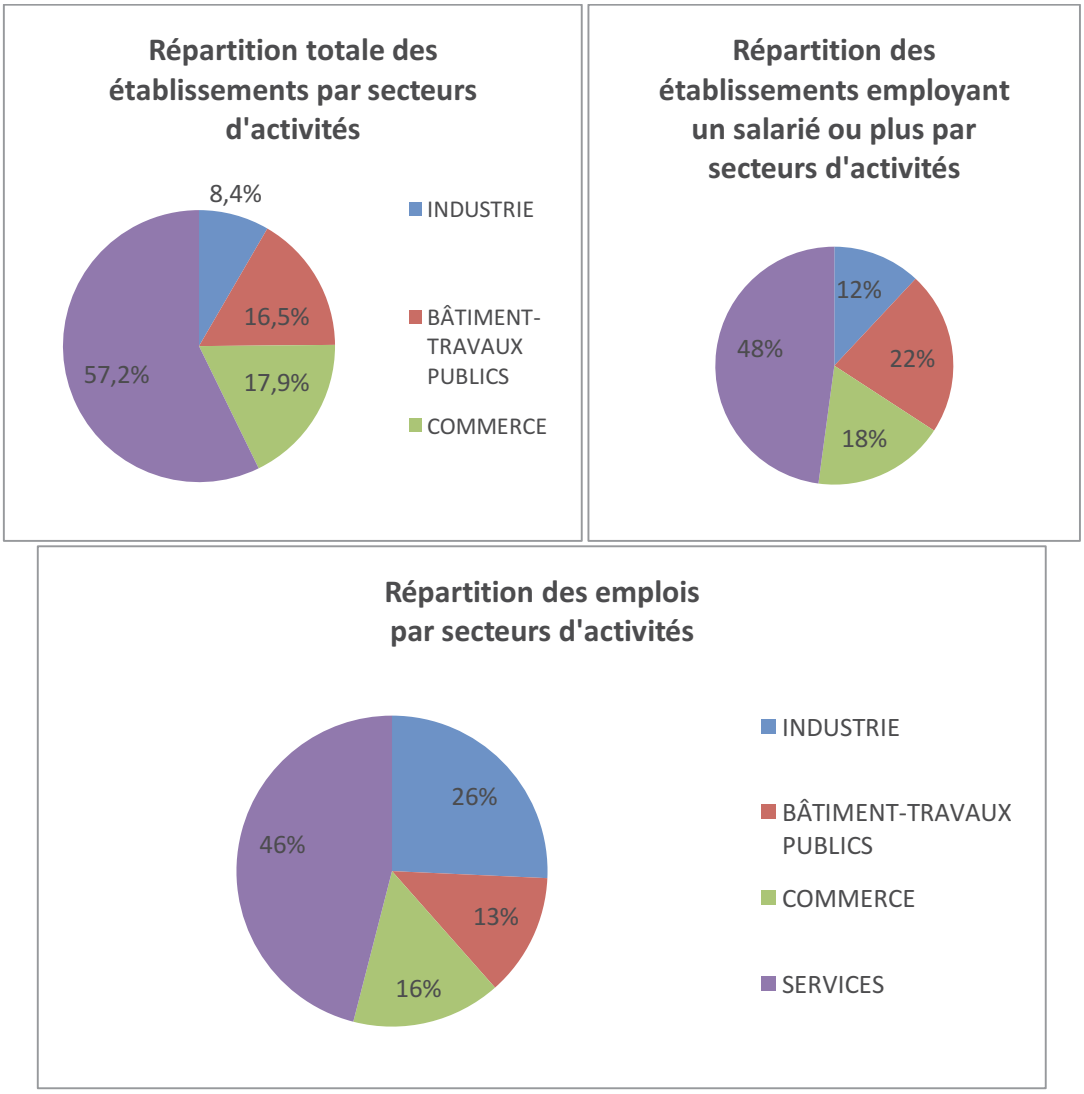
Source : Insee, RP2012 exploitation complémentaire

Les activités tertiaires (commerces et services) représentent la majorité des emplois offerts sur la commune de Trilport (respectivement 39.9% et 28.2% des emplois) comme à l'échelle de l'agglomération et du département (mais dans de moindres proportions concernant le secteur des services).
Il faut toutefois noter une part d'emplois industriels non négligeable surtout si on la compare avec les proportions de la CAPM ou du département. En outre on constate que ces emplois progressent légèrement à Trilport (260 emplois en 2012 soit près de 22% des emplois, contre 252 emplois en 1999), à l'inverse des deux autres entités

géographiques (communauté d'agglomération et département), dans lesquelles l'industrie représente seulement 9,0% des emplois dans la CAPM et 11,4% dans le département.
En s'appuyant sur les chiffres du fichier SIRENE au 1er juin 2013, on peut calculer un total de 1147 emplois dont 918 emplois salariés. Ces emplois se répartissent au sein de 346 établissements dont 117 comptent 1 salarié ou plus.

Ces résultats provenant du recensement peuvent être complétés et actualisés par l'analyse du fichier SIRENE. Ces données ayant une source différente, elles ne peuvent être comparées à celles issues du recensement INSEE.

Répartition des établissements employant un salarié ou plus par secteurs d'activités à Trilport en 2013



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013‡‡

Si l'on analyse l'ensemble des établissements, on constate que le secteur des services est majoritairement représenté avec 57,2% des établissements de la commune. Il est suivi du secteur du bâtiment et des travaux publics qui représente 16,5% des établissements. Le commerce et l'industrie représentent respectivement 17,9% et 8,4% des établissements.

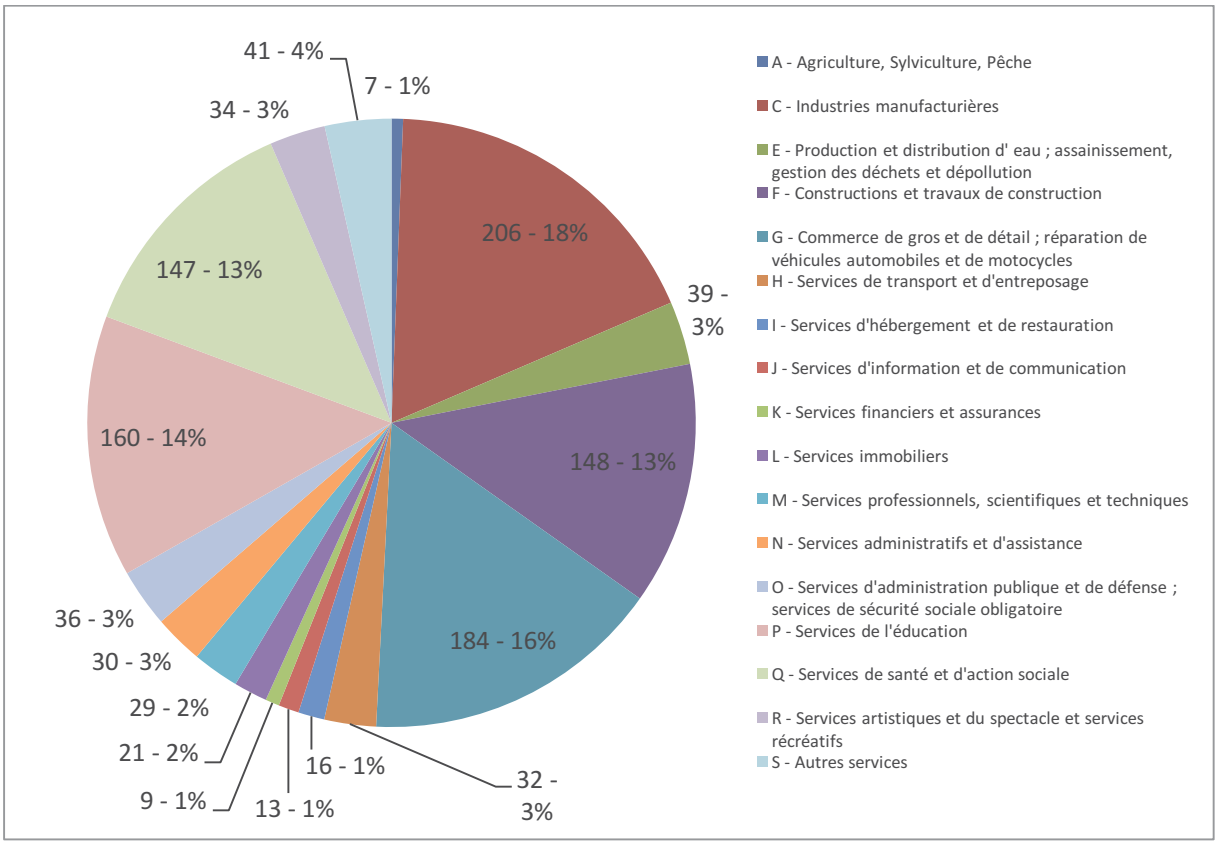
Si l'on ne s'intéresse qu'aux établissements avec un salarié ou plus, la répartition des établissements est relativement homogène. Le secteur des services est encore majoritaire mais ne représente plus que 48% des établissements de la commune. Ceci tend à montrer que de nombreux établissements ne peuvent être considérés comme de réelles entreprises. Dans cette catégorie sont en effet classés les indépendants ou les auto-

‡‡ N.B : Les effectifs sont basés sur des moyennes de tranches d'emplois.

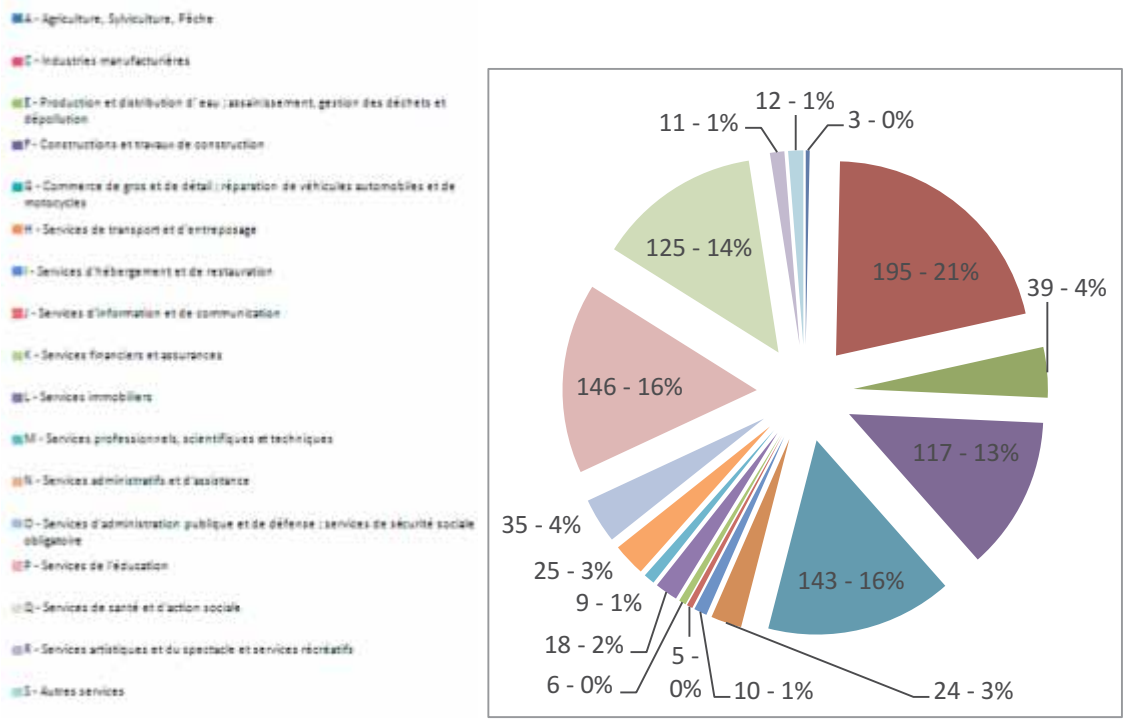
entrepreneurs qui sont des emplois réels mais aussi les sociétés de type SCI immobilière qui ne génèrent aucune activité. Le secteur du bâtiment et des travaux publics représente 22% des établissements. Le commerce et l'industrie représentent respectivement 18% et 12% des établissements.

Cette répartition est peu différente si l'on analyse la répartition des emplois selon les secteurs d'activités. Les services en représentent 46%, les commerces 16%, le bâtiment et travaux publics 13% et l'industrie 26%. Ces chiffres tendent à montrer que les établissements industriels emploient beaucoup plus de salariés que les établissements du bâtiment et des travaux publics.

Répartition de l'ensemble des emplois par secteurs d'activités à Trilport en 2013



Répartition de l'ensemble des emplois salariés par secteurs d'activités à Trilport en 2013



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013[§§]

L'armature commerciale et le fonctionnement urbain

Avec un total de 184 emplois dont 143 emplois salariés, le commerce représente le 3ème employeur de la commune. Trilport bénéficie d'une armature de commerces et services de proximité localisés principalement le long de la RD 603, au niveau du bourg de Trilport, et autour de la place du 19 mars 1962, qui accueille également le marché.

Les Trilportais disposent également d'un supermarché implanté en bordure de la RD 603, en face des zones d'activités.



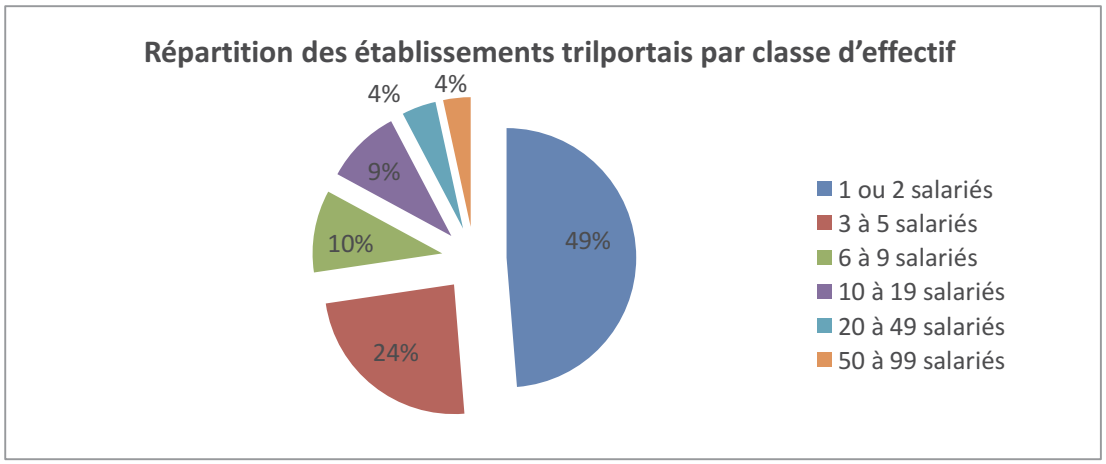


[§§] N.B : Les effectifs sont basés sur des moyennes de tranches d'emplois.





