

1ERE PARTIE - PRESENTATION DE LA COMMUNE

I.1 - Situation géographique et administrative

LE TREPORT est située dans le département de la Seine Maritime. La commune fait partie de l'arrondissement de Dieppe, du canton de Eu (comptant 22 communes), adhère à la Communauté de Communes de Gros-Jacques (comptant 20 communes) et à plusieurs syndicats intercommunaux.



LA COMMUNAUTE DE COMMUNES INTERCOMMUNALE ET INTERREGIONALE DE GROS JACQUES

La communauté de communes possède des compétences en matière de développement économique, l'aménagement du territoire, l'environnement, les équipements publics et la promotion du tourisme.

La communauté de communes interrégionale de Gros-Jacques c'est 20 communes :

- 8 de Seine-Maritime (76) : Etalondes, Eu, Flocques, Incheville, Le Tréport, Longroy, Millebosc, Ponts et Marais.
- 12 de la Somme : Allenay, Ault, Beauchamps, Bouvaincourt sur Bresle, Dargnies, Friaucourt, Mers les Bains, Oust-Marest, Saint Quentin Lamotte, Woignarue, Embreville et Buigny les Gamaches.

Elle compte 31 025 habitants (RGP 1999 – Population sans doubles comptes) :

- 18 740 pour la Seine-Maritime
- 12 285 pour la Somme

On y recense 12 526 résidences principales :

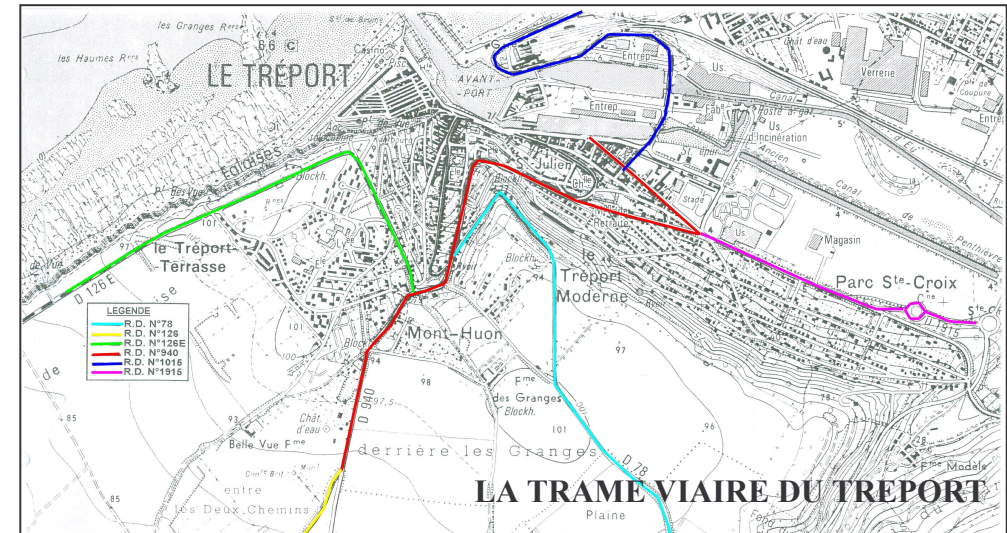
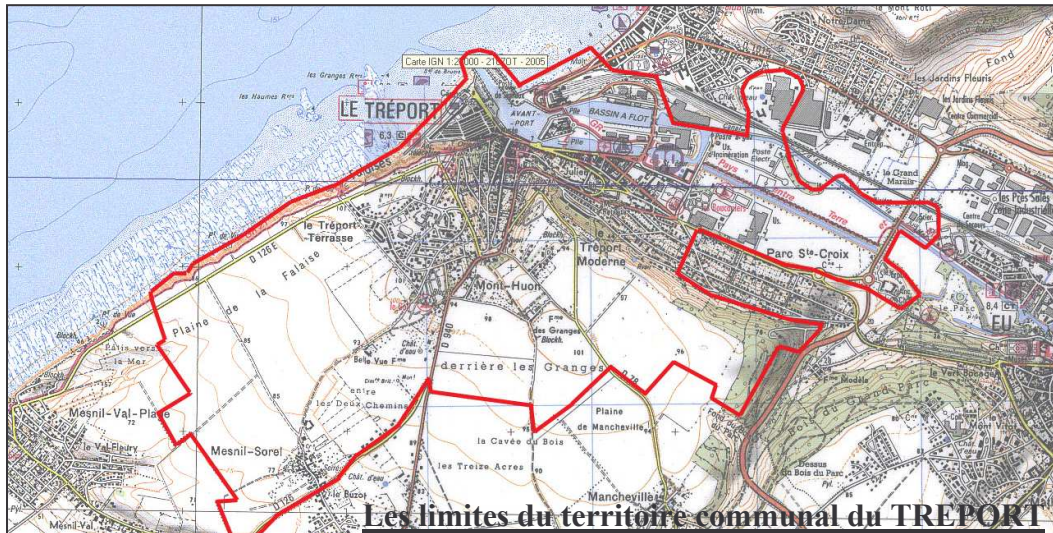
- 7 623 pour la Seine-Maritime
- 4 903 pour la Somme

Sa superficie est de 127 km² :

- 62 pour la Seine-Maritime
- 65 pour la Somme

A l'embouchure de la Bresle, frontière naturelle entre les Régions Picarde et Normande, Le Tréport est la Ville la plus septentrionale de Seine-Maritime.

- Le territoire communal est localisé à égale distance de Dieppe (sous-préfecture du département de la Seine-Maritime) et d'Abbeville (sous-préfecture du département de la Somme). Elle est sous l'aire d'influence de ces deux villes.
- LE TREPORT se trouve à : 20 km de Blangy sur Bresle, 30 km de Dieppe, 32 km d'Abbeville, 45 km de Neufchâtel en Bray, 90 km de Rouen, 90 km d'Amiens (département de la Somme).
- Le TREPORT est donc située à proximité de forts pôles administratifs, attractifs et touristiques, et notamment de l'agglomération Dieppoise à laquelle elle est reliée par deux axes de communication essentiels, les RD 940 et 925.
- Les habitants du TREPORT peuvent se rendre à Rouen et Amiens en empruntant l'A28 située à une vingtaine de km depuis Blangy sur Bresle ou depuis Bosc Geffroy (commune située à une dizaine de kilomètres avant Neufchâtel en Bray).
- LE TREPORT est bordée par 4 communes : Eu, Mers les Bains (département de la Somme), Etalondes, Flocques. La commune du TREPORT est l'une des Trois Villes Sœurs (Eu, Mers-les-Bains, Le Tréport). Elle se situe en limite avec le département de la Somme et la région Picardie. Elle possède une façade littorale.
- Cette ville de fond de vallée, principalement, à faible dominante rurale s'étend sur un territoire égal à environ 677 hectares. La population sans doubles comptes de LE TREPORT en 1999 s'élevait à 5 893 habitants, pour une densité de 871 habitants au km² et à 5 719 habitants en 2005. L'urbanisation s'est développée autour du centre bourg et à proximité de la mer
- LE TREPORT compte un hameau : Mesnil-Sorel sur le plateau à l'ouest de son territoire et deux écarts : la Ferme des Granges au Sud-Est de son territoire et la Ferme Sainte-Croix au Sud de la commune en arrivant de la ville d'Eu.
- Du fait de sa richesse économique (port et industrie) et de ses équipements publics, LE TREPORT exerce une influence immédiate sur les communes voisines: présence d'équipements publics, services, commerces, tourisme lié à la mer et aux falaises (funiculaire)...

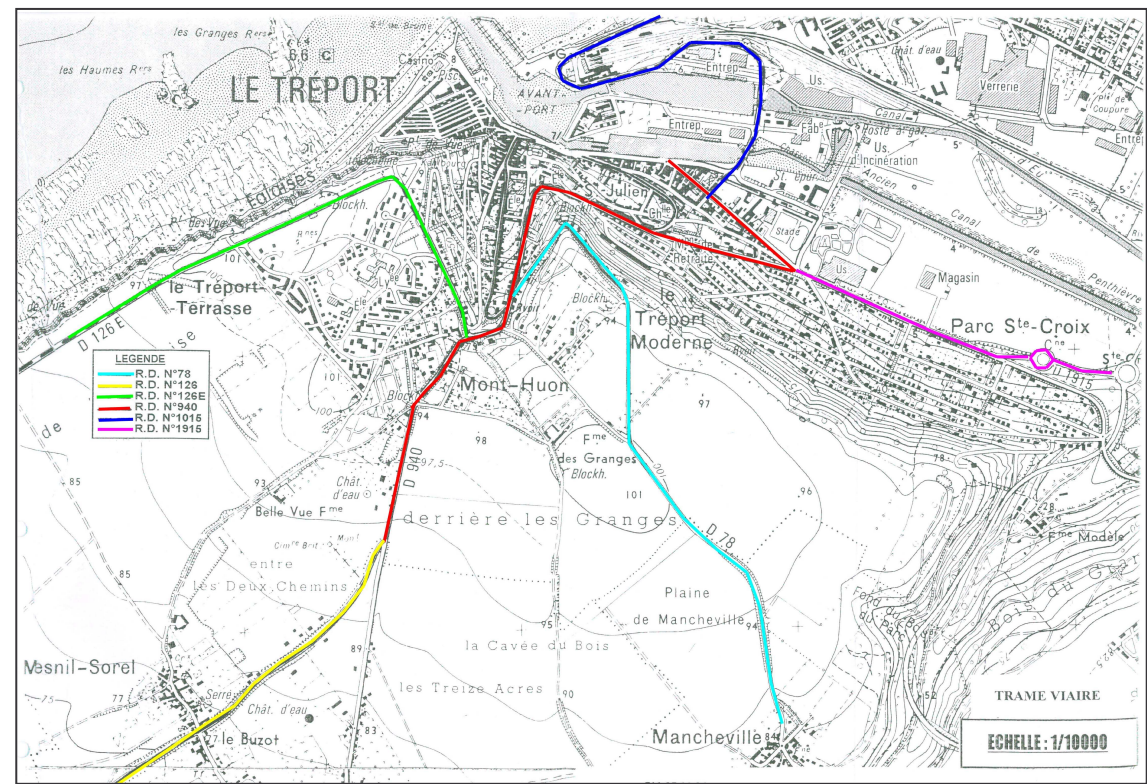


Les principaux accès routiers au territoire communal se font :