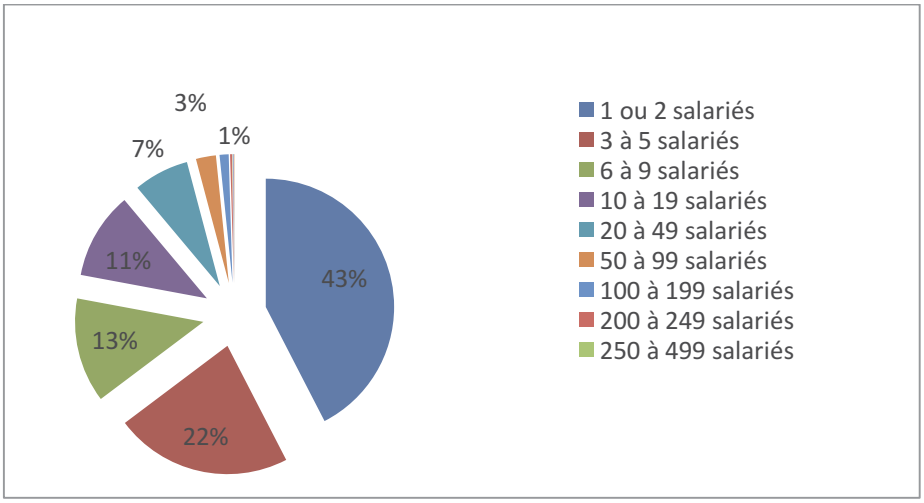
Répartition des établissements employant un salarié ou plus à Trilport



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

92% des établissements de Trilport sont des TPE de moins de 20 salariés. Seuls 4% des établissements (soit 5 d'entre eux) emploient entre 20 et 49 salariés et 4% (soit 4 d'entre eux, à savoir ASSOCIATION DE SERVICES DE SOINS A DOMICILE TRILPORT & ENVIRONS (services), COLLEGE LE BOIS DE L'ENCLUME (services), RECTICEL SAS (Industrie) et SOC EMBALLAGES RECUPERATION PALETTES (Industrie)) entre 50 et 99 salariés. A l'échelle de la CAPM, les TPE sont également très majoritairement représentées (89%), bien que légèrement moins qu'à Trilport (89% des établissements meldois contre 92% des trilportais).

Répartition des établissements employant un salarié ou plus dans la CAPM



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

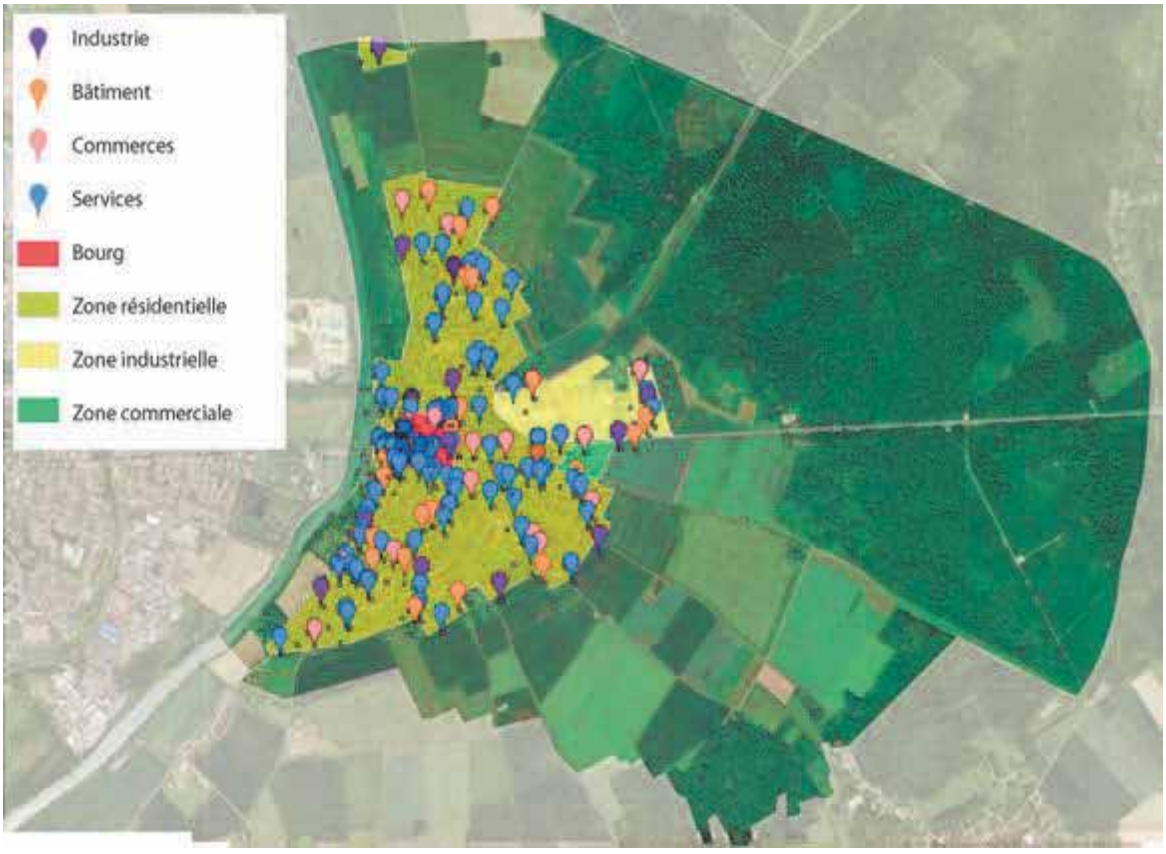
5.3. LOCALISATION DES ACTIVITES SUR LA COMMUNE

5.3.1. LOCALISATION DE L'ENSEMBLE DES ACTIVITES PAR TYPE

Les cartographies suivantes ont été réalisées à partir des adresses fournies dans le fichier SIRENE de l'INSEE, permettant de localiser l'ensemble des établissements de Trilport. Il en ressort à la fois une grande dispersion des établissements et une certaine concentration dans différents secteurs de la commune.

La première remarque s'explique par le fait que de nombreuses activités sont déclarées à l'adresse de résidence. Ainsi, on note que de nombreux commerces sont localisés dans les zones résidentielles. Si l'on enlève les établissements employant 0 salarié, on s'aperçoit qu'il n'y a en fait aucun commerce dans ces zones. Ce sont principalement des établissements relevant des services ou du bâtiment et travaux publics qui y sont installés.

Localisation de l'ensemble des établissements sur la commune



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

Localisation des établissements employant un salarié ou plus sur la commune

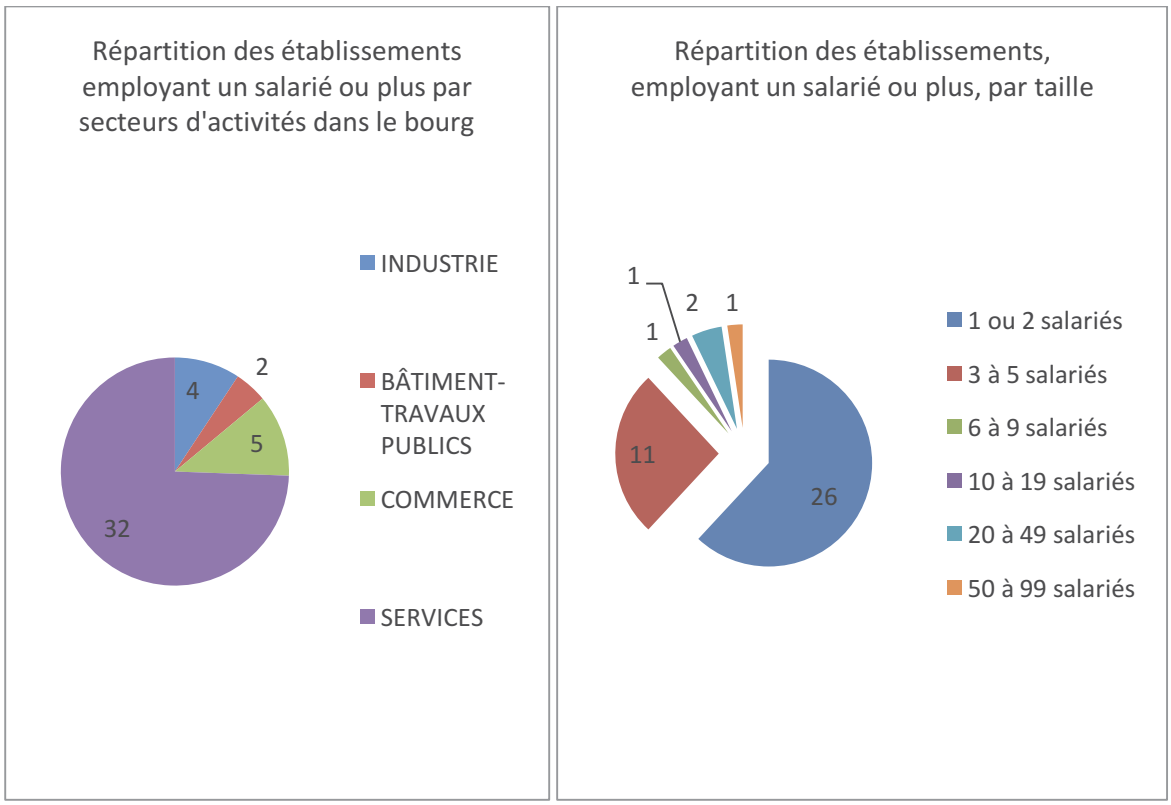


Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

5.3.2. LOCALISATION DES ACTIVITES EN CENTRE-BOURG



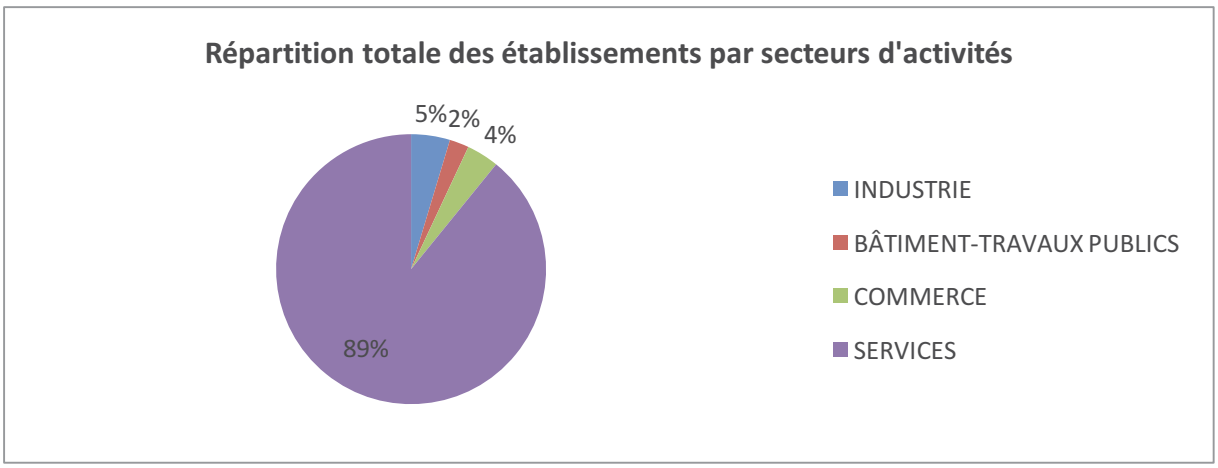
Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

La cartographie et les graphiques précédents indiquent qu'au cœur du bourg, ce sont les établissements de services qui sont les plus nombreux et ceci s'explique par la présence de deux pôles d'emplois conséquents : La mairie et le Cabinet médical. En effet, ces deux adresses accueillent de nombreux établissements. Ils sont le premier pourvoyeur d'emplois de la zone avec 89% du total des emplois. Dans une moindre mesure, l'industrie est le deuxième secteur en termes d'emplois (5%). Les chiffres concernant le nombre d'établissement ne signifient pas que seuls 5 commerces existent dans le centre-bourg, mais seuls 5 établissements commerciaux emploient des salariés.

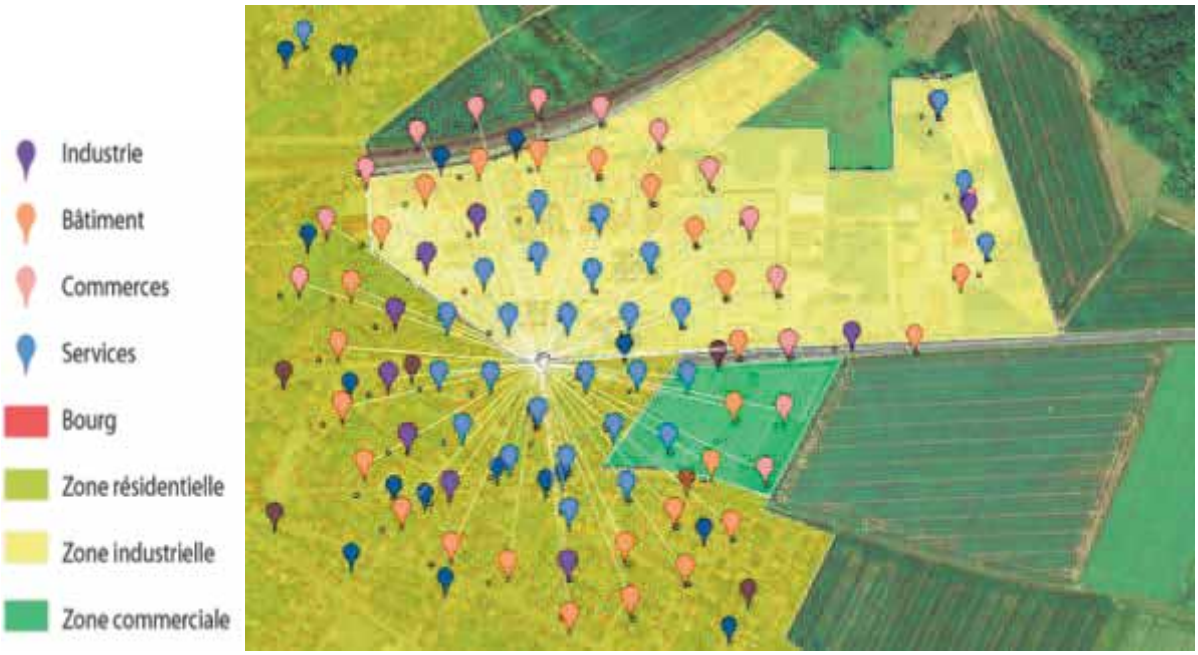
L'ASSOCIATION DE SERVICES DE SOINS A DOMICILE TRILPORT & ENVIRONS (services) est le seul établissement qui emploie entre 50 et 99 salariés.



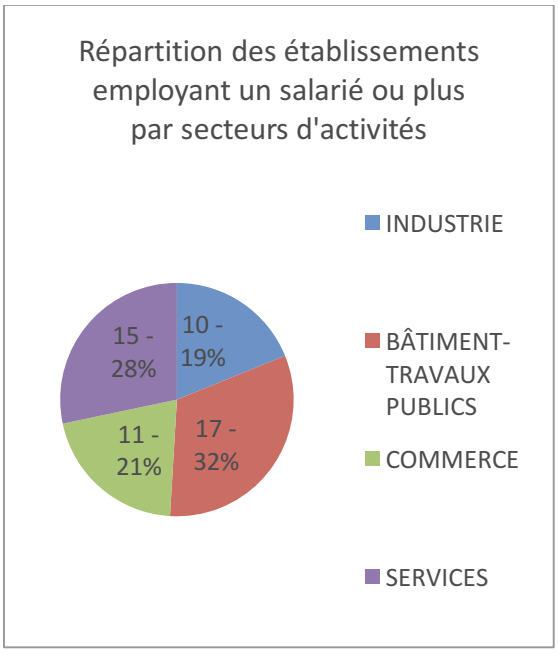
5.3.3. LA ZONE D'ACTIVITE ECONOMIQUE ET COMMERCIALE DE TRILPORT

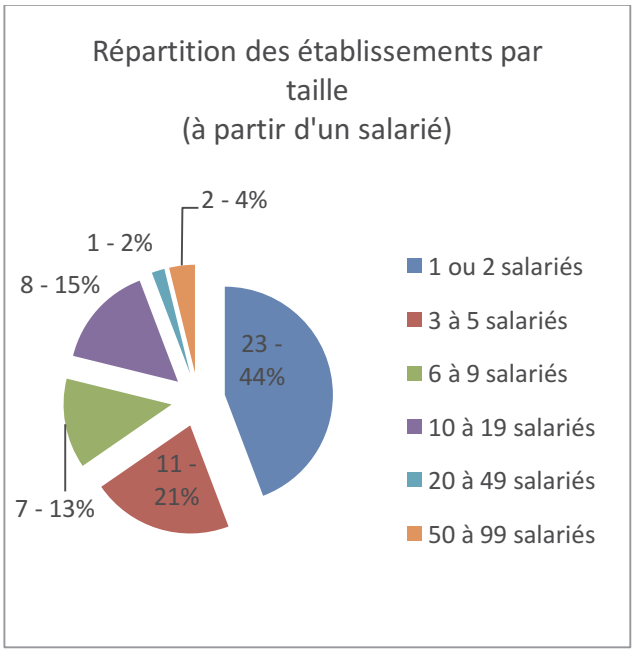
L'essentiel des établissements de Trilport est implanté au sein des zones d'activités, localisées à l'entrée est de la zone urbanisée, entre la RD603 et la voie ferrée. La zone s'étend sur 27 hectares et comprend le site dit « Kléber », l'entreprise Recticel, l'entreprise Valometal (ex Marchetto), la ZAC de la Halotte et une surface commerciale au sud de la RD603. Deux autres entreprises sont situées à proximité de la zone d'activités : l'entreprise Nugue qui est la plus vieille entreprise trilportaise (fabrication de coffres-forts) et l'entreprise Nolorgues (vente de combustibles, fioul, bois, charbon, détail…).

Localisation des activités dans les zones industrielles et commerciales



Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

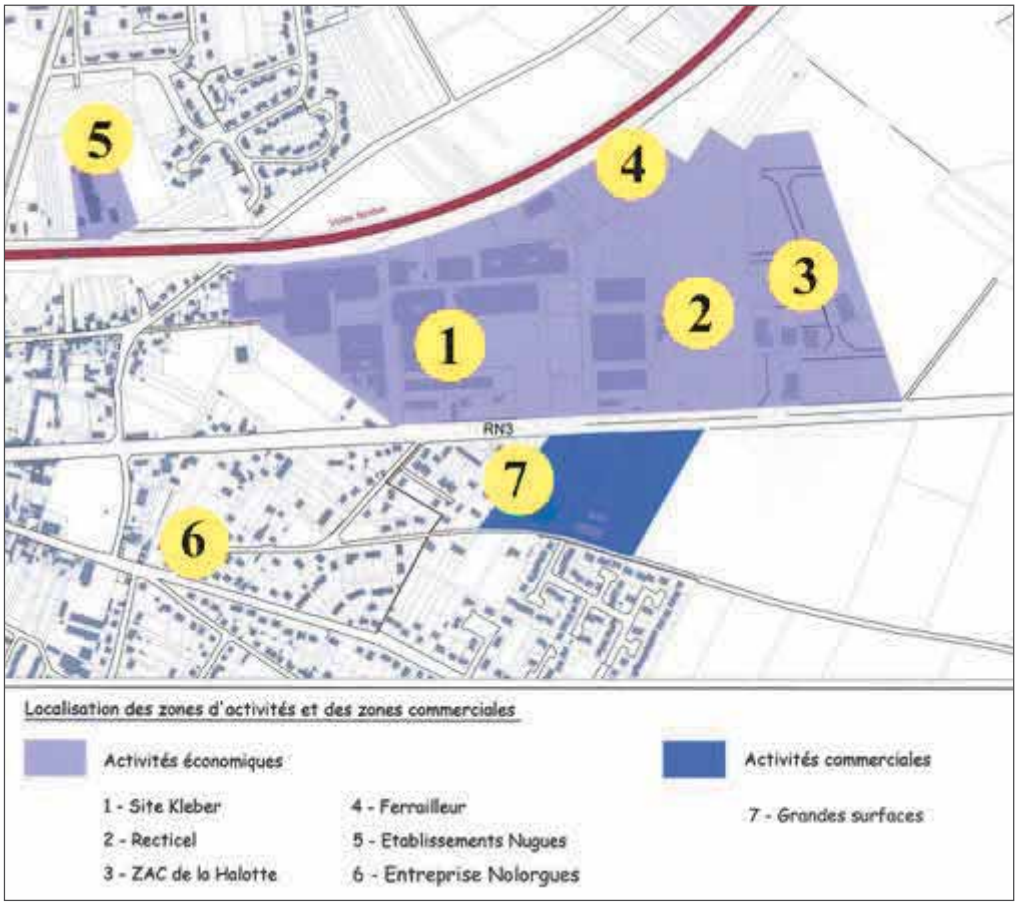




Source : INSEE, fichier SIRENE au 1er juin 2013

Les graphiques ci-dessus montrent qu'au sein de la zone industrielle et commerciale les secteurs d'activités sont très diversifiés. Les plus grandes entreprises de la commune y sont localisées (RECTICEL SAS (Industrie) et SOC EMBALLAGES RECUPERATION PALETTES (Industrie)). La place des TPE est donc plus faible qu'ailleurs.

Localisation des zones des activités industrielles et commerciales



La zone d'activités dite du « site Kléber ». Elle est l'une des plus anciennes de la commune, elle accueille sur environ 8,6 hectares des locaux loués à des entreprises et joue le rôle informel de « pépinières d'entreprises ». La partie de la zone située à l'ouest du 67 avenue de Verdun est concernée par le site Saint-Fiacre/Verdun de la ZAC de l'éco quartier de L'ancre de lune ainsi que l'ancienne chaufferie (bâtiment signé de l'architecte Otto Muller) située à l'est de la voie. La partie Est sera conservée mais la transition entre la ZAC et la zone industrielle devra être particulièrement soignée afin de pas créer de nuisances pour les futurs habitants. Cette zone est celle qui regroupe le plus d'établissements comme le montre la carte de localisation des établissements.

L'entreprise Recticel, spécialisée dans la fabrication et la transformation de matières plastiques, possède une entrée indépendante sur la RD603. Elle a récemment étendu ses installations ;

La ZAC de la Halotte, accueille sur 5,4 hectares plusieurs PME. L'explosion de l'usine des « Radiateurs de Meaux » le 23 octobre 2002 a détruit les bâtiments de sept entreprises et a également soufflé les toitures de plusieurs maisons riveraines, pénalisant le développement de la zone.

Les établissements Valometal (ex Marchetto), spécialisés dans la récupération de ferrailles, possèdent une entrée indépendante, rue d'Armentières. Cette entreprise pose problème à plusieurs titres : d'une part en matière de nuisances environnementales (risques de pollution) ; d'autre part, en matière de paysage, entre la forêt et la Marne. En effet, la présence de cet amas de ferrailles localisé le long de la rue d'Armentières, principale voie menant à la forêt de Montceaux depuis le bourg de Trilport, nuit à la qualité paysagère de cette liaison douce structurante. Il est aussi visible de loin en particulier de l'entrée de ville par la RD603.

Enfin, l'entreprise Nugue, qui fabrique des coffres-forts, occupe un site relativement enclavé au nord des voies ferrées.
Ainsi que l'entreprise Nolorgues, qui est située dans un quartier pavillonnaire entre la rue de Saint-Jean et la RD603.

La zone commerciale au sud de la RD603 est occupée par deux établissements :
Le Carrefour Market est un supermarché
Discount Garden est une jardinerie

5.3.4. L'ACTIVITE AGRICOLE

L'activité agricole représentait en termes d'emploi seulement 1,13% des emplois de la commune en 1999 et plus que 0,34% en 2009. Pourtant, les espaces agricoles représentent 33% de la surface totale de la commune.
Entre 1988 et 2010 le nombre d'exploitations a baissé, il est passé de 6 à 2 en 2010.
Il s'agit essentiellement de production céréalière (maïs, blé) et de production de betteraves. Il n'y a pas d'élevage et très peu de friches. Les seules friches se trouvent en limite de la lisière de forêt.

Recensement agricole à Trilport

	Recensement 2000	Recensement 2010
Nombre de sièges d'exploitations	4	2
Nombre de chefs d'exploitation et de coexploitants	4	2
Nombre total d'actifs sur les exploitations (en UTA, équivalent temps plein)	5	2
Surface Agricole Utilisée des exploitations (ha) (SAU)	439 hectares	318 hectares
Terres labourables (ha)	434 hectares	296 hectares
Rappel : Nombre d'exploitations en 1988	6	

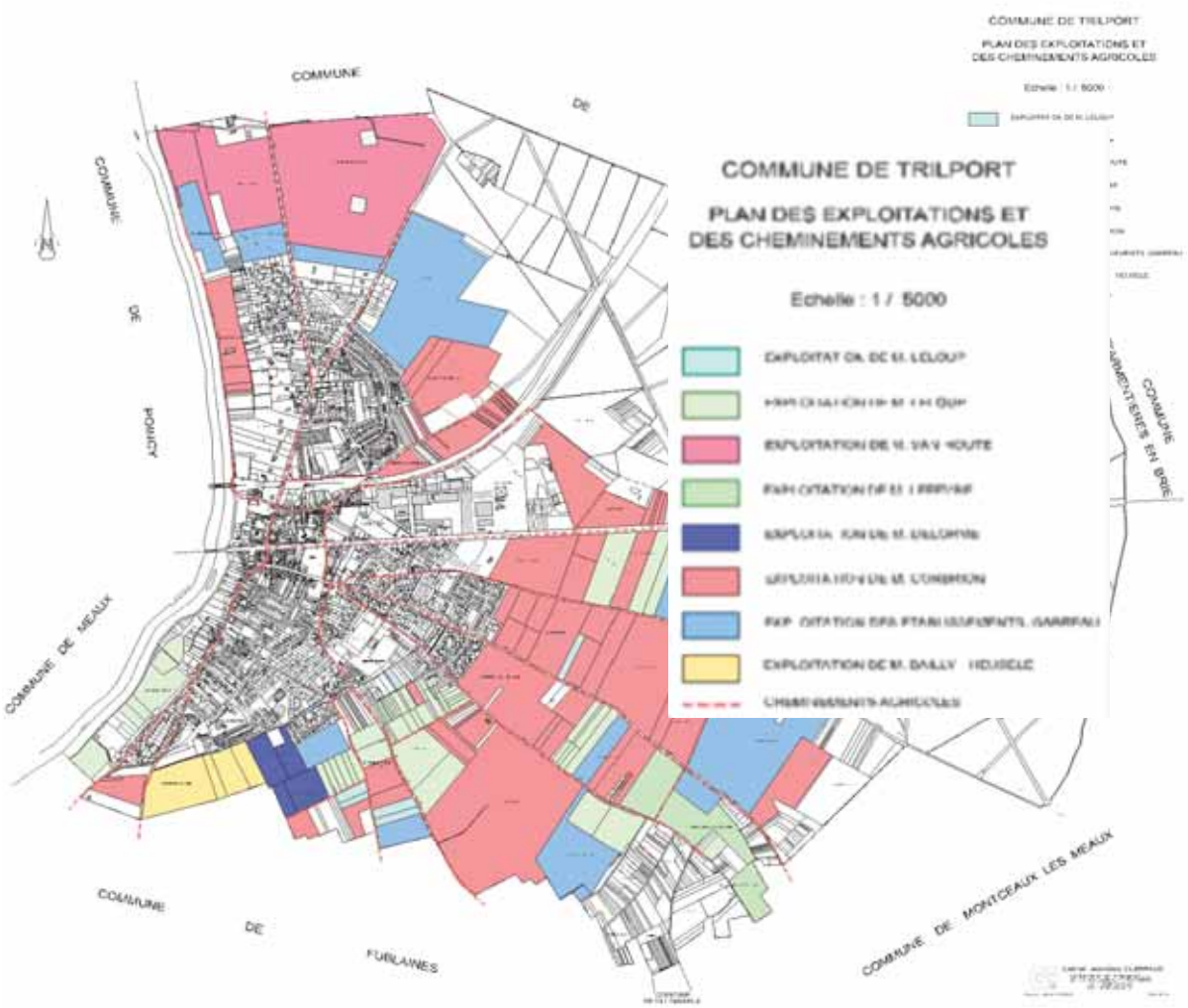
Source : AGRESTE



Trilport compte plusieurs exploitations dont 4 grandes et plusieurs petites :
-l'exploitation de Monsieur Corbrion, dont la ferme se situe dans le centre bourg, rue du maréchal Joffre,
-l'exploitation des établissements Gabreau,
-l'exploitation de Monsieur Van Houtte, située au nord de la commune (ferme de Dancy) aux abords de la ferme,

-l'exploitation de Monsieur Leloup.

Dans l'ensemble, les parcelles cultivées des différents exploitants sont à proximité des fermes. Les cheminements agricoles correspondent aux voies les plus empruntées sur Trilport. Les machines empruntent ainsi la RD603, les petites rues du centre bourg, qui ne sont pour le moins pas adaptées aux déplacements agricoles, les principales départementales et certains chemins en terre.



EXPLOITATIONS	TOTAL (m²)	TOTAL (Ha)	%
Exploitation de M.CORBRION	1 390 516	139,05	41,5%
Exploitation des établissements GABREAU	763 155	76,32	22,8%
Exploitation de M. VAN HOUTTE	492 675	49,27	14,7%
Exploitation de M.LELOUP	429 365	42,93	12,8%
Exploitation de M.LEFEVRE	115 373	11,54	3,4%
Exploitation de M.BAILLY – HEUSELE	95 306	9,53	2,8%
Exploitation de M.DELORME	65 514	6,55	2,0%
Total	3 351 904	335,19	100,0%

juin 2013

On note l'émergence de nouvelles productions qui serviront notamment dans l'éco construction comme le chanvre.

Les espaces agricoles connaissent aujourd'hui, un phénomène d'érosion des sols. L'agrandissement de la taille des emprises cultivées, le travail des sols, la suppression des fossés, des talus, des haies et de la végétation permanente entraînent une érosion des sols. Celle-ci entraîne elle-même une accélération des ruissellements, ce qui favorise la migration d'éléments polluants tels que les pesticides. L'érosion des sols participe donc à la pollution des nappes phréatiques et de la Marne.