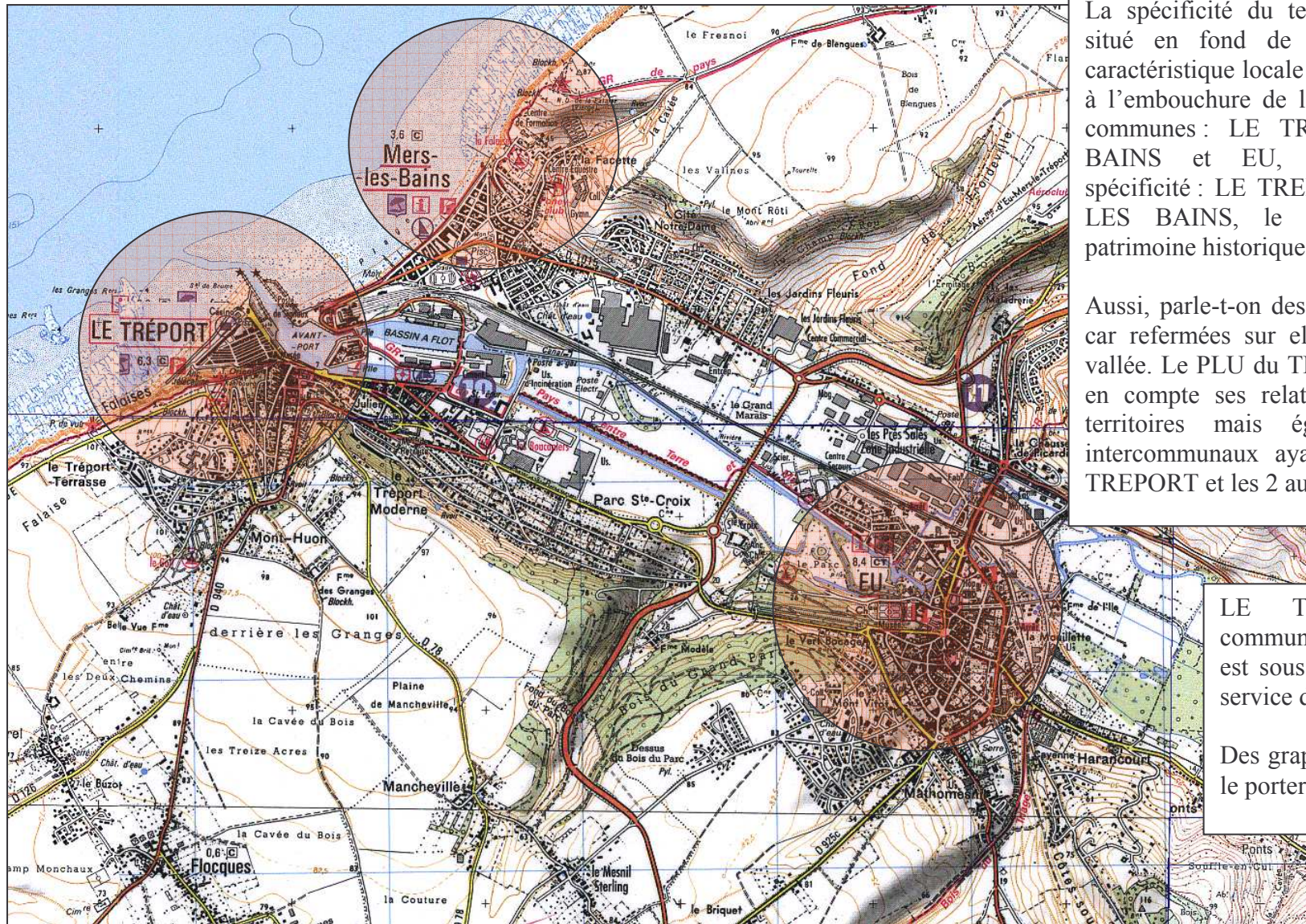
- par la voie de contournement d'Eu, puis par la RD 1915,
- par la RD 1915 qui relie LE TREPORT à Eu où elle fait jonction avec la RD 925 qui constitue la liaison principale entre Dieppe et Abbeville,
- par la RD 940 qui relie LE TREPORT directement à Dieppe,
- par la RD 1015 liaison principale avec Mers les Bains (département de la Somme).

Les autres voies sont secondaires et supportent un trafic moins important : ce sont des voies communales, privées et chemins ruraux.

Une ligne SNCF passe également à l'Est du territoire jusqu'à la gare qui jouxte le territoire de Mers les Bains.



LES TROIS VILLES SOEURS



La spécificité du territoire du TREPORT, situé en fond de vallée, dépend d'une caractéristique locale géographique. En effet, à l'embouchure de la Bresle on retrouve 3 communes : LE TREPORT, MERS LES BAINS et EU, ayant chacune leur spécificité : LE TREPORT, le port ; MERS LES BAINS, le balnéaire et EU, le patrimoine historique.

Aussi, parle-t-on des « Trois Villes Sœurs » car refermées sur elles-mêmes en fond de vallée. Le PLU du TREPORT devra prendre en compte ses relations géographiques de territoires mais également les projets intercommunaux ayant un impact sur LE TREPORT et les 2 autres communes.

LE TREPORT est une commune du pôle urbain, elle est sous l'influence du pôle de service de EU.

Des graphiques sont repris dans le porter à connaissance.

I.2 Superficie

Le territoire communal couvre une superficie totale de 676 ha 99 a 90 ca répartie ainsi (suivant la matrice cadastrale) :

REPARTITION DE L'OCCUPATION DU SOL	TOTAL EN 2003
Terres	265 ha 34 a 81 ca
Herbages	132 ha 43 a 18 ca
Bois	17 ha 35 a 09 ca
Vergers	4 ha 79 a 82 ca
Jardins	19 ha 68 a 63 ca
Eaux	2 ha 61 a 88 ca
Carrières	0 ha 55 a 05 ca
Landes	25 ha 93 a 36 ca
Terrains d'agrément	10 ha 47 a 86 ca
Sols non bâtis	103 ha 90 a 69 ca
Domaines publics (SNCF)	6 ha 36 a 40 ca
Superficie totale cadastrée	591 ha 08 a 93 ca
Superficie non cadastrée	85 ha 90 a 97 ca

Source Centre des Impôts - Cadastre

Les espaces naturels représentent une part importante du territoire de LE TREPORT.

DEUXIEME PARTIE - DIAGNOSTIC DEMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUE

II.1 Données démographiques

II.1.1 Le poids démographique de LE TREPORT

Au recensement de 2005, LE TREPORT comptait 5 719 habitants.

Le statut administratif de la commune explique en partie son poids démographique :

- en 1999, la densité de population était de 871 habitants au km², chiffre largement supérieur à celui du canton (136 habitants au Km²),
- la commune représentait 22 % du poids démographique du canton.

L'enquête annuelle de recensement 2005 est jointe en annexe de ce rapport.

II.1.2 Evolution de la population

La commune du TREPORT a connu une diminution de sa population de 5,25% sur la période 1990-1999. il s'agit d'une des plus forte diminution du canton.

Cette tendance s'est poursuivie en 2005.

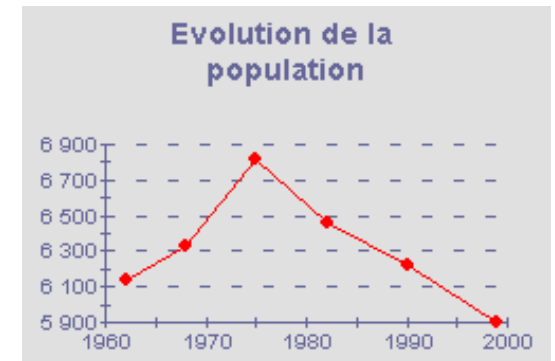
La population du TREPORT, lors de l'enquête annuelle de 2005, s'élevait à 5 719 habitants. LE TREPORT a vu sa population diminuer de manière régulière depuis 1975, passant de 6 819 à 6 468 entre 1975 et 1982 et à 5 719 habitants entre 1982 et 2005, soit 1 097 personnes en moins en 23 ans et environ 250 habitants en moins à chaque recensement.

II.1.3 Analyse des mouvements naturels et migratoires de la population

Entre 1982 et 1990, le solde naturel est positif, les naissances sont supérieures aux décès. En 1999, les décès augmentent plus vite que les naissances. Le solde migratoire est négatif depuis 1975. Les chiffres pour 2005 n'ont pas été fournis.

La variation totale de la population est négative bien que le solde naturel soit positif. L'équilibre entre ces deux taux doit être essentiel pour le maintien de la population. En effet, dans une commune, la croissance de la population est intimement liée au mouvement migratoire, car l'arrivée de nouveaux couples entraîne une augmentation du solde naturel (en chiffre). Ainsi, l'apport d'une nouvelle population entraîne quelques années plus tard, la progression du solde naturel. Cependant, si les mouvements migratoires s'atténuent cela risque d'entraîner les mêmes résultats concernant le solde naturel, avec une rapidité extrême la population peut ainsi diminuer. Il s'agit aujourd'hui d'une réflexion globale relative à la manière d'appréhender l'évolution de la population au regard des mouvements antérieurs.

Depuis 1999,
la population
a diminué de
174 habitants,
soit une baisse
de 3%.



Source INSEE 1999

Evolution de la population (sans doubles comptes)

	1982	1990	1999	2005
Population	6 468	6 228	5 893	5 719

	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Naissances	856	842	847
Décès	539	637	669
Solde naturel	+ 0,68	+ 0,40	+ 0,32
Solde migratoire	- 1,45	- 0,85	- 0,92
Variation totale	- 0,77	- 0,45	- 0,60

Source INSEE 1999

II.1.4 Analyse comparative des taux de variation de la population

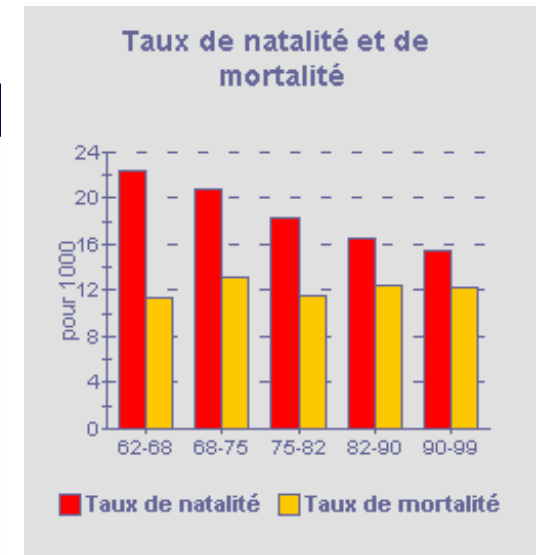
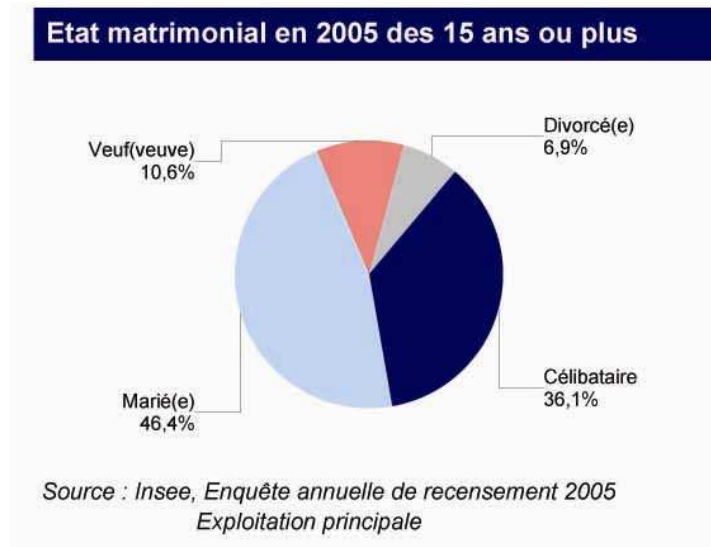
Les taux de mortalité et de natalité montrent la tendance actuelle à l'accroissement de la durée de vie.

Les taux de mortalité sont inférieurs à ceux de la natalité et l'on note une légère diminution entre 1990 et 1999.

Les taux de natalité sont également en légère diminution durant cette période.

Le taux d'évolution global est pourtant négatif sur l'ensemble des années étudiées. Son évolution est dictée par le solde migratoire qui a diminué de façon importante.

Le détail des chiffres pour 2005 n'a pas été fourni, on peut juste constater qu'en 2005, 10,6% de la population est composée de veuf(s).



Source INSEE 1999

Taux démographiques (moyennes annuelles)

Source INSEE 1999

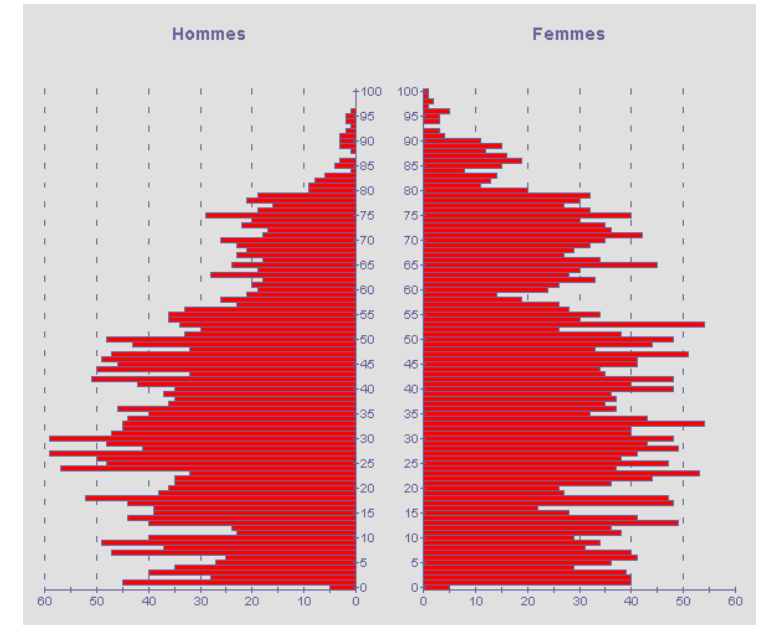
	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Taux d'évolution global	0,52 %	1,07 %	-0,77 %	-0,45 %	-0,60 %
- dû au solde naturel	1,11 %	0,75 %	0,68 %	0,40 %	0,32 %
- dû au solde migratoire	-0,60 %	0,32 %	-1,45 %	-0,85 %	-0,92 %
Taux de natalité pour 1000	22,40	20,80	18,30	16,60	15,50
Taux de mortalité pour 1000	11,30	13,20	11,50	12,50	12,20

II.1.5 Analyse comparative par âge et par sexe

En 1999, la population de LE TREPORT est relativement jeune : près de 25 % de la population a moins de 20 ans et les personnes de 75 ans et plus représentent moins de 9 % des habitants de la commune. Cependant, il est important de maintenir un équilibre et un renouvellement de la population, car sinon la pyramide des âges changera d'aspect pour témoigner d'un vieillissement de la population. Il s'agit donc, d'une part de prolonger l'effort en terme d'apport de la population et d'autre part d'analyser les flux actuels dans l'ancien.

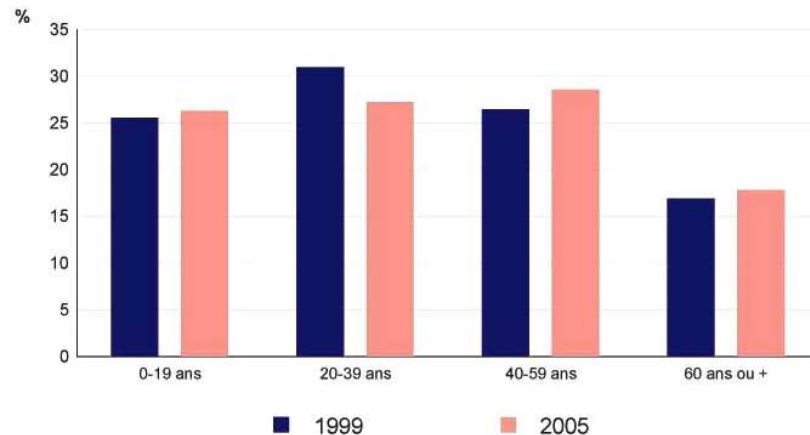
Concernant la répartition Hommes / Femmes, on peut noter que, globalement les femmes sont plus nombreuses puisqu'en 1999, LE TREPORT comptait 2821 hommes et 3 072 femmes. Ce constat est observé uniquement pour les classes d'âges des plus de 60 ans puisque les hommes sont majoritaires pour les autres classes d'âges.

En 2005, le recensement fait apparaître une évolution positive de la part des femmes, ces dernières restent majoritaires en nombre : 52,6% de femmes contre 47,4% d'hommes en 2005.



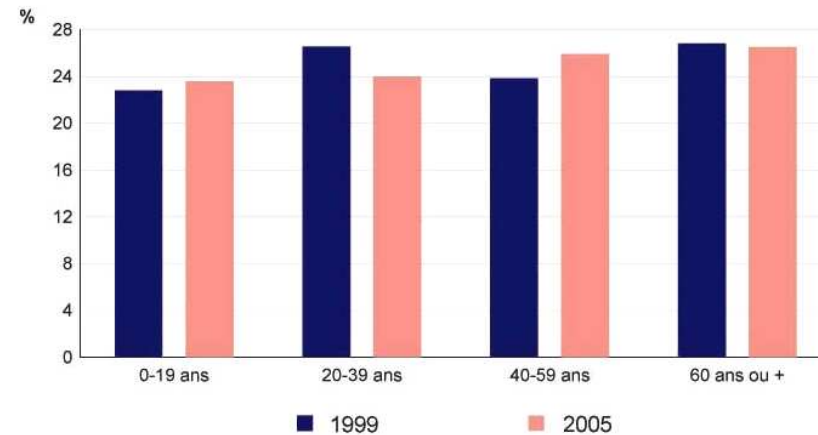
Source INSEE 1999

Répartition des hommes selon l'âge



Sources : Insee, Enquête annuelle de recensement 2005
RP99 - Exploitations principales

Répartition des femmes selon l'âge



Sources : Insee, Enquête annuelle de recensement 2005
RP99 - Exploitations principales

II.1.6 Evolution des classes d'âge

L'évolution des classes d'âge montre une baisse des moins de 20 ans et des 20-39 ans entre 1990 et 1999. En revanche, on observe une progression des autres classes d'âges et notamment des 40 à 59 ans (+ 230 personnes) et des 75 ans et plus (+ 55 personnes). Ce constat atteste d'un vieillissement de la population.

Cette progression des plus de 40 ans confirme un apport extérieur à mettre en relation avec une recherche de qualité de vie de la commune, des services et équipements.

De manière globale, l'indice de jeunesse témoigne d'un vieillissement de la population à peine compensé par l'apport d'une nouvelle population entre 1990 et 1999.

Cette évolution entraîne par la suite de profonds changements de la population, et de l'âge de celle-ci : les accédants de 40-59 ans pouvant vieillir sur place et les enfants devenir plus âgés et choisir de migrer.

Il est indispensable de renouveler et varier les apports de population pour ne pas entraîner un vieillissement brutal de la population.

Il semble important de permettre d'accueillir de jeunes couples compte tenu de la chute du solde naturel et de créer des structures d'accueil pour les personnes âgées.

En nombre	0-19 ans	20-39 ans	40-59 ans	60-74 ans	75 ans et plus
1990	1 691	1 970	1 249	873	445
1999	1 421	1 691	1 479	802	500
1990 - 1999	- 270	- 279	+ 230	- 71	+ 55

Source INSEE 1999

II.1.7 Evolution comparée des moins de 20 ans

On constate qu'en 1999, les différentes tranches d'âges, pour les moins de 20 ans, sont relativement proportionnelles. Toutefois, la classe des 0 à 4 ans est légèrement inférieure.

L'évolution actuelle montre une diminution de toutes les classes d'âges de 0 à 19 ans (-2 308 enfants 1990 et 1999) et plus particulièrement des 15 à 19 ans (- 86 enfants) ainsi que des 0 à 5 ans (-86 enfants).

A terme, cette tendance peut entraîner la fermeture de classes, d'où une attention toute particulière concernant l'arrivée de jeunes couples avec ou sans enfants dans la commune de LE TREPORT.