Le Schéma de Cohérence Territoriale arrêté du Pays de Meaux identifie les espaces agricoles comme des espaces de sensibilité écologique et paysagère qui sont donc à protéger. Aussi, la réglementation devra être conforme à cette orientation. Des secteurs d'implantation possible pour de nouvelles exploitations agricoles ont donc été définis en concertation avec la Chambre d'Agriculture selon plusieurs critères dont la proximité des espaces boisés afin de ne pas dénaturer les paysages et d'en assurer la desserte par des chemins agricoles existants.

5.4. LES PREVISIONS ECONOMIQUES

Comme le montre le chapitre ci-dessus, la commune dispose d'un tissu économique assez développé. Afin d'assurer un développement équilibré du territoire et de répondre aux objectifs du SDRIF (augmentation de la densité humaine à l'horizon 2030), il est nécessaire de prendre en compte l'évolution de l'emploi dans la commune. En 2012, on dénombrait 1133 emplois dans la commune. A surface égale, afin d'atteindre une densité supplémentaire sur son territoire de 15% pour 21/24e et de 10% pour 3/24e des emplois, la commune doit accueillir environ 162 emplois nouveaux.

	Insee 2012	+15%/+10%	Projection 2030
Nombre d'emplois	1133	162	1295

Plusieurs projets peuvent contribuer à l'atteinte de ces objectifs, en voici une estimation :

- La mise en service d'une Maison d'Accueil Rurale pour Personnes Agées, qui pourrait créer une vingtaine d'emplois
- La mise en service d'un foyer de jeunes travailleurs, qui pourrait créer une dizaine d'emplois
- L'agrandissement du collège, qui pourrait créer une dizaine d'emplois
- L'agrandissement des écoles dû à la production de logements, qui pourrait créer environ 12 emplois (hypothèse n°2 des projections scolaires).
- La possible implantation de commerces dans la nouvelle ZAC sur l'avenue de Verdun, qui pourrait créer une vingtaine d'emplois
- La création du centre de Télé travail, qui compterait environ 5 emplois
- L'agrandissement de l'entreprise Recticel, qui pourrait créer une trentaine d'emplois
- L'optimisation et la modernisation de la zone d'activités de la Halotte, qui pourrait créer une trentaine d'emplois

	Insee 2012	Création d'emplois potentielle	Projection 2030
Nombre d'emplois	1133	137	1270

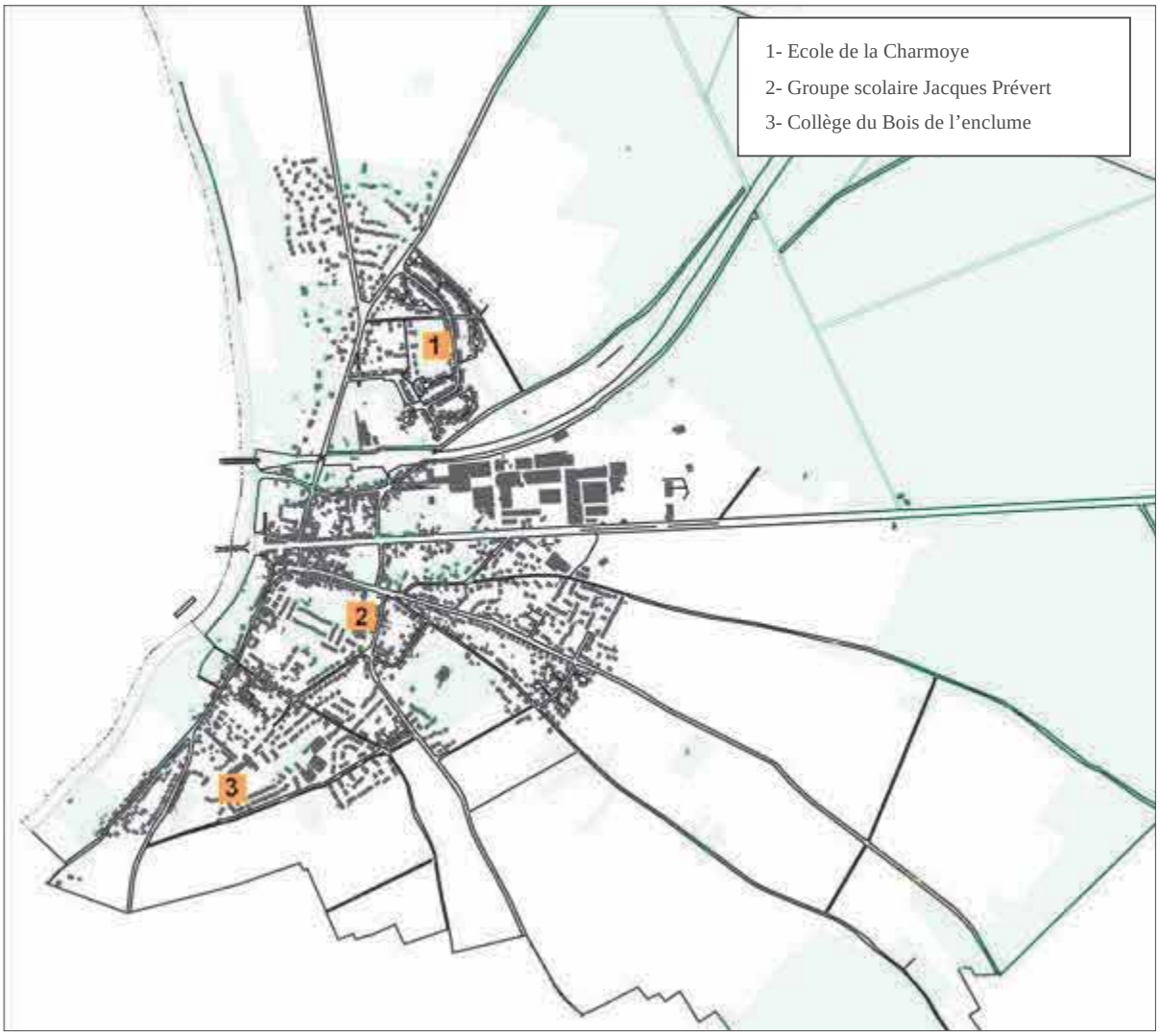
Les projets de créations d'emplois sur la commune permettent pratiquement d'atteindre les objectifs du SDRIF. Néanmoins les objectifs de densification humaine du SDRIF incluent à la fois les emplois, et les espaces d'habitat. La densification humaine dans les espaces d'habitat étant déjà conséquente dans le projet de PLU, il n'apparaît pas essentiel d'augmenter de façon plus forte la densification liée à l'emploi pour atteindre les 162 du SDRIF, en ouvrant par exemple de nouveaux espaces d'activités à l'urbanisation.

6. LES EQUIPEMENTS

Les équipements publics de Trilport sont concentrés principalement en centre-ville, en particulier au sud de la voie ferrée. Ils sont facilement accessibles grâce à leur position centrale.

6.1. LES EQUIPEMENTS SCOLAIRES

Carte des équipements scolaires



Trilport comptait en 2012, 987 enfants de 0 à 14 ans (Insee).

La commune de Trilport dispose sur son territoire de :
Deux groupes scolaires qui accueillent à eux deux 185 enfants en classe de maternelle et 340 enfants en classe de primaire, soit 525 enfants pour la rentrée de septembre 2015, répartis en 8 classes de maternelle et 15 classes de primaire.

- Le groupe scolaire de la Charmoye, rue A. Schweitzer.
- Le groupe scolaire Jacques-Prévert, place du 19 mars 1962.

Chaque groupe scolaire est doté d'un accueil périscolaire abrité dans d'anciennes classes, spécialement aménagées. Ce qui a permis d'améliorer considérablement les anciennes garderies des écoles.

Un agrandissement des écoles (classes supplémentaires et agrandissement des parties communes) sera également à prévoir afin de répondre aux besoins futurs liés aux projets de construction de logements (dont l'éco quartier).

Un collège construit par le syndicat intercommunal, le Collège du Bois de l'Enclume, situé allée Jean-Rostand, qui accueillait 520 élèves (à sa rentrée 2014) venant de Trilport et de six communes des environs (Armentières, Fublaines, Germigny-l'Evêque, Montceaux-les-Meaux, Poincy et Varreddes).

Un Syndicat Intercommunal du Collège de Trilport a été créé et réunit les communes d'Armentières, Fublaines, Germigny, Montceaux-lès-Meaux, Poincy, Trilport et Varreddes. Le siège social se trouve en Mairie de Trilport. Ce syndicat avait pour objet, à sa constitution, la prise en charge financière de la réalisation du collège. Le syndicat a réglé la dernière annuité d'emprunt en 2004. Aujourd'hui le syndicat participe par le biais de versement de subventions, notamment à l'activité piscine (prise en charge partielle des transports), et assure les frais engendrés par l'échange avec les collégiens d'Engen (cars pour les sorties, financement d'une visite, et réception pour les familles). Un agrandissement du collège est également prévu.

Evolution des effectifs scolaires

La proportion d'enfants ainsi que leurs effectifs diminuent sur la commune. Les enfants de moins de 14 ans représentaient 21,6% de la population trilportaise en 1999 (soit 993 enfants), ils n'en représentent plus que 20,1% en 2012 (soit 987 enfants), ce qui fragilise la stabilité des effectifs scolaires.
Entre 1999/2000 et 2003/2004, les effectifs scolaires de Trilport ont diminué de 4%. Cette diminution a surtout été sensible pour l'école maternelle Jacques-Prévert, où les effectifs ont diminué de 14,5%. Au contraire, à cette période, le groupe scolaire de la Charmoye a vu ses effectifs augmenter de 6%, peut-être en liaison avec la construction de lotissements pavillonnaires au nord de la commune.
Dans les prochaines années ces effectifs tendront à augmenter en raison des projets de logements actuellement portés par la commune, ce qui impliquera la nécessité d'agrandir et d'adapter les équipements scolaires à ces apports de population.

Petite enfance

Trilport comptait, en 2009, 166 enfants âgés de moins de trois ans.
L'absence de crèche collective sur le territoire communal est compensée par la présence de 48 assistantes maternelles agréées, qui représentent le mode de garde majoritaire, et par l'installation récente du Relais d'Assistantes Maternelles situé dans les locaux de la villa Bia. Les habitants de Trilport disposent également d'une crèche familiale intercommunale implantée à Crégy-les-Meaux, soit à plus de 8 kms de la commune. Pour la commune de Trilport, 7 places y sont réservées.

On observe une absence de PMI sur la commune, les Trilportais se rendent ainsi à celle située sur Meaux.

6.2. Projections scolaires à l'horizon 2030

Le PLU prévoit la réalisation d'environ 600 logements supplémentaires, en un peu plus de 15 ans.

L'évaluation des effectifs scolaires est basée sur une approche très globale du nombre d'enfants supplémentaires pouvant être attendus dans les écoles de la commune de Trilport, du fait de cette augmentation du parc de logements.

Actuellement sur la commune, pour 1877 résidences principales, il y a d'après les chiffres communiqués (2012):

- 340 élèves en école élémentaire, soit 0.18 élève par logement
- 185 élèves en école maternelle, soit 0.09 élève par logement

Par simple extrapolation :

- Une augmentation du parc de logements de 600 unités suppose : 600 x 0.09 = 54 élèves supplémentaires en école maternelle.
- Une augmentation du parc de logements de 600 unités suppose : 600 x 0.18 = 108 élèves supplémentaires en école primaire.

Projection 2030 – Hypothèse 1					
Construction de logements	Elèves maternelle nouveaux	Elèves élémentaire nouveaux	Total élèves	Besoin classe maternelle (norme 30 enf/classe)	Besoin classe élémentaire (norme 28 enf/classe)
600	54	108	162	8	16

Projection 2030 – Hypothèse 2					
Construction de logements	Elèves maternelle nouveaux	Elèves élémentaire nouveaux	Total élèves	Besoin classe maternelle (25 enf/classe)	Besoin classe élémentaire (25 enf/classe)
600	54	108	162	10	18

Les effectifs scolaires ainsi que le nombre de classes en 2015 sont donnés par le tableau suivant :

Effectifs 2015			
	Effectifs 2015	Classes 2015	Elèves par classe
SOUS TOTAL maternelles	185	8	23,1
SOUS TOTAL élémentaires	340	15	22,7
TOTAL	525	23	

Selon l'hypothèse n°1 (respect des normes de l'éducation nationale, soit 30 et 28 élèves par classe), le nombre d'élèves par classe en maternelle (23) et en élémentaire (22) montre qu'il y a encore des réserves. Pour les maternelles, ces classes pourront résorber les effectifs engendrés par les constructions nouvelles projetées dans le cadre de PLU. Pour l'élémentaire l'ouverture d'1 classe supplémentaire sera sûrement nécessaire.

Selon l'hypothèse n°2 (en considérant un maximum de 25 enfants par classe), l'augmentation du nombre d'élèves par classe en maternelle (23) et en élémentaire (22) ne suffirait pas à absorber les nouveaux élèves. Pour les maternelles, il faudrait ouvrir 2 classes supplémentaires pour combler les effectifs engendrés par les constructions nouvelles projetées dans le cadre de PLU. De la même manière pour l'élémentaire, l'ouverture de 2 classes supplémentaires sera sûrement nécessaire.

Néanmoins, les nouvelles constructions seront réalisées sur une période d'environ 15 ans. De ce fait, les augmentations d'effectifs scolaires seront également étalées dans le temps.