	1999	1990	1982
0 à 4 ans	306	392	422
5 à 9 ans	367	431	496
10 à 14 ans	364	398	561
15 à 19 ans	384	470	559
Total	1 421	1 691	2 038

Source INSEE 1999

II.2 Analyse des ménages et de leur composition

Le nombre des ménages n'a cessé d'augmenter entre 1982 et 2005 : 238 ménages supplémentaires dont 133 entre 1982 et 1990. Depuis 1999, la commune du TREPORT compte 52 ménages supplémentaires, soit une augmentation de 2,1%.

Au TREPORT, les ménages sont plutôt de petites tailles : on trouve tout d'abord des ménages de deux personnes, puis des ménages de une personne (33,8 % des ménages en 2005), viennent ensuite les ménages de 3 personnes et enfin ceux de 4 personnes ou plus. En effet, on constate que le nombre moyen d'occupant par ménage est en baisse depuis 1968. Ce phénomène correspond à une tendance nationale.

Au TREPORT, en 2005, le nombre moyen de personnes par ménage s'élevait à 2,3.

Ce chiffre est largement inférieur à celui du canton (2,49) du fait de l'importance au TREPORT des petits ménages (1 ou 2 personnes).

Le détail des ménages n'est pas fourni dans le dernier recensement de 2005 de l'INSEE.

Nombre ménages en 1999

	2005	1999	1990	1982
Nombre de ménages	2 501	2 449	2 396	2 263

Source INSEE 1999

Nombre de personnes par ménage en 1999

1	2	3	4	5	6 +
761	780	430	291	121	66

Source INSEE 1999

Composition des ménages

	2005	1999
Nombre de ménages	2 501	2 449
Part des ménages d'une personne (%)	33,8	31,1
Part des ménages dont la personne de référence est active (%)	56,0	61,3
<i>Nombre moyen de personnes par ménage</i>	<i>2,3</i>	<i>2,4</i>

Sources : Insee, Enquête annuelle de recensement 2005 - RP99 - Exploitations principales

II.3 Analyse et évolution du parc de logements

II.3.1 Le parc de logements

Le nombre de résidences principales prédomine ; en effet, elles constituent 63,4% du parc de logements. Ce taux est en hausse depuis 1968. L'existence d'un parc de logements vacants est indispensable pour assurer une fluidité du marché et permettre aux habitants d'une ville de changer d'habitation en fonction de leurs besoins (naissance, départ des enfants, séparation...). Un taux équivalent à 11 % du parc de logements permet d'assurer une bonne rotation de la population dans ce même parc sans avoir besoin de beaucoup de nouvelles constructions.

Cependant, l'importance du parc de logements vacants est fluctuante :

- l'insuffisance de logements provoque une réduction du nombre de logements vacants ;
- à l'inverse, une offre abondante ou un parc ancien, vétuste engendre une augmentation du nombre de logements vacants.

La commune de LE TREPORT totalise 400 logements vacants en 2005 (ce chiffre est en légère baisse depuis 1999 date à laquelle on comptait 425 logements vacants), soit près de 10 % de l'ensemble des logements sur la commune ; ce qui représente un taux inférieur au besoin pour permettre d'assurer une bonne rotation du parc. Le faible nombre de logements vacants habitables (au regard de l'ensemble du parc immobilier et suivant l'importance croissante des résidences principales dans le bâtiment existant) révèle une demande importante d'installation sur la commune. Il sera par conséquent nécessaire de palier à cette faiblesse de la mutation du parc en prolongeant le rythme de construction des années les plus équilibrées.

On note un nombre important de résidences secondaires (1 083 en 2005) au regard du parc immobilier, soit une hausse de 95 logements depuis 1999, malgré une baisse de 38 logements entre 1968 et 1999. On remarque une baisse importante des résidences secondaires de 186 logements entre 1968 et 1975 et 206 logements entre 1975 et 1982, soit 392 logements en 14 ans.

Le nombre moyen d'occupants par résidences est en baisse depuis 1968 ; les phénomènes de desserrement, nouvelles compositions des familles (monoparentales) en sont la cause. Le mode de vie est modifié tout comme les besoins en logement, même si sur LE TREPORT, les grands logements sont majoritaires.

En 2005, la commune du TREPORT compte 122 logements de plus qu'en 1999, ce qui représente une augmentation de 3,2%.

L'indice de construction sur la commune du TREPORT est de 1,55 logements par an pour 1 000 habitants sur la période 1990-1999. La commune se caractérise par une offre équilibrée, la part du secteur locatif dépassant 50% du parc.

DECOMPOSITION DU PARC DE LOGEMENT

	1968	1975	1982	1990	1999	2005
Ensemble des logements	3 045	3 376	3 280	3 499	3 872	3 984
Résidences principales	1 957	2 284	2 317	2 401	2 449	2 501
Nombre moyen d'occupants des résidences principales	3,2	3,0	2,7	2,6	2,4	
Résidences secondaires*	1 026	840	634	839	988	1 083
Logements vacants	62	252	329	259	425	400

Source INSEE 1999

Catégories de logements

	2005	1999
Ensemble des logements	3 984	3 862
Résidences principales	2 501	2 449
<i>Part dans l'ensemble des logements (%)</i>	62,8	63,4
Résidences secondaires et logements occasionnels	1 083	988
Logements vacants	400	425

Sources : Insee, Enquête annuelle de recensement 2005
RP99 - Exploitations principales

En 2005, le parc immobilier du TREPORT est composé en majorité par des résidences principales.

Les résidences secondaires représentent un nombre important en évolution positive de +95 en 6 ans. Cette augmentation fait suite à l'esprit balnéaire qui s'est renforcé par différents projets dans la commune (projets de défiscalisation, ...).

Les logements vacants ont diminué de 25 en 6 ans et représentent 400 logements en 2005.

II.3.2 Ancienneté du parc de logement

Plus de 56 % du parc date d'avant 1949 : il s'agit d'un parc relativement ancien.

Depuis cette date, le nombre de construction a été assez fluctuant en fonction des périodes :

- assez soutenu pour la période 1949-1974 : 29,4 % des résidences datent de cette période,
- assez faible de 1975 à 1989 : 11 % des résidences datent de cette période,
- très faible depuis 1990 : 2,7 % des logements.

Un nombre assez faible de nouvelles constructions engendre souvent une tension sur le marché du logement.

La diversité du parc en fonction de son âge est importante, ce qui entraîne également à long terme une gestion du parc vieillissant. Il semble nécessaire d'équilibrer le parc les prochaines années en construisant de façon régulière. La diversité permettra également de satisfaire différents types de demande.

II.3.3 La typologie des résidences principales

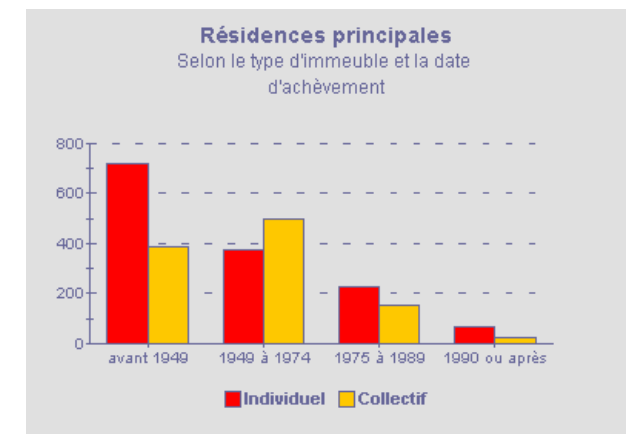
Les résidences principales se composent pour un peu plus de la moitié de logements individuels (56,1 % en 2005). L'autre part (42,8 % en 2005) est constituée d'appartements. Depuis 1990, la construction de logements collectifs en tant que résidence principale est en hausse. En fonction des phases de construction sur la commune, le logement individuel a été légèrement plus important que les immeubles collectifs.

Plus de 54 % des résidences principales correspondent à des maisons individuelles. D'après la structure par âge, il s'agit d'une réelle demande de la population.

Résidences principales selon l'époque d'achèvement

Epoque d'achèvement	1999	%	Evolution de 1990 à 1999
Ensemble	3 862	100,0 %	9 %
Avant 1949	2 197	56,8 %	8,9 %
1949 à 1974	1 136	29,4 %	9,6 %
1975 à 1989	424	11,0 %	9,4 %
1990 ou après	105	2,7 %	///

Source INSEE 1999



Source INSEE 1999

Cependant, il est important de pouvoir satisfaire les demandes existantes sur la commune et une prévision de quelques logements pour personnes âgées peut être la bienvenue, tout dépend également des activités et des structures d'accueil en place à proximité de la commune.

	Résidences principales	Maison individuelle ou ferme	Dans un immeuble collectif	Autres types
1990	2 396	1 392	911	93
1999	2 449	1 342	1 007	100
1990-1999	+ 53	- 50	+ 96	+ 7

Source INSEE 1999

On remarque que les résidences principales dans les immeubles collectifs ont augmenté et que celles dans les maisons individuelles ont baissé entre 1990 et 1999.

Parc des résidences principales		
	2005	1999
Ensemble des résidences principales	2 501	2 449
dont		
- part des maisons (%)	56,1	54,8
- part des appartements (%)	42,8	41,1

Sources : Insee, Enquête annuelle de recensement 2005
RP99 - Exploitations principales

Ancienneté d'emménagement	
Ancienneté d'emménagement dans la résidence principale :	2005
- depuis moins de 5 ans (%)	33,6
- de 5 à 9 ans (%)	16,2
- 10 ans ou plus (%)	50,2
Ancienneté moyenne d'emménagement (années)	15

Source : Insee, Enquête annuelle de recensement 2005
Exploitation principale

En 2005, le parc immobilier (de résidences principales) du TREPORT est pour 56,1% composé de maisons, taux en augmentation depuis 1999. Les appartements représentent quant à eux 42,8% du parc, en évolution positive également.

L'ancienneté d'emménagement fait ressortir que 50% des habitants sont dans la même résidence principale depuis 10 ans ou plus : ce qui démontre une fidélité et une satisfaction d'habiter au Tréport : cadre de vie (mer), équipements et services publics, bassin de vie et d'emploi.

II.3.4 Le statut d'occupation des résidences principales en 1999

La commune se caractérise par une relative importance de la location ou sous-location. En effet, les propriétaires représentent 43,7% des occupants des résidences principales. Ils ont été en évolution moindre entre 1990 et 1999, soit 0,8%.

Les locataires représentent 53,3% des statuts d'occupation. L'évolution a été de 4,9 % entre 1990 et 1999. Les locations se décomposent en majorité en logements non HLM (taux en hausse de 6,8%).

Afin d'équilibrer au mieux le parc et de satisfaire aux différentes demandes, il peut être intéressant de prévoir d'autres logements en location.

En 2005, le statut d'occupation est identique à 1999.
La commune se caractérise par une offre équilibrée, la part du secteur locatif dépassant 50% du parc.

Résidences principales selon le statut d'occupation

	Logements			Nombre de personnes en 1999
	1999		Evolution de 1990 à 1999	
	Nombre	%		
Ensemble	2 449	100%	2,2%	5 806
Propriétaires	1 069	43,7%	0,8%	2 596
Locataires	1 305	53,3%	4,9%	3 047
dont :				
Logement non HLM	755	30,8%	6,8%	1 564
Logement HLM	517	21,1%	0,4%	1 436
Meublé, chambre d'hôtel	33	1,3%	50%	47
Logés gratuitement	75	3,1%	-18,5%	163

Source INSEE 1999

Caractéristiques des résidences principales

	2005	1999
Ensemble des résidences principales	2 501	2 449
Part des propriétaires (%)	43,6	43,7
Part des locataires (%)	54,3	53,3
Part des résidences principales achevées avant 1949 (%)	46,3	45,1
Part des résidences principales achevées depuis 1999 (%)	2,2	///

Sources : Insee, Enquête annuelle de recensement 2005 - RP99 - Exploitations principales

II.3.5 Les éléments de confort des résidences principales

Le parc de logement sur la commune de LE TREPORT est relativement confortable.

En effet, 94,4% des résidences principales disposent d'une baignoire ou d'une douche, mais seulement 2,6% disposent de deux salles d'eau.

La présence de chauffage central est majoritaire (86,5%) et 41% des résidences possèdent un garage, preuve d'un besoin de mobilité.

D'autre part, le nombre de logements ne comportant pas de douche, ni baignoire, et n'étant pas équipés du chauffage central est en baisse importante entre 1990 et 1999.

Résidences principales selon le confort

	1999	%	Evolution de 1990 à 1999
Ensemble des résidences principales	2 449	100	2,2%
Ni baignoire, ni douche	136	5,6%	-57,6%
Avec chauffage central*	2 119	86,5%	19,3%
Sans chauffage central	330	13,5%	-46,8%
Garage - box - parking**	1 004	41,0%	///
Deux salles d'eau**	64	2,6%	///

Source INSEE 1999

Equipement des ménages

	2005	1999
Nombre de ménages	2 501	2 449
Part des ménages occupant un logement équipé d'une installation sanitaire (%)	97,0	94,4
Part des ménages disposant au moins d'une voiture (%)	70,2	70,0

En 2005, l'équipement des ménages a encore progressé : 97% ont une installation sanitaire (+3%) et 70% dispose d'une voiture.

Sources : Insee, Enquête annuelle de recensement 2005 - RP99 - Exploitations principales

II.3.6 Le nombre de pièces par résidences principales

L'analyse des résidences principales en fonction du nombre de pièces est révélatrice des modifications récentes du parc : ainsi près de 66% du parc existant est composé de 4 pièces.

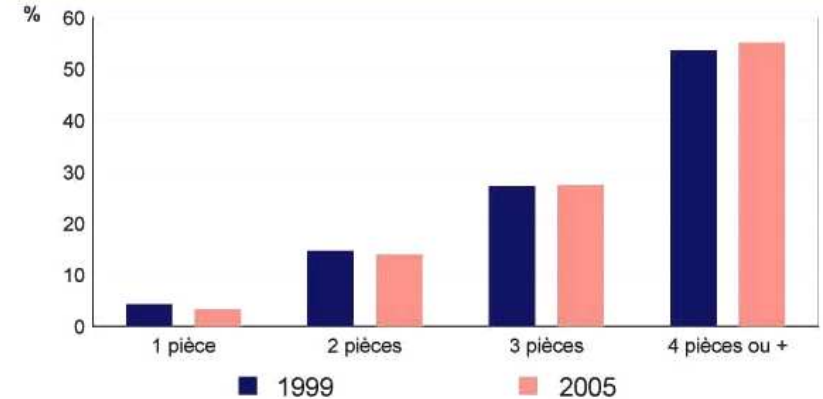
Les résidences principales ont évolué sur cette période : l'ensemble des logements a augmenté. Cependant, on constate, en effet, un accroissement plus important du nombre de logements composés de 5 pièces ou plus. On retrouve peu de petits logements de 1 et 2 pièces (390 en 1999) au regard du parc immobilier.

Cette évolution permet toutefois de diversifier l'offre de logement dans la commune. Beaucoup de femmes âgées vivent seules dans des logements de type F4. La présence des commerces et services publics attire une population âgée désireuse de se rapprocher du centre ville.

Entre 1999 et 2005, le nombre de pièces par résidences principales est resté en équilibre.

Commune	1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces ou +	TOTAL
Répartition 1999 en %	4.6%	15.7%	22.4%	30.5%	26.8%	100%
Répartition en 1990 en %	3.7%	16.6%	23%	27.1%	29.6%	100%
Nombre en 1999	88	302	430	587	515	1922
Evolution 1990-1999	+20	-7	+2	+82	-36	+61
Répartition dans l'agglomération en 1999	3.7%	10.4%	23.1%	29.2%	33.6%	100%

Nombre de pièces des résidences principales



Nombre moyen de pièces

	2005	1999
Nombre moyen de pièces par résidence principale	3,7	3,6
Nombre moyen de pièces par maison	4,3	4,2
Nombre moyen de pièces par appartement	3,1	2,9

Sources : Insee, Enquête annuelle de recensement 2005
RP99 - Exploitations principales

La comparaison avec l'ensemble des résidences principales montre que les logements de 5 pièces ou plus sont proportionnellement moins nombreux au TREPORT que dans l'agglomération.

II.3.7 Les mécanismes de consommation du parc de logement

La vacance est élevée au TREPORT : au 1^{er} trimestre 2003, le nombre de logements inoccupés depuis plus de 3 mois (source : compteurs EDF fermés) s'élevait à 341, soit un taux de 9.7% (alors que celui de l'agglomération était de 8.1%). Par rapport à 1999, on constate que la tendance est à la baisse : 25 logements vacants ont été repris dans le parc immobilier entre 1999 et 2005.

Au 1^{er} janvier 2002, la commune du TREPORT possédait un parc de 529 logements HLM dont 59 individuels. A l'intérieur de ce parc, le taux de vacance était nul et celui de mobilité atteignait 9.7%. Il s'agit d'un parc ancien : 337 de ces logements sont antérieurs à 1975.

Du fait de son taux de logements sociaux par rapport aux résidences principales (21.6%), la commune du TREPORT n'est pas soumise aux dispositions de l'article L.301-3.1 du code de la construction et de l'habitation. Depuis 1999, les logements sociaux ont continué de progresser : 100 logements HLM ont été réalisés en 2001 et 2003.

Alors que le parc privé comprend surtout des logements de 4 et 5 pièces, dans le parc locatif social ce sont essentiellement des 3 et 4 pièces qui dominent.

	1990	Evolution 1990-1999	1999	Evolution 1999-2005	2005
Ensemble des logements	3 499	+373	3 872	+112	3 984
Résidences principales	2 401	+48	2 449	+52	2 501
Résidences secondaires*	839	+149	988	+95	1 083
Logements vacants	259	+166	425	-25	400

Le rythme de construction moyen sans compter l'écart type qui s'en détache doit être poursuivi et renforcé afin d'équilibrer au mieux le parc de logements et de satisfaire à plusieurs type de demandes.

Ainsi, en 15 ans, (1990 à 2005) la commune du TREPORT a vu son parc immobilier évolué de +485 logements : +100 résidences principales, +244 résidences secondaires et ses logements vacants diminuer.

Une trentaine de logements par an semble en adéquation avec la réalité, mais surtout permet d'équilibrer et de structurer le parc de logement existant.

II.3.8 Fonctionnement du marché local

La commune du TREPORT a traité en moyenne 27 dossiers, par an, de permis de construire pour des habitations. Le rythme varie selon les années : de 43 permis en 2002 à 16 en 2001. Les opérations de logements locatifs viennent augmenter la population et le rythme de croissance. Depuis 10 ans, 279 dossiers ont été traités. Pour certains, cela concernait de l'accèsion à la propriété donc 1 permis = 1 construction ; pour d'autres, cela concernait des opérations d'ensemble locatif donc 1 permis = 60 logements (pour 2001), ...

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
PERMIS DE CONSTRUIRE	22	25	21	27	38	20	16	43	21	26	20

Source Mairie

Plusieurs lotissements ont été ou vont être réalisés sur le territoire communal, en locatif ou en accession à la propriété :

- 2001 : 1 lotissement communal : la ZAC des Terrasses : 16 parcelles en accession à la propriété et 60 logements HLM,
- 2003 : 1 lotissement communal, route d'Etalondes : 21 parcelles en accession à la propriété et 40 logements HLM,
- 2005 : 1 lotissement mixte, rue Pierre Mendès France : dont 62 appartements en accession à la propriété,
1 lotissement mixte, avenue du Marchéal Foch/Place Pierre Séward : dont 120 appartements en accession à la propriété,
- 2006/2007 : 1 lotissement de 9 parcelles en accession à la propriété,
1 lotissement de 27 parcelles en accession à la propriété.

Un nouveau permis de construire va être déposé par l'OPAC pour un immeuble HQE.

D'autres projets de lotissements sont à venir sur des terrains urbanisables dans le P.O.S.. Le projet de réhabilitation du funiculaire a été un déclencheur pour la construction sur la commune. Le projet a en effet suscité de nombreuses volontés de construire et d'urbaniser de la part des aménageurs, promoteurs et propriétaires des terrains. Il y a ainsi une forte demande de particuliers concernant l'accèsion à la propriété et le logement locatif sous la forme de résidences de vacances ou dans le cadre d'opérations de défiscalisation.

Ainsi, le nombre de permis de construire ne correspond pas souvent au nombre de logements. LE TREPORT accueille à la fois de l'accèsion à la propriété et des ensembles de logements pour de l'accèsion et du locatif.