6.3. LES EQUIPEMENTS SPORTIFS, CULTURELS ET DE LOISIRS

6.3.1 LES EQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS

Les équipements sportifs de Trilport sont utilisés par les scolaires (collège et écoles), mais également pour les nombreuses activités sportives proposées dans le cadre des associations.
Ils se localisent dans le complexe sportif de la Noyerie qui réunit :

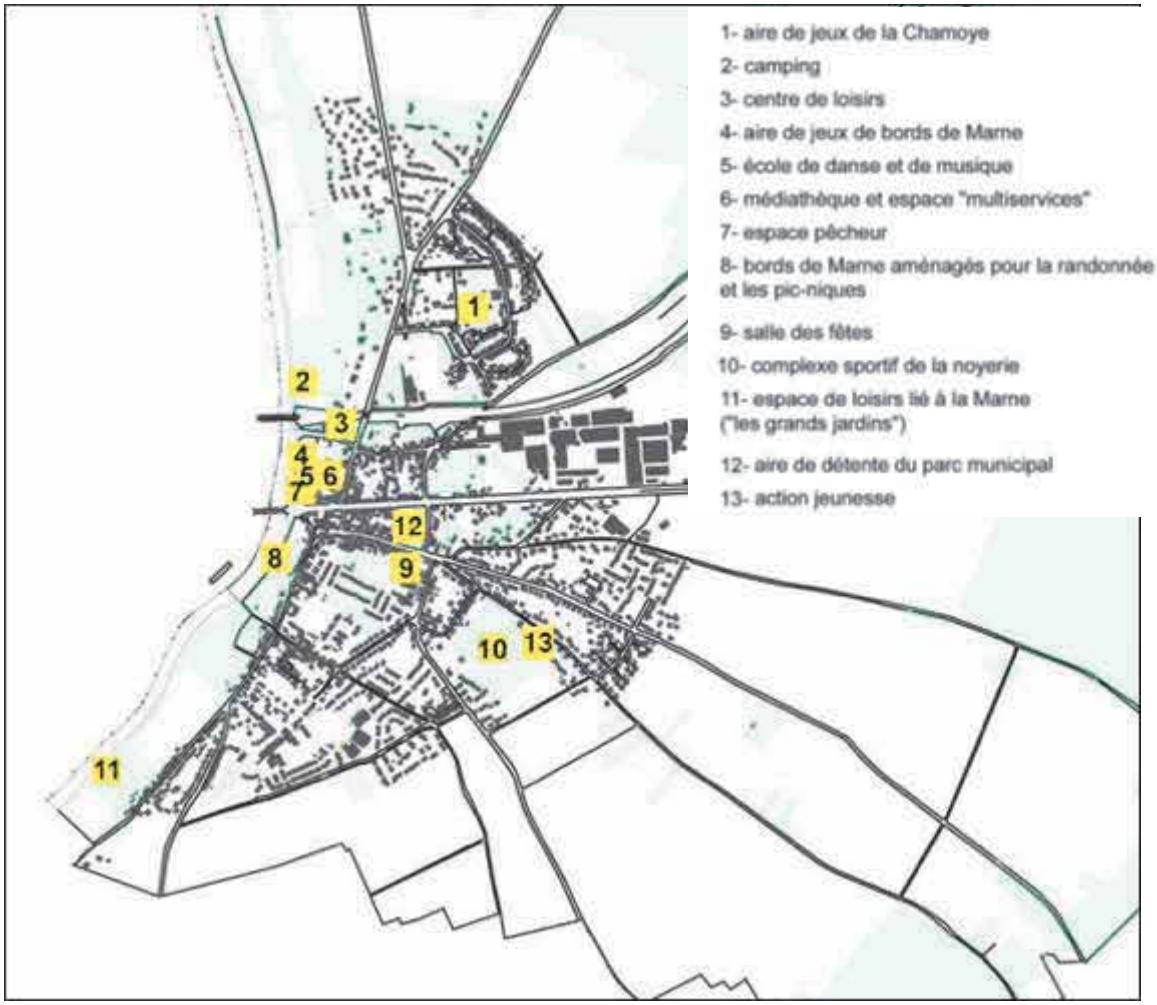
- 3 terrains de football et des vestiaires,
- 1 plateau EPS (basket et hand),
- 4 courts de tennis et la maison du tennis,
- 1 terrain de pétanque,
- 1 gymnase avec vestiaires.

Ces installations souffraient de leur ancienneté (en particulier le gymnase), mais surtout de leur exiguïté (le gymnase accueille l'essentiel des activités sportives proposées dans le cadre des associations sportives) et de leur inadaptation à l'évolution des pratiques sportives.
Dans le cadre du contrat Régional, la commune a rénové son gymnase actuel grâce à la construction de 1 000 m² supplémentaires en continuité de l'existant.
La commune a récemment réalisé deux espaces sportifs, l'un dans l'espace vert de la Charmoye, l'autre dans l'espace vert de la Mère-Grand et une aire de jeux réalisée dans le Parc Municipal.

La municipalité a également réalisé deux nouveaux équipements : des vestiaires pour les clubs de football et de roller et un espace protégé en bord de Marne, destiné à l'initiation à la pêche.

Le gymnase du complexe de La Noyerie	*Espace vert de la Charmoye*
	

Carte des équipements sportifs, culturels et de loisirs



Le centre de loisirs

Un centre de loisirs (le mini-club), a été récemment construit sur le site de la Villa Bia. Anciennement installé dans le complexe sportif de la Noyerie, l'exiguïté des lieux nécessitait l'utilisation du premier étage réservé normalement aux associations et, en période de vacances scolaires, les locaux des établissements scolaires. Ainsi, la capacité et les conditions d'accueil du centre de loisirs étaient inappropriées, en particulier pour les plus petits. Malgré l'aménagement de locaux abritant d'anciennes classes (bâtiments préfabriqués), le centre de loisirs avait besoin d'un nouvel endroit plus fonctionnel. Il accueille les enfants de 4 à 14 ans les mercredis et pendant les vacances scolaires. Le centre de loisirs accueille en moyenne 40 à 45 enfants durant l'année, avec un pic de 140 enfants au mois de juillet. Tout comme les équipements scolaires, il devra être agrandi afin de répondre aux besoins liés à l'apport de population (comprenant notamment les futurs habitants de l'éco quartier).



Centre de loisirs le petit Prince

Les espaces de loisirs

Afin de profiter des espaces de détente que recèle le territoire de Trilport, plusieurs aménagements ont été réalisés :

- des aménagements le long de la Marne pour permettre les promenades et les pique-niques
- le renouvellement de l'actuel site du cercle de voile en bord de Marne
- un espace pêcheur, qui se situe rue du Bac, à proximité des berges.
-une aire de détente et de jeux dans le parc municipal et une autre en bord de Marne

L'action jeunesse



Le Mini-club



Espace multiservices

Depuis 1998, la municipalité a créé un véritable service Jeunesse. Le point de départ de cette politique volontariste a été le dispositif des emplois jeunes, qui a permis de recruter deux animateurs. Une nouvelle structure, « l'Action Jeunesse », a ainsi pu être créée et des activités régulières ont pu être proposées aux jeunes Trilportais (âgés de 11 à 18 ans et plus) : activités multisports, théâtre, hip hop, atelier internet, vidéo, sorties… Ces activités se déroulent dans le cadre de locaux municipaux (salle des fêtes, gymnase,...) ou utilisent le matériel municipal (mini-bus,…).

L'« Action Jeunesse » est située au niveau du complexe sportif. Elle assure diverses animations en « libre-service ». Elle compte en moyenne une trentaine d'inscrits (pré-adolescents et adolescents).

Constatant l'importance des besoins en encadrement des jeunes, la commune a privilégié une démarche partenariale, d'une part avec la CAF (Contrat Temps Libre), d'autre part avec la Direction Départementale Jeunesse et Sport et l'Education Nationale (Contrat Temps Libre), ainsi qu'avec la Préfecture de Seine-et-Marne (mise en place pour l'été 2004 du dispositif Vie Ville Vacance, en direction de certains publics sensibles). Cette démarche a permis de pérenniser le service Jeunesse, de le développer peu à peu au sein des services municipaux (il concerne désormais, à des degrés divers, directement trois personnes) et de responsabiliser de nombreux jeunes de la commune, qui animent des activités.

Ces six ans d'efforts ont ainsi permis à la commune de disposer d'une structure d'animation stable, de bonne qualité (label CAF, CEL, VVV), mais qui, en contrepartie, nécessite des locaux adaptés, pouvant accueillir les activités des jeunes.

Le Relais d'assistantes maternelles

Un relais d'assistantes maternelles a ouvert ses portes en 2011. Répondant aux résultats du diagnostic « Petite enfance » mené par la commune en 2009, le relais accueille des enfants et leurs assistantes maternelles et permet un lieu d'échange entre les 50 professionnelles et d'épanouissement pour les enfants. Il apporte également un accompagnement aux parents, futurs parents et assistantes maternelles (information, partage d'expériences…). Actuellement situé Villa Bia, il est prévu qu'il fasse partie, à terme, d'un lieu d'Accueil Enfant Parent (LAEP), prévue au sein de l'éco quartier en janvier 2016.

6.3.2. LES EQUIPEMENTS SOCIO-CULTURELS

Trilport possède une vie associative particulièrement riche, animée par plus d'une quarantaine d'associations sportives, culturelles et de loisirs. La commune met à leur disposition:

- Une salle des fêtes de 300m², ainsi que la place du 19 mars 1962, qui permet d'accueillir environ 200 personnes. Elle permet également l'exercice de nombreuses activités (danse, théâtre, gymnastique…) et accueille occasionnellement des expositions, des réunions ou des réceptions.
- Les locaux de l'ancien mini-club accueille à l'étage une salle ouverte aux associations (Club du 3ème âge, peinture, couture, langues étrangères, scrabble…)
- L'école de musique et le Centre Artistique, dont les locaux installés dans l'ancienne école, sont situés derrière la Mairie
- Un espace multiservices.

Cependant, les associations manquent d'espaces, certaines sont même obligées de refuser des adhérents faute de place.

Enfin, la commune manque d'un lieu d'exposition permanente et d'espaces de convivialité, comme par exemple des salles de quartier. Il y a nécessité pour la ville de développer un espace culturel proportionné à la taille de la commune.



Salle des fêtes



L'espace multiservice

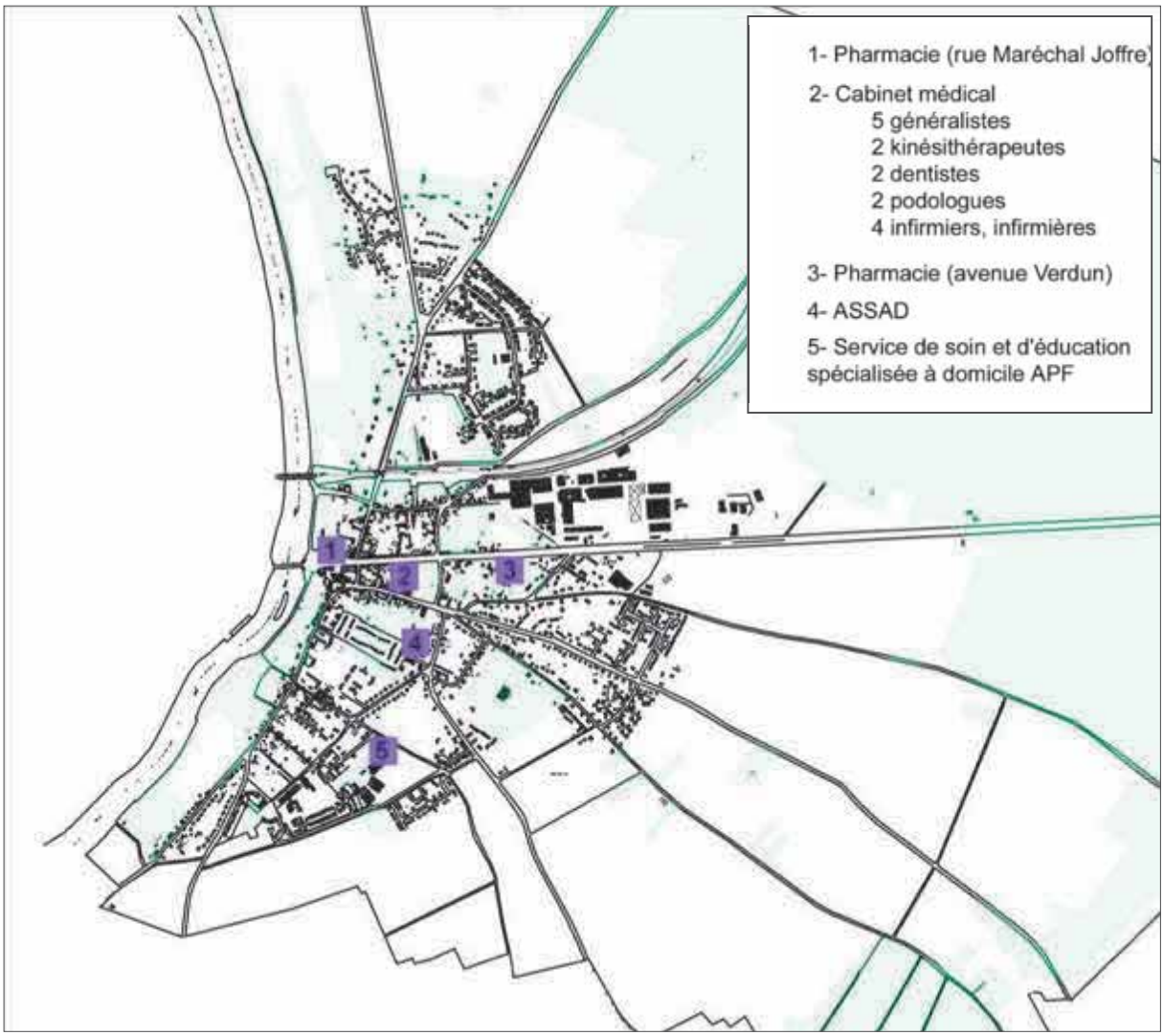


Club de judo



Association de peinture

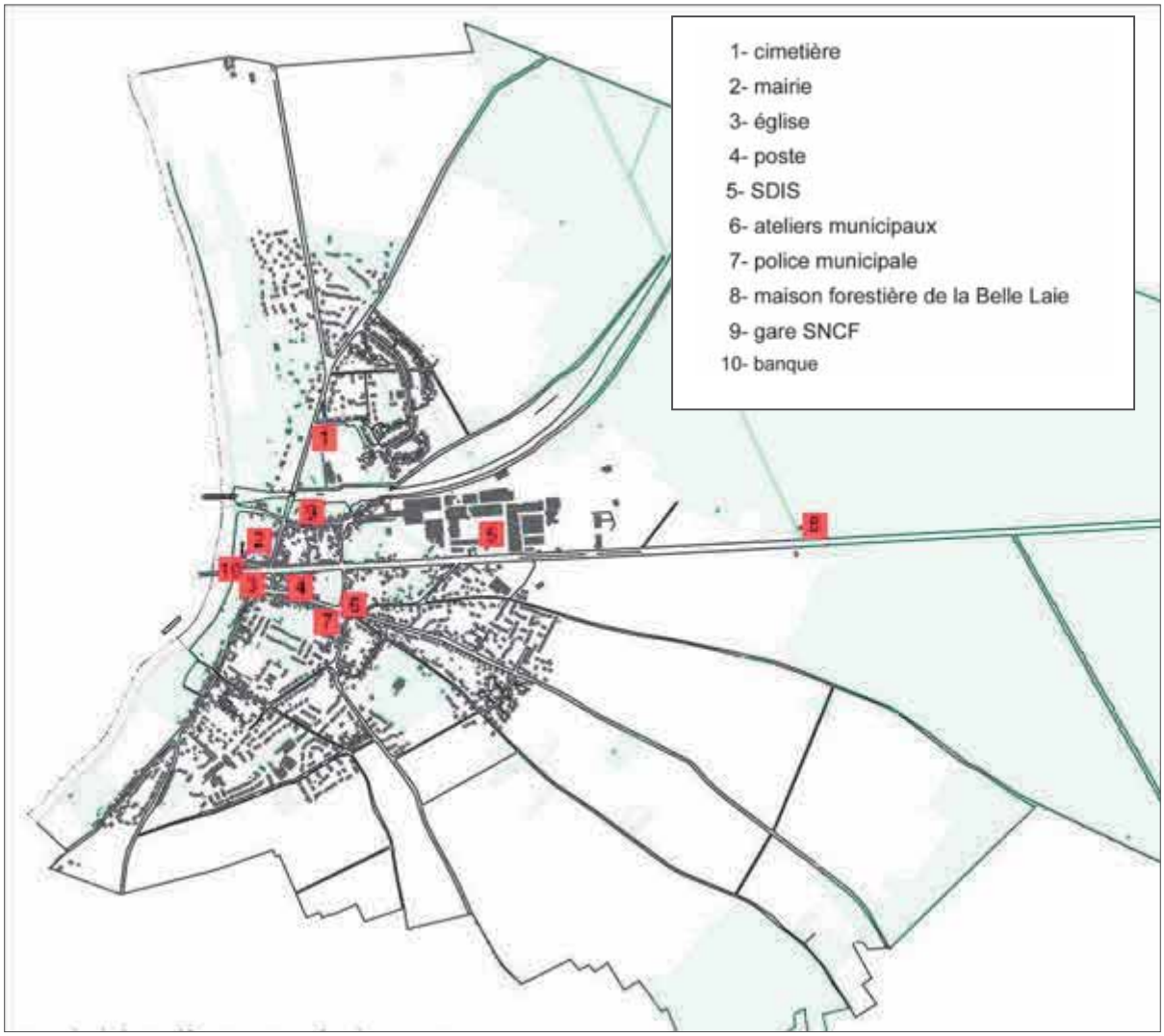
6.4. LES EQUIPEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX



Avec un peu moins de 5000 habitants, Trilport compte deux pharmacies (situées sur la RD603), un cabinet médical regroupant 5 généralistes, 2 kinésithérapeutes, 5 dentistes, 2 podologues et 4 infirmiers, l'ASSAD (Association de Services et Soins à Domicile) et le service de soin et d'éducation spécialisée à domicile (association des paralysés de France). Les locaux du cabinet médical sont exigus et nécessiterait un aménagement de nouveaux espaces. La commune de Trilport est donc bien dotée en termes d'équipements sanitaires et sociaux, et ceci montre son rôle de commune fédératrice pour ses voisines ainsi que sa vitalité.