La volonté des élus est de poursuivre cette diversité dans le logement et de préserver l'équilibre accèsion/locatif.

II.4 Données socio-économiques

II.4.1 Analyse des catégories socio-professionnelles

En 1999, les catégories socio-professionnelles les plus présentes sur la commune de LE TREPORT sont les autres inactifs (chômeurs n'ayant jamais travaillés, militaires du contingent, élèves et étudiants, personnes sans activité professionnelle), suivis par les ouvriers et les retraités. On retrouve ensuite les employés et les professions intermédiaires.

Depuis 1990 et jusqu'en 1999, les différentes catégories socio-professionnelles présentes au TREPORT ont subi des évolutions :

- petite hausse du nombre d'agriculteurs et des cadres,
- hausse du nombre d'ouvriers, d'employés et des retraités,
- baisse des artisans et commerçants, des autres inactifs mais également des professions intermédiaires,

Population selon la catégorie socio-professionnelle

	1999	1990
Agriculteurs	28	24
Artisans, commerçants	140	228
Cadres, professions Intellect. supérieures	104	96
Professions intermédiaires	340	352
Employés	788	624
Ouvriers	1 188	1 100
Retraités	1 048	992
Autres inactifs	2 257	2 804
Total	5 893	6 220

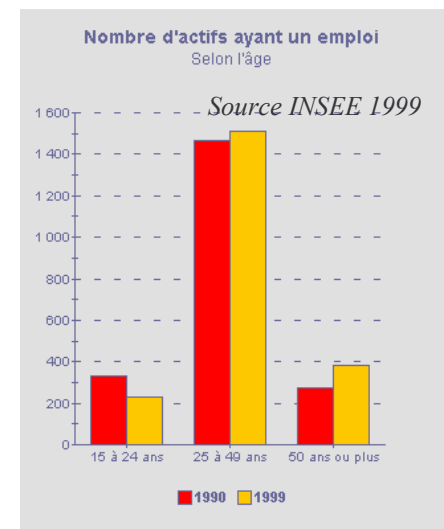
Source INSEE 1999

II.4.2 Analyse de la population active totale

En 1999, 80 % des actifs du TREPORT ont un emploi, chiffre inférieur à celui de la France métropolitaine (86,9%). La classe des 25 – 49 ans est prépondérante puisqu'elle regroupe 69,2% des actifs de la commune. Le chômage touche plus particulièrement la classe des 15 - 24 ans. Les femmes (27,3%) sont également plus concernées par le chômage que les hommes (14,2%). En 2003, 155 personnes étaient attributaires du RMI.

D'après l'enquête annuelle de recensement, en 2005 le TREPORT comptait 2 484 actifs. On constate une diminution du nombre d'actifs par rapport au recensement de 1999 (2653 actifs) en parallèle avec la diminution du nombre d'habitants.

Sur la même période, le taux de chômage a diminué de 1,2 point pour atteindre 18,5% en 2005.



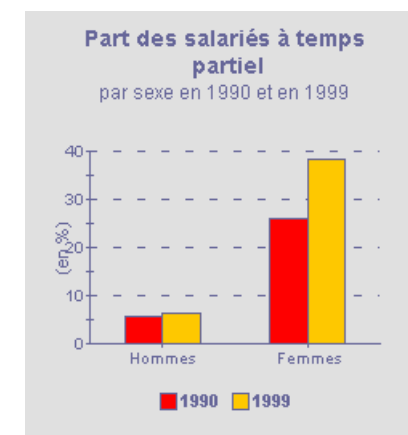
Population active totale	1999			Evolution de 1990 à 1999		
	Ensemble	Ayant un emploi	Chômeurs	Ensemble	Ayant un emploi	Chômeurs
Ensemble	2 653	80,0 %	19,7 %	1,2 %	2,7 %	1,4 %
de 15 à 24 ans	360	63,6 %	34,4 %	-35,5 %	-30,4 %	-34,4 %
de 25 à 49 ans	1 838	82,3 %	17,6 %	5,5 %	3,3 %	16,6 %
de 50 ans ou plus	455	83,5 %	16,5 %	41,7 %	39,7 %	53,1 %
Hommes	1 539	85,3 %	14,2 %	-1,5 %	-0,4 %	6,3 %
Femmes	1 114	72,7 %	27,3 %	5,2 %	8,1 %	-1,9 %

Source INSEE 1999

II.4.3 Analyse de la population active ayant un emploi par sexe

Le nombre d'hommes ayant un emploi est plus important que celui des femmes. On note cependant une diminution du nombre d'actifs hommes ayant un emploi entre 1990 et 1999, alors que celui des femmes est en progression.

Population active ayant un emploi	1999	Evolution	
		1990 à 1999	1982 à 1990
Ensemble	2 122	2,7 %	-1,3 %
Hommes	1 312	-0,4 %	-2,9 %
Femmes	810	8,1 %	1,5 %



Les femmes sont plus concernées par des emplois à temps partiels. En effet, en 1999, 38,2 % des femmes sont employées à temps partiel, contre 6,4 % pour les hommes.

Le contrat à durée indéterminée (CDI) est la forme principale d'emploi des salariés. Il profite plus aux hommes qu'aux femmes : 71,6 % des hommes sont en CDI et 59,4% des femmes.

Les autres formes d'emplois constituent des parts moins importantes et globalement on note peu d'écart entre les hommes et les femmes même si certaines formes d'emploi sont plus occupées par un des deux sexes (tableau page suivante)

Formes d'emploi des salariés	Hommes		Femmes	
	Nombre	Part	Nombre	Part
Ensemble	1 206	100,0 %	746	100,0 %
Contrat à durée indéterminée	864	71,6 %	443	59,4 %
Contrat à durée déterminée	107	8,9 %	79	10,6 %
Intérim	61	5,1 %	11	1,5 %
Emploi aidé	41	3,4 %	67	9,0 %
Apprentissage - stage	26	2,2 %	39	5,2 %
Titulaires fonction publique	107	8,9 %	107	14,3 %

Source INSEE 1999

II.4.4 L'emploi et son évolution

La comparaison entre LE TREPORT et l'agglomération permet de constater que le taux de chômage est supérieur malgré une augmentation des emplois. Celle-ci a permis cependant à un plus grand nombre d'actifs du TREPORT de pouvoir travailler dans leur commune.

	1990	1999	Evolution	Agglomération 1990	Agglomération 1999	Evolution
Population active totale	2 581	2 644	+63	7 260	7 375	+115
Dont population active ayant un emploi	2 066	2 122	+56	6 154	6 209	+55
Dont chômeurs	515	522	+7	1 106	1 166	+60
Taux de chômage	19.9%	19.7%	-0.2%	15.2%	15.8%	+0.6%
Travaillant et habitant sur la commune de résidence	850	932	+82	3 037	2 667	-370
Nombre d'emplois	1 799	2 180	+381	6 827	7 931	+1 104
Actifs venant de l'extérieur	949	1 248	+299	3 790	5 264	+1 474
Actifs travaillant à l'extérieur de la commune de résidence	1 216	1 190	-26	3 117	3 542	+425

Source INSEE 1999

II.4.5 Les principaux déplacements domicile-travail sont les suivants (100 actifs et plus).

Commune où vont travailler les actifs du TREPORT	Nombre d'actifs en 1990	Nombre d'actifs en 1999	Commune d'où viennent les actifs travaillant au TREPORT (*)	Nombre d'actifs en 1990	Nombre d'actifs en 1999
EU	394	44	EU	262	274
MERS LES BAINS	304	300	CRIEL SUR MER	69	115
TOTAL DES SORTIES	1 216	1 190	TOTAL DES ENTREES	949	1 248

(*) le nombre d'actifs venant de la Somme n'est pas connu

II.4.6 Analyse du niveau d'études de la population de LE TREPORT en 1999

On observe une progression du niveau d'étude de la population de LE TREPORT entre 1990 et 1999. Avec, notamment, une progression de la population munie d'un diplôme de niveau bac plus 2 ou plus (59,8%).

Population non scolarisée de 15 ans ou plus par sexe et diplôme

	1999			Evolution de 1990 à 1999		
	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes
Population non scolarisée	4 465	2 097	2 368	-1,3 %	-0,5 %	-2,0 %
Titulaire (%) :	(100%)	(100%)	(100%)			
- d'aucun diplôme	32,6 %	30,0 %	34,9 %	-32,0 %	-28,5 %	-34,4 %
- du CEP	20,7%	17,5 %	23,6 %	2,9 %	5,7 %	1,1 %
- du BEPC	6,7 %	5,1 %	8,0 %	37,5 %	2,9 %	69,6 %
- du CAP ou du BEP	25,6 %	32,7 %	19,4 %	33,8 %	21,6 %	57,2 %
- du BAC ou du Brevet professionnel	7,8 %	7,4 %	8,2 %	62,0 %	38,4 %	87,5 %
- d'un diplôme de niveau BAC + 2	4,0 %	4,5 %	3,6 %	59,8 %	95,8 %	32,8
- d'un diplôme de niveau supérieur	2,5 %	2,8 %	2,3 %	33,3 %	11,5 %	68,8 %

Source INSEE 1999

II.4.7 Emploi et modes de transport

Le moyen de transport le plus utilisé est la voiture particulière (67,6 % des actifs ayant un emploi), ce qui correspond au besoin de mobilité lié au lieu de travail.

Modes de transport

Actifs ayant un emploi	1999	
	Nombre	Part
Ensemble	2 122	100,0 %
Pas de transport	93	4,4 %
Marche à pied	332	15,6 %
Un seul mode de transport :	1 622	76,4 %
- deux roues	110	5,2 %
- voiture particulière	1 434	67,6 %
- transport en commun	78	3,7 %
Plusieurs modes de transport	75	3,5 %

Source INSEE 1999

II.4.8 Données économiques relatives à la commune

Le taux des taxes de la commune et leur valeur pour la commune et par habitants (*source Mairie 2003*)

TAXES	TAUX	VALEUR POUR LA COMMUNE
Taxe d'habitation	7,85 %	306 158
Foncier bâti	22,4 %	1 301 903
Foncier non bâti	31,36 %	14 896
Taxe professionnelle	11,03 %	3 753 068
TOTAL		5 376 025

II.5 Activité agricole

L'aménagement de l'espace rural doit être harmonieux en favorisant le développement des activités agricoles, artisanales, industrielles, commerciales et touristiques et du logement dans les communes rurales dans le cadre défini par l'article 121.1 du code de l'urbanisme. Ce développement équilibré passe par une occupation rationnelle de l'espace où chaque activité peut s'exercer sans gêner les autres. Dans ce cadre, la protection de l'activité agricole dont les fonctions économiques, environnementales et sociales sont reconnues est un impératif.

II.5.1 Une politique raisonnée d'aménagement de l'espace rural doit permettre :

- d'éviter la destruction de l'espace agricole, compte tenu des contraintes pesant sur la réalisation ou l'adaptation des bâtiments d'élevage, sur la possibilité d'épandage des effluents d'exploitation ou des boues et en considérant que la cohérence de cet espace est indispensable au maintien et au développement d'une activité agricole viable,
- d'éviter, durablement, les conflits entre la pratique de l'activité agricole et les résidents (nuisances, bruits, etc. ...),
- d'éviter la dispersion de l'habitat (mitage) qui engage les collectivités locales dans des dépenses d'équipement et de fonctionnement qui grèvent exagérément leur budget,
- la construction d'habitations, la réhabilitation du patrimoine bâti existant et l'implantation d'activités non agricoles, sous condition de ne pas gêner les activités existantes.

II.5.2 Des objectifs de développement :

Dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme, les objectifs d'évolution de la commune doivent être clairement définis, en tenant compte des activités qui s'y exercent (dont l'activité agricole), de ses ambitions (y compris pour l'agriculture et l'occupation de l'espace) et des moyens financiers de la collectivité. Par ailleurs un diagnostic sur l'activité agricole de la commune (repérage des sièges d'exploitation, âge des exploitants, successeur, production principale, ...) doit être réalisé. En application de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, cette analyse des activités agricoles doit être intégrée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. En fonction de ces objectifs, les zones à urbaniser ou à vocation artisanale et industrielle seront déterminées selon des dimensions appropriées en évitant deux écueils :

- le gaspillage de l'espace par un surdimensionnement des zones qui empêche les investissements agricoles sur des superficies qui ne seront jamais utilisées,
- le blocage du développement de la commune par des zones trop restreintes.

Les projets de zones d'activités devront être portés par des structures intercommunales. Une réelle concertation entre ces structures permettra d'éviter l'émergence de plusieurs projets « concurrents » dans certains secteurs.

II.5.3 Une réelle protection de l'agriculture

Dans les documents d'urbanisme, les zones agricoles doivent être vastes et homogènes et conçues comme des zones prioritaires pour l'activité agricole. Elles doivent être suffisamment importantes et communiquer entre elles.

Elles ne doivent pas être le territoire résiduel entre les points d'urbanisation et les voies de communication. On évitera la dispersion générale de l'habitation en dirigeant le développement de l'urbanisation autour de l'agglomération existante et en limitant les zones constructibles aux hameaux existants. Il conviendra de prêter la plus grande attention à la situation des sièges d'exploitation et des installations d'élevage par rapport aux zones urbanisées ou à urbaniser, compte tenu des distances imposées lors de tout projet de construction ou d'extension des élevages. Les exploitations d'élevage disposent d'installations pouvant présenter des nuisances pour le voisinage dont l'aménagement ou le développement est soumis à l'application de réglementations sanitaires très strictes (Règlement Sanitaire Départemental - R.D.S. - ou législation sur les installations classées). Selon la taille et la nature des troupeaux, ces réglementations impliquent, pour toute construction liée à l'élevage, le respect d'un recul de 50 à 100 m selon les cas, de toutes habitations de tiers ou des limites d'urbanisation (cf. tableaux joints en annexe du compte rendu). Il est donc nécessaire de prendre en compte ces contraintes d'éloignement et d'éviter l'implantation de nouvelles zones d'habitat à proximité des pôles d'élevage susceptibles de se développer.

L'enclavement des sièges d'exploitation, dans le tissu urbain, est à éviter absolument. Concernant les distances d'éloignement des bâtiments et les installations d'élevage, il convient de veiller au strict respect du principe de réciprocité.

Exceptionnellement, des avis favorables à des demandes de dérogations à ces règles de distance pourront être envisagés après s'être assuré que le projet ne compromette le développement futur de l'exploitation agricole concernée et à condition qu'il existe déjà des habitations proches, que le projet se situe dans une zone urbanisable n'ayant plus une vocation agricole et ne contribue pas à l'étalement urbain.

Dans le cadre des P.L.U., les principes suivants doivent être pris en compte pour la définition des zones agricoles et naturelles :

- la zone agricole (A) se doit d'inclure toutes les parcelles sur lesquelles s'exerce une activité agricole quelle qu'elle soit. Il s'agit des secteurs à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Cette activité peut également avoir un rôle environnemental.
- la zone naturelle (N), dans laquelle les constructions agricoles ne sont pas autorisées, se doit d'inclure uniquement les parcelles comportant un intérêt environnemental reconnu, les parcelles sur lesquelles pèse une réglementation existante interdisant la construction.

La délimitation des secteurs constructibles dans ces zones naturelles devra être strictement limitée aux zones ayant perdu leur vocation agricole.

II.5.4 La qualité des sols de la commune du TREPORT

La ville du TREPORT s'inscrit au débouché de la vallée de la Bresle et de l'ancien canal de Penthievre sur la Manche. La Vallée, en grande partie urbanisée, est constituée d'alluvions sur lesquels subsistent des prairies. Les sols des versants sont constitués de formations crayeuses ou calcaires. Les surfaces non urbanisées sont couvertes par des bois. La zone de plateau au Sud Ouest de la commune est couverte de limons, de loess et de colluvions offrant d'excellentes potentialités agronomiques. A ce titre, ces sols doivent être préservés de l'urbanisation.

II.5.5 L'activité agricole au TREPORT

- L'agriculture communale et son évolution

Le constat de l'agriculture du TREPORT, à partir des RGA 1988 et 2000, est le suivant :

- en 2000, il existait 9 exploitations sur la commune (diminution de 20%), le nombre d'exploitations professionnelles étant inférieur à 3,
- la surface totale mise en valeur par ces exploitations représente 524 ha (diminution de 17%) et la surface moyenne est de 58 ha,
- 4 exploitations avaient une superficie de plus de 50 ha (surface moyenne 104),
- la surface fourragère principale représente 36% de la SAU totale,
- 7 exploitations élèvent des bovins (95 animaux en moyenne) et 4 ont un troupeau laitier (28 VL en moyenne),
- 13 chefs d'exploitation ou co-exploitants étaient âgés de 40 à 55 ans en 2000.

- Enquête agricole

L'analyse agricole réalisée par la Chambre d'Agriculture, en Novembre 2006, ne met pas en évidence d'importantes évolutions depuis 2000.

- 22 exploitations ayant des terres sur la commune ont été identifiées,
- Il subsiste 7 sièges d'exploitation sur le territoire communal,
- 2 sites d'élevage sont insérés dans le tissu urbain au lieu-dit Le Mont Huon,
- Le hameau du Mesnil-Sorel comprend 4 sièges d'exploitation d'élevage ainsi qu'un centre de production horticole auquel est lié un magasin de vente,
- La pérennité des exploitations situées au hameau de Mesnil-Sorel est assurée dans un cadre sociétaire, soit du fait de l'âge du chef d'exploitation.

Ces différents sites agricoles sont signalés par un symbole sur l'extrait de carte au 1/ 20 000° ci-joint.

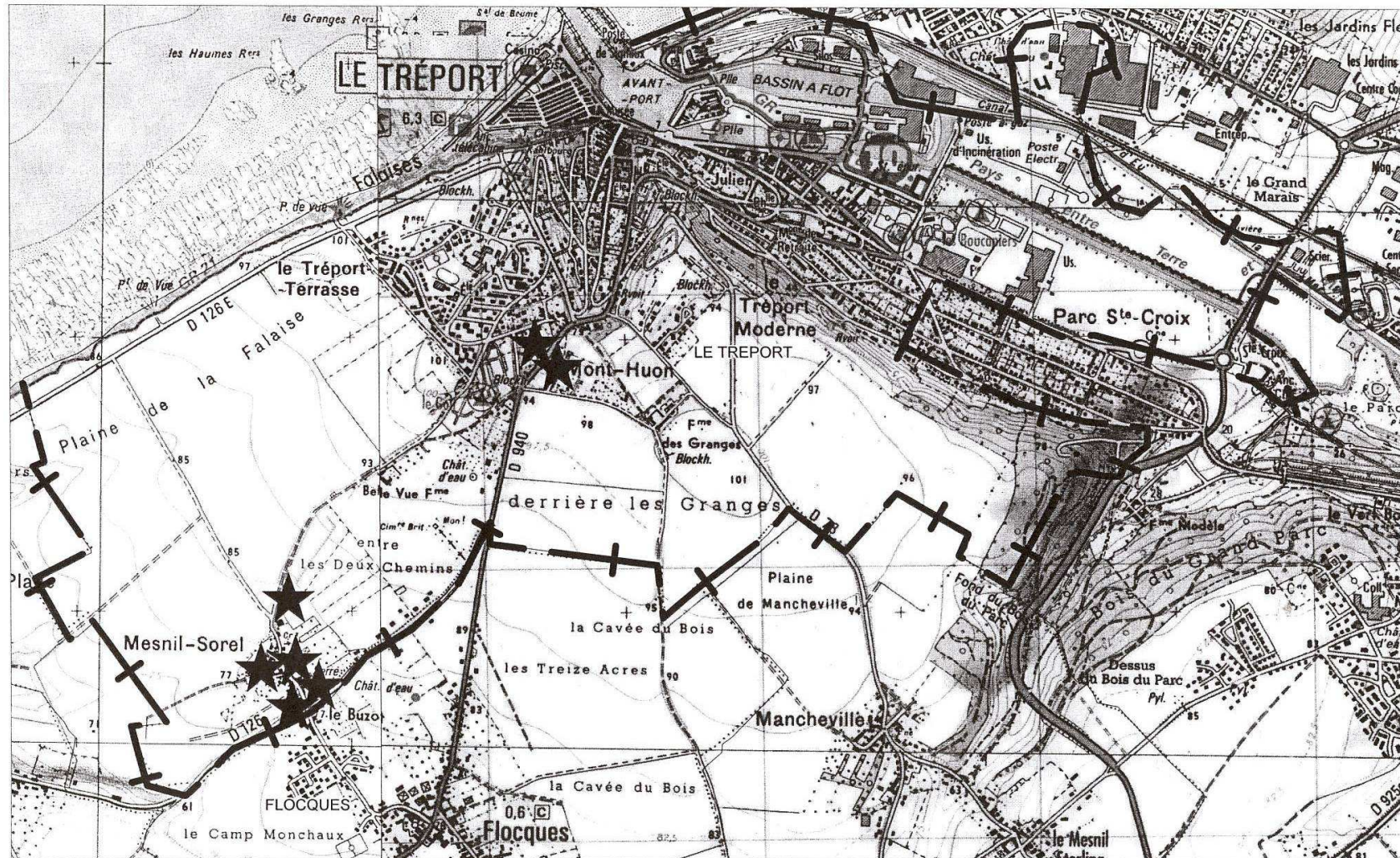
- Conclusion

L'analyse précédente met en évidence que l'activité agricole doit être préservée sur la commune du TREPORT. Compte tenu de l'orientation technico-économique des exploitations, le développement éventuel de l'urbanisation ne pourra s'envisager : à proximité immédiate des corps de ferme, sur les terrains attenants aux sièges d'exploitation ou proches de ces derniers, qu'en continuité de zone déjà urbanisée.