6.5. LES EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET AUTRES



La mairie de Trilport se situe dans la rue du Général de Gaulle, dans le centre bourg. Elle a récemment réaménagé son parking afin d'offrir un plus grand nombre de places de stationnement dans le centre ancien.



La mairie



La Villa Bia

Les locaux de l'administration municipale souffraient de leur exiguïté et de leur inadaptation : Ils manquaient d'espace disponible pour l'accueil de la population, que ce soit par les services ou par les élus. Des travaux ont

permis de créer en 2012 une entrée principale clairement identifiable. Le bâtiment a été mis en accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Les conditions de travail du personnel municipal ont également été améliorées grâce à l'aménagement, lors de l'été 2012, des combles de la mairie en 3 nouveaux bureaux et 1 salle de réunion. Cependant, la mairie ne dispose pas d'un accès pour les personnes à mobilité réduite à l'étage, où se trouvent quelques services : service urbanisme, bureau du Maire. L'installation d'un ascenseur est en projet côté parking.
Le CCAS se trouve dans la villa Bia et les services scolaires et centre de loisirs sont en rez de chaussée.
Tous les services au public sont en rez-de-chaussée.
En termes de services et d'équipements, la commune dispose également d'une gare SNCF, d'une poste, d'une banque, d'ateliers municipaux, d'une police municipale, du SDIS (Service départemental d'incendies et de sécurité) et enfin d'un cimetière et d'une église.

6.6. LES COMMUNICATIONS NUMERIQUES

La commune est déjà en grande partie fibrée et le sera totalement fin 2016. La CAPM a passé une convention avec Orange

6.7. LES EQUIPEMENTS INTERCOMMUNAUX

Les équipements intercommunaux participent à la vie des Trilportais. Ils viennent en effet compléter les équipements communaux.

6.7.1. LES EQUIPEMENTS SPORTIFS, DE LOISIRS ET CULTURELS :

Meaux :	Une halte fluviale
	Une médiathèque (la médiathèque Luxembourg) et son annexe (Chenonceau)
	Deux théâtres (Théâtre Luxembourg et Gérard Philippe)
	Un billard
	Un cinéma
	Un centre nautique
	Un centre hippique
	Un parcours de santé
	Deux piscines
	Un musée (Musée Bossuet)
	Un musée de la Grande Guerre
Germigny-l'Evêque :	Un parcours botanique
Isle-Lès-Villenoy :	Un aéro-club
Nanteuil-Lès-Meaux :	Une discothèque
Poincy :	Un karting-bowling



6.7.2. COLLEGES ET LYCEES :

Meaux	7 collèges

	7 lycées
Nanteuil-Lès-Meaux	1 collège

6.7.3. L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR :

Meaux :	Un I.U.T
	B.T.S immobilier – HEC au Lycée Moissan à Meaux
	Cité Technique Pierre-de-Coubertin
	Lycée Jean-Vilar
	A l'Institution Sainte-Geneviève : B.T.S hôtellerie – Hypokhâgne littéraire
	B.T.S comptabilité –Gestion PME PMI – Commerce international, Lycée Sainte-Marie

6.7.4. EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET AUTRES :

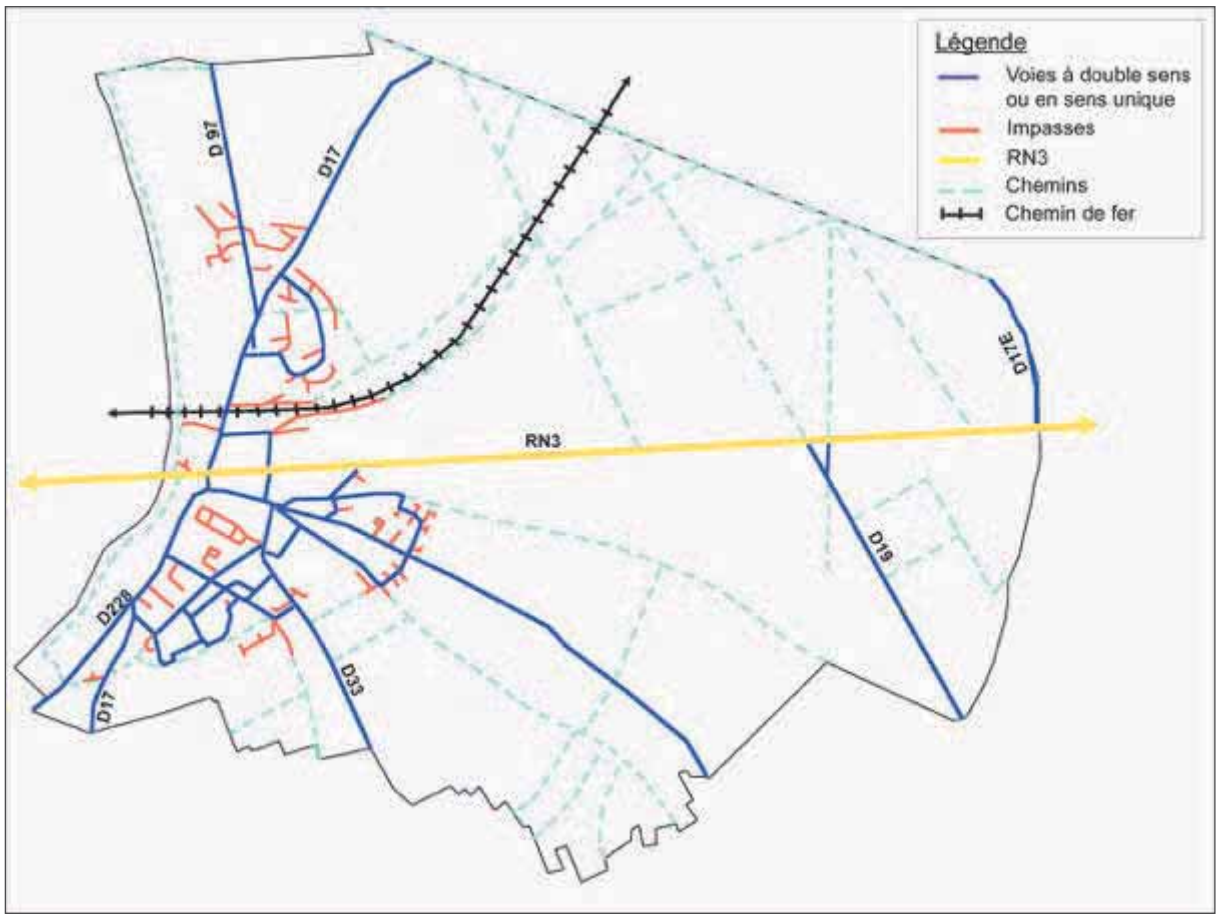
Meaux :	Gare SNCF
	Chambre de Commerce et de l'Industrie de Seine-et-Marne
	Sous-Préfecture
	Palais de justice (Tribunal de commerce, TGI…)
	Chambre des Métiers
	Office de Tourisme
	Mission Locale
	Trésorerie générale de Seine-et-Marne
	Pôle Emploi
	Centre d'action éducative
	Centre de guidance infantile
	Centre d'information et de recrutement de l'Armée de terre
	Direction de l'Action Sociale de Seine-et-Marne
	Direction Départementale des Territoires
	Inspection du Travail
	Inspection de l'Education Nationale Meaux I II III
	Maison d'Arrêt
	Maison de la justice et du Droit
	Aire d'accueil des gens du voyage Meaux-Poincy (40 emplacements)

7. LA VOIRIE ET LES DEPLACEMENTS

7.1. LE RESEAU ROUTIER

La commune de Trilport bénéficie potentiellement d'une bonne desserte routière : la RD603, l'A4, l'A140 et la Francilienne permettent des liaisons avec les grands pôles d'emplois locaux (Meaux, Roissy, Marne-la-Vallée) et avec la capitale.
La commune est également desservie par un réseau de voiries départementales organisé en étoile (RD97, RD17, RD228A, RD33 et route de Montceaux qui constitue l'exutoire de la R19) et convergeant vers le pont de la RD603, qui permet de franchir la Marne en direction de Meaux.

Le réseau routier à Trilport



Cette convergence de voies de circulation confère à la commune le rôle d'entrée de l'agglomération meldoise depuis l'est. En contrepartie, le pont franchissant la Marne constitue également un goulot d'étranglement pour les véhicules se rendant à Meaux, à l'origine d'importants engorgements. En effet, ces axes très empruntés accueillent une importante circulation de transit, dont la vitesse est peu compatible avec la traversée de zones d'habitation.

Selon des comptages réalisés par la DDE depuis 2000, on observait en entrée de ville Est une légère diminution du trafic routier entre 2000 et 2004. Les chiffres varient entre environ 14 500 véhicules/jour à 14 800 véhicules/jour. En 1998, la moyenne était à l'Est de la commune de 16 000 véhicules/jour. En 2002, on comptait 4 960 véhicules/jour sur la D17, toujours en entrée de ville.

	2000	2001	2002	2003	2004
Comptages entrée de ville Est (RD603)	14 770	14 720	14 785	14 570	14 665

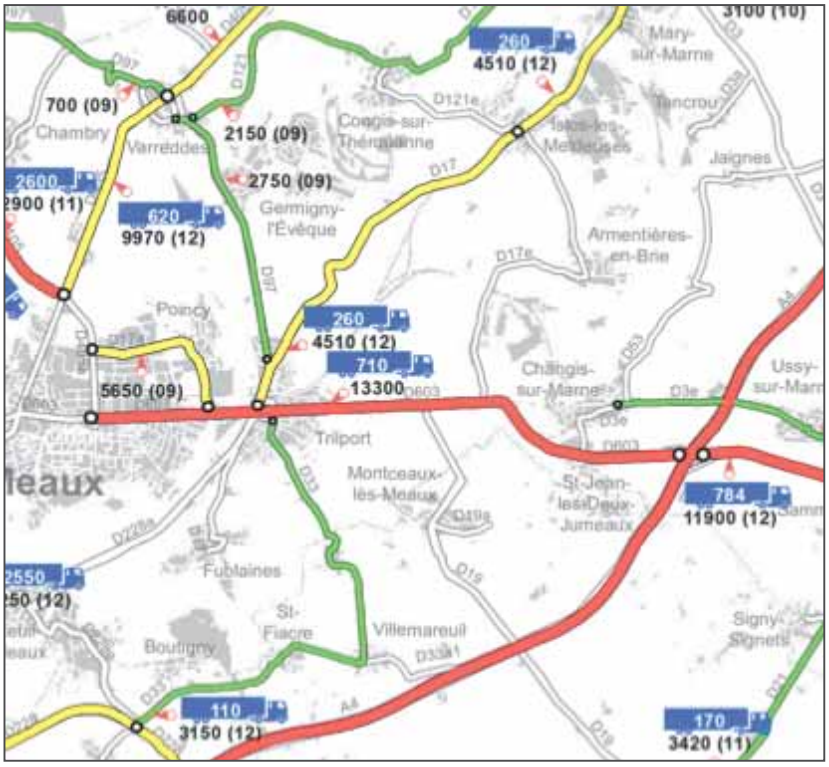
Le trafic routier à Trilport (en 2002)



Source : IAURIF

Il semblerait que cette diminution soit toujours d'actualité puisque selon des données de 2013 le comptage indique un trafic de 13 300 véhicules sur la RD603 en entrée de ville Est. 710 poids lourds par jour circulent également sur cette voie. Les autres voies supportaient un trafic compris entre 1 000 à 5 000 véhicules par jour.

Le comptage routier



Source : Département de Seine-et-Marne, Septembre 2014

Les voies supportent donc un trafic relativement lourd et les rues du centre bourg ne sont absolument pas adaptées à ce type de circulation. Les embouteillages réguliers entraînent de nombreuses nuisances sonores et polluantes pour les habitants, ainsi qu'une image négative de la commune pour les automobilistes traversant Trilport.





Cette circulation importante de transit représente également un risque d'accidents piétons ou cycles-véhicules plus important.

Le Conseil Général prévoit le contournement nord/est de l'agglomération meldoise, notamment par la création d'une liaison entre la RD603 et le nord de la commune de Meaux, qui traversera le territoire de Trilport en lisière de la forêt de Montceaux et permettra de compléter le contournement de l'Agglomération. Cependant, aucune date de réalisation n'a encore été fixée.
La ville, consciente de cet enjeu pour son développement futur et de la médiocre qualité paysagère de son entrée de ville Est, a fait réaliser une étude de traversée de la RD603, qui envisage l'interdiction des circulations de transit lors de la traversée de l'agglomération et la requalification de cette voie sous forme d'avenue de ville, une fois la voie de contournement réalisée.

7.2. LA MOTORISATION DES MENAGES

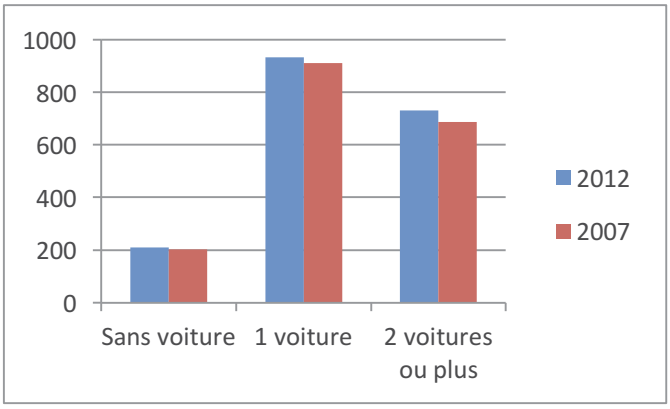
Le nombre de ménages possédant une voiture est en augmentation et plus particulièrement les ménages possédant 2 voitures et plus.

Équipement automobile des ménages

	2012	%	2007	%
Ensemble	1 877	100	1 804	100
Au moins un emplacement réservé au stationnement	1 495	79,7	1 451	80,5
Au moins une voiture	1 666	88,8	1 600	88,7
- 1 voiture	934	49,8	912	50,6
- 2 voitures ou plus	732	39,0	688	38,1

Source : Insee, RP1999 et RP2009 exploitations principales.

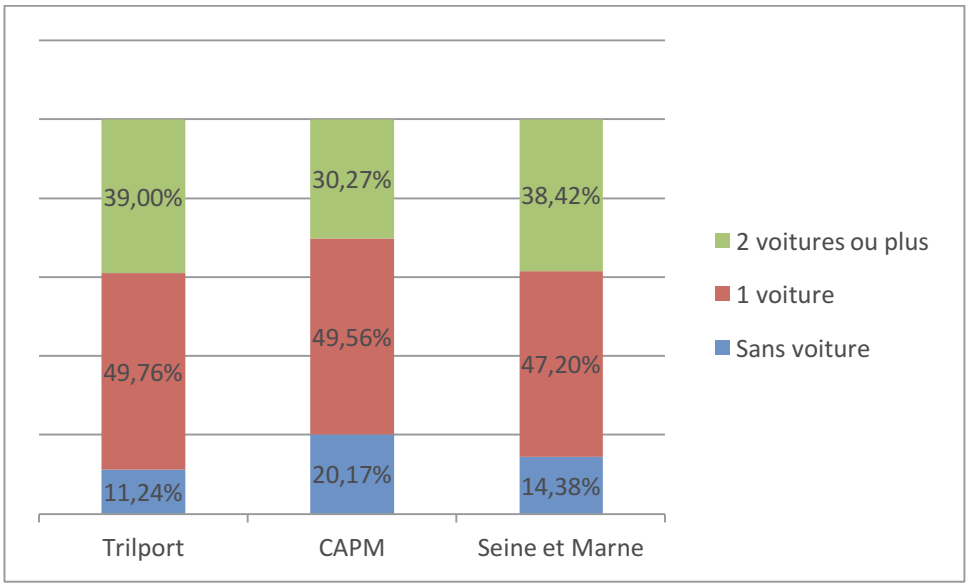
Le taux moyen de motorisation des ménages trilportais est donc d'au moins 1,3.



Source : Insee, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

Les ménages possèdent pour 88,8% d'entre eux au moins une voiture. On constate entre 2007 et 2012, une progression de la part des ménages possédant 2 voitures ou plus de 38% à 39% soit 44 ménages de plus.

Comparaison des taux de motorisation des ménages



Source : Insee, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

Trilport compte 1 877 résidences principales en 2012 parmi lesquelles 382 (20,4%) ne possèdent pas de places de stationnement, essentiellement en centre ancien. Or 211 ménages ne possèdent pas de voitures. Le déficit est donc d'au moins 171 places de stationnement. Le déficit réel est vraisemblablement plus important encore car un grand nombre de ménages ont plusieurs voitures, l'encombrement des espaces publics par le stationnement va croissant.

En outre, le taux d'équipement en automobile des Trilportais est plus élevé que sur l'ensemble de la CAPM où 20,2% des ménages ne possèdent aucune voiture, et dans une moindre mesure sur le département (14,4%).

Trilport est une commune à caractère résidentiel qui rend indispensable de nombreux déplacements en voiture particulière pour le travail, les tâches de la vie quotidienne et les loisirs, ce qui explique un taux de motorisation élevé.

7.3. LES TRANSPORTS COLLECTIFS



La commune de Trilport est desservie par une gare SNCF récemment rénovée, localisée sur la ligne Paris/La Ferté-Milon – La-Ferté-sous-Jouarre. Elle permet ainsi de rejoindre la capitale en 31 minutes et a essentiellement une vocation de gare de diffusion vers Meaux et Paris (deux trains pour Meaux et un pour Paris chaque heure grâce au cadencement mis en place fin 2009).

Avec 1 200 passagers par jour, la gare constitue un élément important de l'attractivité de Trilport. En particulier, la gare de Trilport constitue une gare de rabattement utilisée également par de nombreux habitants des communes voisines. Son rayonnement s'est accru depuis la hausse de la fréquence des trains en direction de Paris. Le nouveau cadencement du STIF ayant renforcé la fréquence et l'amplitude de fonctionnement des lignes fréquentant la gare de Trilport, comme les aménagements réalisés par la SNCF dans le cadre de la labellisation « Transilien » ont considérablement renforcé l'attractivité de la gare.

Depuis 2001, les usagers bénéficient à proximité de la gare d'un parking de stationnement régional (PSR) gratuit de 183 places, situé au nord des voies ferrées, auquel s'ajoutent les 82 places payantes du Parcotrain, réservé aux abonnés. Cependant, ce parking est d'ores et déjà saturé et le stationnement sauvage tend à se redévelopper dans les rues adjacentes de la gare (rue d'Armentières, avenue de la Gare, rue Saint-Fiacre, rue Aveline), au sud des voies ferrées.

Aussi, un projet de mise en place d'un pôle Gare est en cours afin de répondre aux différents besoins en termes d'accès de la gare par les bus, de stationnement des utilisateurs et des taxis.



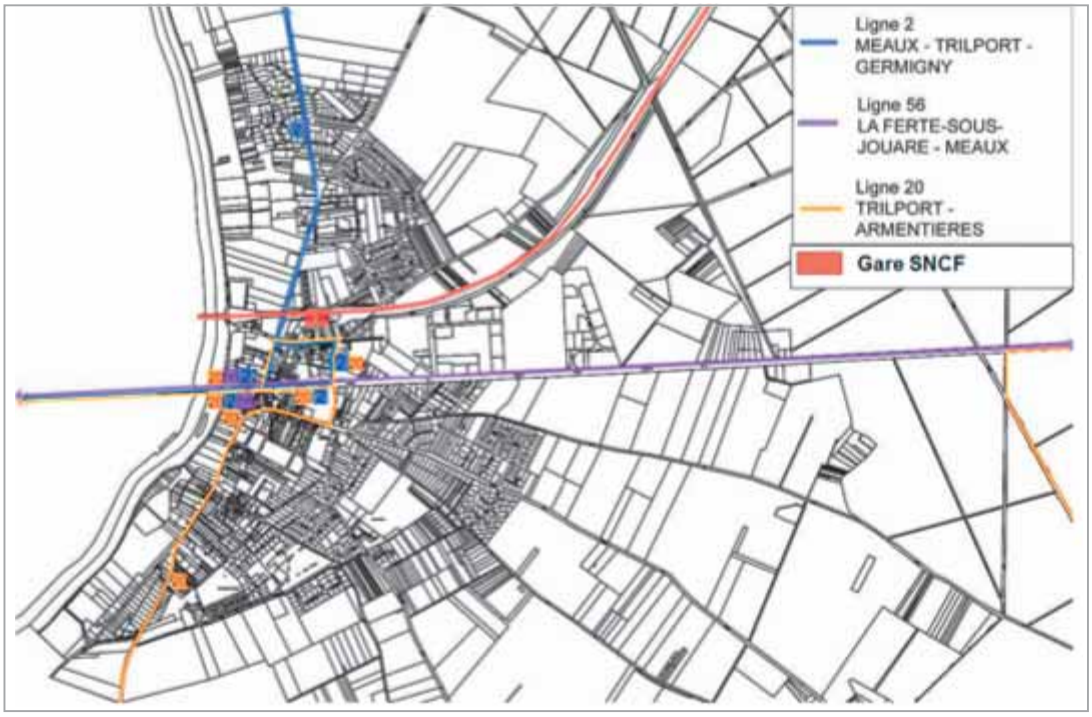


La voie ferrée

La commune de Trilport est desservie par 3 lignes de bus. Toutes les 3 permettent de relier Trilport à Meaux et offrent plusieurs arrêts dans le centre de Trilport. La ligne 2 qui relie Meaux à Germigny permet de desservir les quartiers résidentiels situés au Nord de la RD603. La ligne 20 permet de desservir les quartiers résidentiels au sud de la RD603. La ligne 56 reliant la Ferté-sous-Jouarre à Meaux est la seule à emprunter la RD603 dans sa traversée de Trilport.

Les lignes de bus ne présentent pas d'arrêts au niveau des zones d'activités économiques et commerciales, ni à la gare SNCF. De plus, les trajets parcourus par les bus doivent s'adapter aux sens de circulation parfois compliqués et à l'étroitesse de la voirie du centre ancien.
Le STIF a lancé une étude de restructuration de l'offre bus sur l'agglomération, qui devrait prendre en compte l'attractivité de la gare de Trilport (notamment après le cadencement de 2009).
La mise en place du pôle gare doit permettre d'améliorer cette situation en accompagnant la réalisation d'une voie de desserte de la gare depuis l'éco quartier (site Saint-Fiacre/Verdun).

Trajets et lignes de bus



Source : Atelier TEL

Réseaux de bus



La commune possède également un service de ramassage scolaire, destiné aux écoliers et aux collégiens. Il faut signaler un problème de stationnement pour les bus de ramassage scolaire au droit du collège. En effet, la descente et la montée se font directement sur la chaussée.

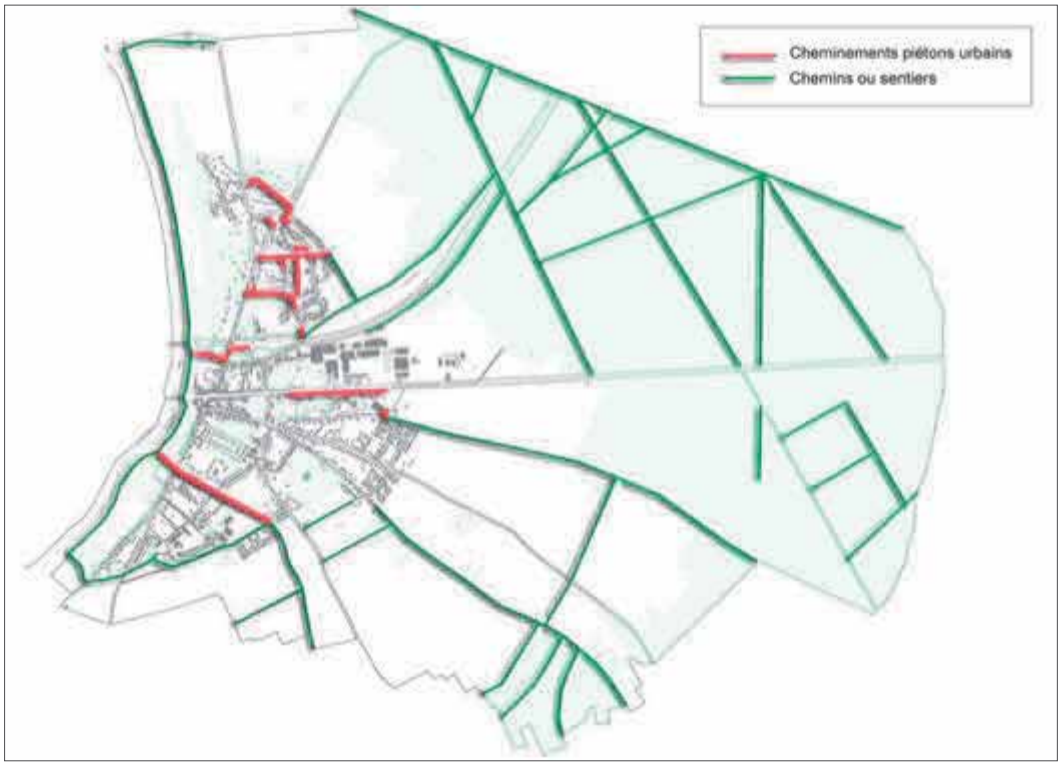
7.4. LES CIRCULATIONS DOUCES

Trilport représente une interface entre la forêt de Montceaux et les bords de Marne, deux espaces naturels de grande qualité. Son territoire est ainsi parcouru par un réseau de chemins et de sentiers (chemin de halage le long de la Marne, chemins d'exploitation forestière au sein de la forêt de Montceaux). La commune est également traversée par deux chemins balisés de grande randonnée : GR11 et GR11 div. qui depuis la forêt effectuent une boucle par le village et le chemin de halage. Cependant, ce réseau présente peu de connexions entre Marne et forêt et demanderait à être renforcé. Par exemple, la rue d'Armentières, qui constitue l'une des liaisons entre la Marne et la forêt, passe devant les établissements Valometal (ex Marchetto), dont l'aspect dégradé nuit à la qualité paysagère de cette voie.

En outre, certains lotissements présentent des connexions entre eux ou avec les axes routiers et les chemins forestiers. Un cheminement sécurisé existe entre le débouché de la rue Saint-Fiacre sur la RD603 et le supermarché Carrefour Market. Il permet un accès piéton du centre bourg jusqu'au centre commercial. Un autre également, permet un raccourci entre la RD17 (au niveau du pont de chemin de fer) et la gare. Ces quelques voies ou cheminements piétons ne constituent pas en eux-mêmes de réseau de liaisons douces puisque la plupart ne sont pas connectés entre eux.

Par ailleurs, la commune ne dispose actuellement d'aucune voie cyclable sur son territoire et d'aucun stationnement pour vélos, en dehors de ceux de la gare et de la mairie.

Carte des circulations douces



Source : Atelier TEL



Cheminement au départ de la rue de Fublaines



Cheminement lotissement de la Charmoye

La commune accueille également une circulation fluviale de loisirs sur la Marne, qui mériterait d'être développée.

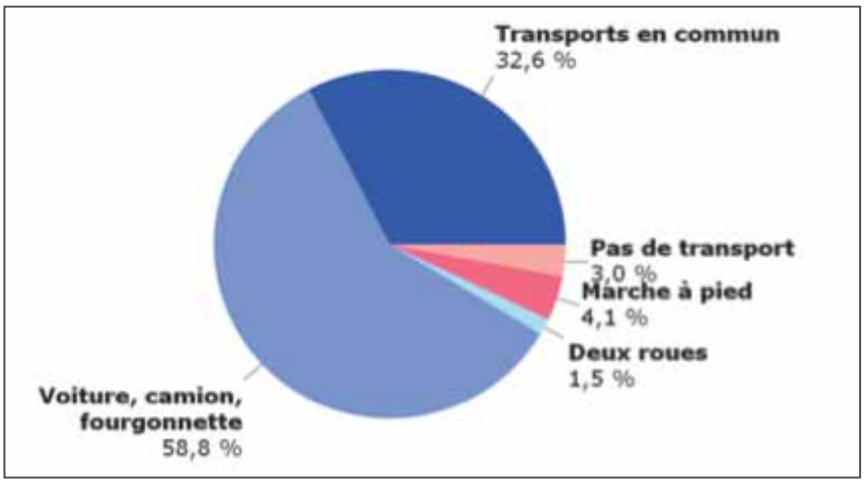
Les circulations douces sont donc insuffisantes dans la commune. Ceci rend les déplacements des piétons et cycles dangereux alors que 45% des utilisateurs de la gare s'y rendent à pied. Il est vrai que les coupures physiques que constituent la RD603 et la voie ferrée ainsi que l'étroitesse des autres voies compliquent la création ou l'aménagement d'espaces dédiés à ces circulations.

7.5. L'UTILISATION DES DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORTS PAR LES USAGERS

A Trilport, la voiture particulière, comme sur l'ensemble de la Seine-et-Marne, est le premier moyen de transport utilisé par les actifs trilportais pour se rendre au travail (58,8% des déplacements domicile travail). Les transports en commun sont utilisés par 32,6% d'entre eux, en progression par rapport à 1999 (23,2%).
Les actifs trilportais utilisent donc plus les services collectifs que l'ensemble des Seine-et-Marnais (26% en 2012), en raison de la bonne desserte ferrée dont bénéficie cette commune, desservie également par les bus de l'agglomération. Les actifs seine-et-marnais utilisent pour 63,1% leur voiture.

Ainsi à Trilport, la voiture particulière, à l'image de l'ensemble de la Seine-et-Marne, est le premier moyen de transport utilisé pour se rendre au travail. Cependant, son utilisation est légèrement moins importante que pour l'ensemble du département.

Moyens de transports des navettes domicile/travail à Trilport (2012)



Source : Insee, RP2012 exploitation principale

Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, lieu de travail et moyen de transport

	Dans la commune de résidence	*Dans une autre commune du département*	*Dans un autre département de la région*	*Hors région en France métropolitaine*	*Hors région ds Dom, Com ou à l'étranger*	*Ensemble*
Pas de transport	36	0	0	0	0	36
Marche à pied	99	12	0	0	0	111
Deux roues	4	20	0	0	0	24
Voiture, camion, fourgonnette	166	1 010	289	36	0	1 502
Transports en commun	20	155	547	0	0	721
Ensemble	325	1 197	836	36	0	2 393

Source : Insee, RP2006 exploitation complémentaire

En 2006, les actifs travaillant dans la commune utilisaient principalement leur voiture particulière pour se rendre à leur lieu de travail (51% d'entre eux). Mais l'utilisation de la marche à pied et des transports en commun en a quand même convaincu 36,6%. Les transports en commun étaient avant tout utilisés pour les grands trajets c'est-à-dire par les actifs travaillant dans une autre commune du département : 65,4% d'entre eux utilisaient les infrastructures collectives.

7.6. LE STATIONNEMENT

7.6.1. STATIONNEMENT DES VEHICULES MOTORISES

Plan des parkings de la commune de Trilport (portion Nord)



Plan des parkings de la commune de Trilport (portion Sud)



Plan des parkings de la commune de Trilport (Forêt)



-L'offre en stationnement de la gare

En 2001, la commune a créé un parking de stationnement régional (PSR) aux abords de la gare SNCF avec la participation du STIF et de la région: 183 places gratuites sont mises à disposition ainsi que 82 places payantes. Cependant, malgré cela, le centre bourg et les alentours de la gare restent régulièrement saturés et entraînent un stationnement sauvage le long des voies.

-L'offre en stationnement des équipements

Les différents équipements de la commune semblent bien dotés en stationnement, hormis le gymnase où des difficultés se font sentir notamment à cause des conflits d'usages (le parking est également utilisé pour la pétanque). Plusieurs parkings sont situés à l'entrée de la forêt de Montceaux pour l'accueil des promeneurs. Leur accès est d'ailleurs délicat à cause de la mauvaise visibilité et de la vitesse des automobilistes sur la RD603.

Stationnement sauvage aux alentours de la gare SNCF



Le Parking de Stationnement Régional



-L'offre en stationnement résidentiel

L'offre en stationnement résidentiel est insuffisante dans le centre ancien de Trilport. Avec l'augmentation du nombre de voitures, la saturation des places par les usagers de la gare ainsi que l'exiguïté des cours communes (forme urbaine dominante dans le centre bourg), les places de stationnements semblent en nombre insuffisant. Un système de zone bleue, puis de zones blanches ont été mises en place par la municipalité afin de limiter les temps de stationnement et de faire ainsi bénéficier les places de stationnement au plus grand nombre en augmentant le taux de rotation.

Résidences principales disposant d'un ou plusieurs emplacements de stationnement (par pièces)

Nombre de pièces	Avec emplacement(s) de stationnement
1	24%
2	53,5%
3	73%
4	84%
5	89%
6 ou plus	86%
Ensemble	80%

Source : Insee, RP2010 exploitation principale

7.6.2. STATIONNEMENTS DE VEHICULES HYBRIDES ET ELECTRIQUES

La commune ne dispose pas de stationnements de véhicules hybrides et électriques.

7.6.3. STATIONNEMENTS DE VELOS

La commune dispose de 4 parkings pour les deux-roues non motorisés, ils sont situés à :

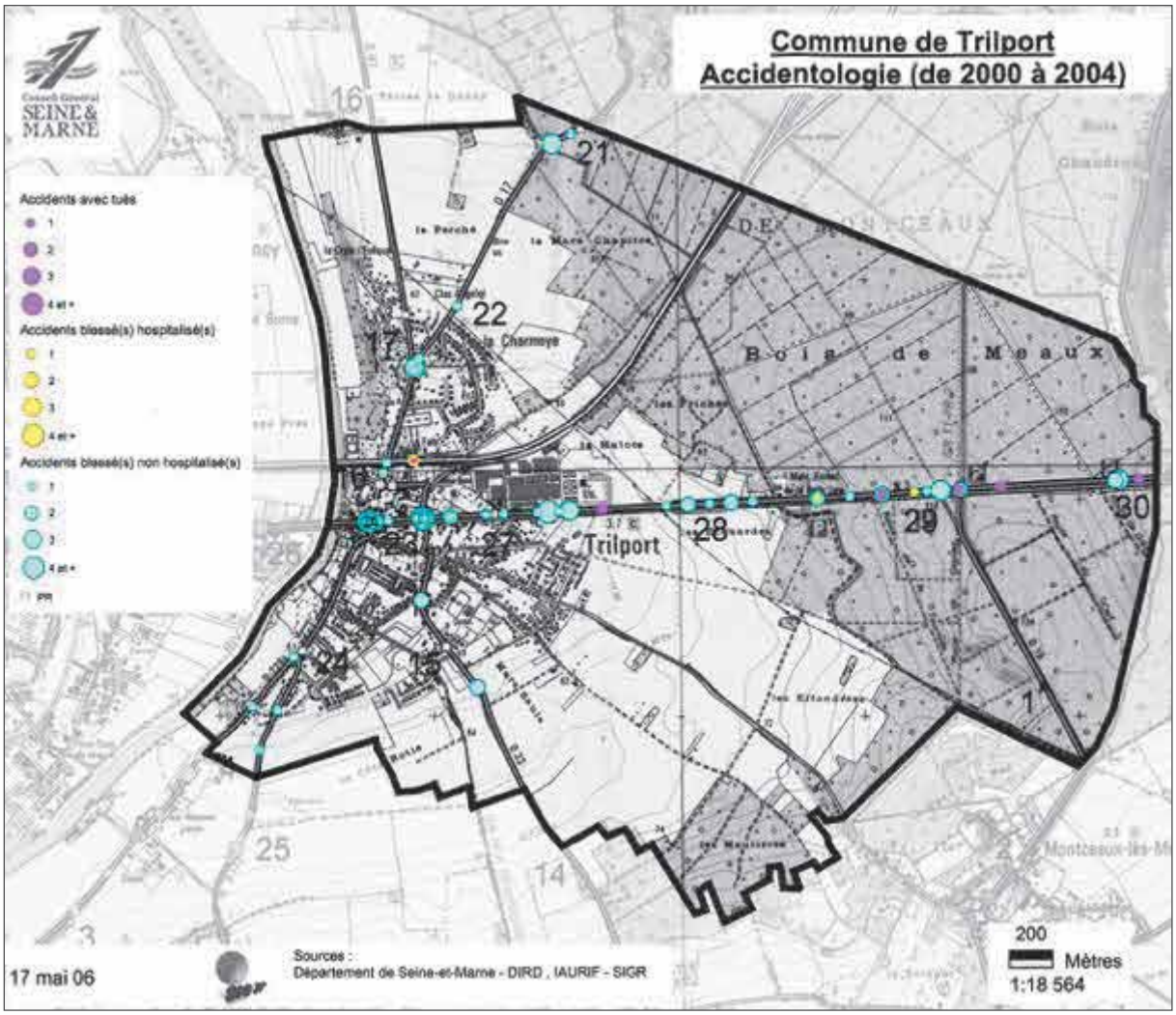
- La mairie
- La gare
- Le bureau de Poste
- L'école de la Charmoye
- la place de l'église.

7.6.4. LES CAPACITES DE MUTUALISATION

Nom du parc de stationnement public	Nombre de places total	Nombre de places pour VH ou VE	Nombre de places de vélos	Mutualisation possible
Mairie	60		1 parking de 8 places	Bibliothèque, commerces
PSR	183			Cimetière
Gare + linéaire	93 dont 82 payant		1 parking	Commerces
Ecole Charmoye	12		1 parking	
Ecole Prévert/Place du 19 mars 1962	10 + 65		1 parking	Salle des fêtes, commerces, Poste
Cimetière	20			
Rue du Bac	10			Mairie
Abreuvoir	7			Mairie, commerces
Crédit Agricole	18			Eglise, commerces
Parc municipal	15			Salle des fêtes, commerces, Poste
La Poste			1 parking	Commerces
Centre commercial	284			Commerces
Stade	118		1 parking de 10 places	
Rue Rolland-de-Lassus	11			Stade
Rue Jacques-Offenbach	17			
Rue Georg-Friedrich-Haendel	36			
Bois de l'Enclume	12			
Rue du Bout Cornet	6			
Rue Hector-Berlioz	6			
Rue Guiseppe-Verdi	10			
Le Clos Fleuri	6			
RD603 2	Env. 30			
RD603 4	Env. 20			

7.7. L'ACCIDENTOLOGIE

Carte de l'accidentologie de 2000 à 2004



Les données départementales montrent un nombre important d'accidents sur la RD603, dont certains sont graves ou mortels (5 tués entre 2000 et 2004). La vitesse et l'alcool sont souvent responsables des accidents. Sur le reste de la commune, il s'agit essentiellement de blessés légers c'est-à-dire non hospitalisés et on compte tout de même 1 mort depuis 2000 au niveau de la voie ferrée (suicide). Certains carrefours présentent une sensibilité plus importante aux accidents, ils sont essentiellement positionnés sur les axes principaux.

Il s'agit du :

- carrefour de la RD603 avec la rue du Général-De-Gaulle
- carrefour de la RD603 avec la rue Saint-Fiacre
- carrefour de la RD603 avec la rue du Port
- carrefour rue de Germigny et rue de Lizy

En entrée de ville, des accidents sont aussi relevés.



Les données, sur lesquelles a été basée cette analyse, ont été transmises par la gendarmerie ou les pompiers et font état uniquement des accidents comportant des blessés. Les accidents n'ayant pas donné lieu à un constat de police ne sont pas comptabilisés.
Sur l'ensemble de la commune les déplacements sont dangereux pour les cyclistes.

Données générales :
Durant la période de 5 ans (2003-2007), 70 accidents corporels ont été recensés sur la commune de Trilport. Ils ont fait 91 victimes, dont 2 personnes tuées (un piéton de 50 ans et un cycliste de 70 ans, 14 blessés hospitalisés et 75 blessés légers. Le nombre de personnes tuées pour 100 accidents est de 2.86 (contre 8.49 pour l'ensemble du département). Le nombre de victimes graves pour 100 accidents est de 22.86 (contre 54 pour l'ensemble du département).
Sur la période 2007-2011, 20 accidents corporels ont été recensés, faisant 31 victimes dont 3 personnes tuées (un automobiliste et deux usagers de deux roues motorisées). On note que malgré un nombre de personnes tuées plus important que sur la période 2003-2007, le nombre d'accidents a quant à lui nettement diminué (passant de 70 à 20). Cela est certainement en partie dû à l'installation d'un radar automatique sur la RD 603 à l'est de l'agglomération dans le sens Province - Paris. Parmi ces 31 victimes, 17 sont des automobilistes, 11 des usagers de deux roues motorisées et 3 des piétons. 70% de ces accidents se sont produits en agglomération. Les voies les plus concernées sont la RD603 avec treize accidents dont 2 mortels et la RD17 avec trois accidents dont un mortel
Sur la période 2010-2014, 11 accidents corporels ont été recensés, faisant 22 victimes dont 3 personnes tuées. Le nombre de personnes tuées est stable mais la proportion est en forte augmentation. Le nombre d'accidents a été divisé par 2. Le nombre de personnes tuées pour 100 accidents est de 27,27. Le nombre de victimes graves pour 100 accidents est de 109,09. Parmi ces 22 victimes, 15 sont des automobilistes, 3 des usagers de deux-roues motorisés et 4 des piétons.

Répartition dans l'espace (par type de réseau) :
2000-2004
- 82 % des accidents sont survenus sur le RD (67% sur RD603) et 8 sur la voirie communale.
- 81.4 % des accidents sont survenus dans la partie agglomérée avec une gravité de 17,5 % (très inférieure à celle du département qui est de 48 %).
- Seuls 13 accidents (dont les 2 mortels) se situent en rase campagne avec une gravité de 46 % (également inférieure à celle du département qui est de 59 %).

2010-2014
- 100% des accidents sur RD.
- 63,64 % des accidents sont survenus dans la partie agglomérée.

Répartition dans le temps :
2000-2004
- On ne constate pas d'année noire : en moyenne 14 accidents par an.
- 3 mois nettement plus accidentogènes : Juin, Mai et novembre.
- Le jour le plus accidenté est le dimanche et paradoxalement le jour le moins accidenté est le samedi. La tranche horaire la plus accidentée 17-18 H mais les écarts sont faibles.

2010-2014
- L'année 2010 concentre 36% des accidents de la période.
- Les mois de décembre, juin et mai concentrent 60% des accidents.
- Le jour le plus accidentogène est le jeudi.

Usagers impliqués :

2000-2004
Les victimes sont en grande majorité des usagers de véhicules devant les cyclomoteurs, les motos, les piétons et les vélos.
Entre 2003 et 2007 la tranche d'âge la plus touchée était celle des 25-59 ans essentiellement usagers des véhicules et de motos; 44 victimes (soit 50 %), puis celle des 18-24 ans essentiellement usagers de véhicules et de cyclomoteurs: 26 victimes (soit 30 %).
Les autres classes d'âge ne sont que plus légèrement impactées.
20010-2014
37,5% des usagers présumés responsables ont une alcoolémie positive.

Conclusion :
2000-2004
L'accidentologie de la commune de Trilport montre que ce secteur représente une part non négligeable des accidents de Seine-et-Marne. Il est à noter deux points importants : le taux de gravité élevé, et l'axe RD 603 où l'accidentalité est représentative.
2010-2014
Le nombre de personnes tuées et de blessés graves est en forte hausse sur une décennie même si le nombre d'accidents est en diminution.