COMMUNE DU TREPORT



LOCALISATION DES SIEGES D' EXPLOITATION



ECHELLE :1/20000

145

Région : 23 - HAUTE-NORMANDIE
Département : 76 - SEINE-MARITIME
Canton : 19 - EU
Commune : 711 - TREPORT

Région agricole : 047 - PETIT CAUX
Zone défavorisée : 0 - Hors zone
Massif : 0 - Hors zone

1. Généralités

Population totale en 1990*	6 287	Superficie totale*	677 ha
en 1999*	5 995	Superficie agricole utilisée communale (7)	331 ha
		Superficie agricole utilisée des exploitations (1)	524 ha

* Source : INSEE, DGI

2. Taille moyenne des exploitations

	Exploitations			Superficie agricole utilisée moyenne (ha) (1)		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Exploitations professionnelles (2)	12	c	c	46	c	c
Autres exploitations	4	c	c	5	c	c
Toutes exploitations	16	11	9	35	57	58
Exploitations de 50 ha et plus	4	6	4	83	86	104

3. Superficies agricoles

	Exploitations			Superficie (ha) (1)		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Superficie agricole utilisée	16	11	9	565	632	524
Terres labourables	12	10	7	346	441	378
dont céréales	12	10	7	206	274	229
Superficie fourragère principale (3)	14	10	7	272	241	192
dont superficie toujours en herbe	14	10	7	218	190	145
Blé tendre	12	10	7	114	150	147
Orge et escourgeon	11	10	6	70	118	82
Mais-grain et maïs semence	0	0	0	0	0	0
Mais fourrage et ensilage	6	7	5	17	18	26
Colza grain et navette	0	c	c	0	c	c
Lin textile	c	c	c	c	c	c

4. Cheptel

	Exploitations			Effectif		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Total bovins	11	9	7	771	686	662
dont total vaches	10	8	6	187	232	201
Total volailles	9	8	4	335	259	120
Vaches laitières	8	5	4	163	133	109
Vaches nourrices	3	3	3	24	99	92
Vaches de race normande	4	0	0	27	0	0
Total porcins	4	c	0	197	c	0
dont truies mères	c	0	0	c	0	0
Total équidés	c	0	0	c	0	0
dont juments poulinières (selle, course)	...	0	0	...	0	0
Brebis mères	c	c	0	c	c	0

5. Moyens de production

	Exploitations			Superficie (ha) ou parc (en propriété et copropriété)		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Superficie en fermage	11	10	7	329	371	411
Tracteurs	12	10	7	23	23	20
dont tracteurs de 80 ch DIN et plus	c	6	6	c	9	13
Superficie en faire-valoir direct	14	11	9	236	248	113
Presse à grosses balles	...	3	6	...	3	5
Moissonneuse-batteuse	9	6	5	8	6	4
Superficie drainée par drains enterrés	0	0	0	0	0	0

6. Âge des chefs d'exploitation et des coexploitants

	Effectif		
	1979	1988	2000
Moins de 40 ans	3	5	c
40 à moins de 55 ans	6	4	13
55 ans et plus	7	5	c
Total	16	14	17

7. Population - Main d'oeuvre

	Effectif ou UTA (4)		
	1979	1988	2000
Chefs et coexploitants à temps complet	11	10	12
Pop. familiale active sur les expl. (5)	38	26	26
UTA familiales (4)	26	21	19
UTA salariés (4) (6)	6	3	c
UTA totales (y c. ETA-CUMA) (4)	32	24	23
dont UTA féminines (non c. saisonnières)	...	9	6

8. Statut

	Exploitations		
	1979	1988	2000
Exploitations individuelles	16	9	4

9. Divers

N : exploitations E : effectif	N ou E		
	1979	1988	2000
Population agricole familiale (E)	55	52	37
Chefs et coexploitants pluri-actifs (E)	3	c	c
Chefs et coexploitants retraités (E)	...	c	c
Chefs féminins et coexploitantes (E)	c	c	3
Exploitations sous formes sociétaires (N)	0	c	5

Précisions méthodologiques

- (1) Les superficies renseignées ici sont celles des exploitations ayant leur siège sur la commune quelle que soit la localisation des parcelles. Elles ne peuvent être comparées à la superficie totale de cette commune.
(2) Exploitations dont le nombre d'UTA (4) est supérieur ou égal à 0,75 et la marge brute standard est supérieure ou égale à 12 hectares équivalent blé.
(3) Somme des fourrages et des superficies toujours en herbe.
(4) Une unité de travail annuel (UTA) est la quantité de travail d'une personne à temps complet pendant une année.
(5) La population familiale active comprend toutes les personnes, membres de la famille du chef d'exploitation ou des coexploitants (y compris ceux-ci), travaillant sur l'exploitation.
(6) Il s'agit des salariés permanents et occasionnels n'appartenant pas à la famille du chef d'exploitation ou des coexploitants.
(7) Les superficies renseignées ici sont celles qui sont localisées sur la commune

Signes conventionnels

- ... Résultat non disponible
c Résultat confidentiel non publié, par application de la loi sur le secret statistique

II.6 Activités artisanales, industrielles et commerciales

II.6.1 Activités artisanales, industrielles et commerciales

LE TREPORT possède un tissu économique dynamique composé :

- de commerces de proximité,
- des restaurants,
- d'activités tertiaires et libérales,
- d'artisans et de petites entreprises,
- d'industries.



L'ensemble des commerces de proximité est situé au niveau du centre bourg. Un marché a lieu le mardi et le samedi matin Place de la Poissonnerie à l'extrémité du Quai François 1^{er}. La poissonnerie municipale est ouverte tous les jours. Un casino est également implanté en front de mer.

Les activités artisanales récentes sont implantées dans la zone artisanale « Sainte-Croix ». D'autres artisans sont intégrés dans la zone urbaine.

On note également plusieurs activités industrielles importantes sur le territoire du TREPORT, lié à l'histoire de la Vallée de la Bresle et au port, à savoir :

- la verrerie de flaconnage mécanique de parfumerie et de pharmacie Saint Gobain Desjonquères,
- une fabrique de valves aérosols, flaconnage Société Rexam,
- une production de produits d'étanchéité : la Société Française des Bentonites et Dérivés.



II.6.2 Activités portuaires

La situation en bord de mer signifie également la présence de 3 ports :

- port de pêche,
- port de commerce,
- port de plaisance.

Le port du TREPORT a en effet développé trois activités principales : le commerce, la pêche et le tourisme. Ces différentes activités permettent une diversification des orientations économiques du port.

L'activité portuaire génère, au total, plus de 1 000 emplois.

Le port de commerce :

Le trafic commercial se situe depuis une dizaine d'année entre 300.000 et 400.000 tonnes avec cependant une évolution très nette dans la structure de ses trafics : la part des importations devient sensiblement plus élevée que celle des exportations, tendance encore accentuée par la disparition des trafics de céréales à l'exportation. La perte de ce trafic devrait pouvoir être remplacé par de nouveaux trafics qui trouvent au Tréport des possibilités de stockage dans des conditions favorables, et bénéficient d'un accès rapide à un hinterland de près de 50 millions d'habitant.

Le port a accueilli, en 2004, 129 navires jusqu'à 120 m de long et jusqu'à 7 m de tirant d'eau. Le port du Tréport a la particularité de desservir directement deux usines (engrais et bentonites) et de nombreuses industries dans l'hinterland proche de la vallée de la Bresle.

La recette portuaire annuelle est de 460 000 €.



Le port de pêche :

C'est un port de pêche complémentaire des ports voisins de la baie de Somme et de Dieppe, avec cependant une activité commerciale pour la pêche relativement faible. Il n'y a pas d'infrastructure de commercialisation, et les ventes de poisson se font principalement aux criées de Boulogne (3.500 t) et de Dieppe (500 t) ; une part non quantifiable de la pêche étant commercialisée en vente directe sur les quais du Tréport. Il est à noter que contrairement aux ports voisins, le port du Tréport est dépourvu de criée.

En 2003, le Tréport accueillait 70 bateaux de pêche immatriculés soit au quartier de Dieppe (47%) soit au quartier de Boulogne (53%).

A l'examen de différents ratios et recoupements, le tonnage débarqué par les bateaux stationnés au Tréport peut être évalué entre 8.000 et 10.000 tonnes.

La pêche du Tréport a une réputation de pêche de qualité, d'une part grâce aux ressources du poisson dans les environs du Tréport, d'autre part grâce à la qualité professionnelle reconnue de la majorité des pêcheurs du port.

La volonté de la CCI est de maintenir l'activité « pêche » sans pour autant augmenter le nombre de bateaux mais en offrant davantage de services aux pêcheurs. La redevance annuelle est de 241 000 €.

Le port de plaisance :

Le port du Tréport dispose d'un aménagement de plaisance, comportant 110 mouillages dans le bassin de pêche et 100 mouillages potentiels dans l'avant-port. Cependant, et malgré cet aménagement, le port du Tréport ne peut être considéré comme un véritable port de plaisance.

Comme pour la pêche, c'est un port qui a surtout vocation à être un port de stationnement permanent d'une flotte de petits navires locaux. Il n'a que des aménagements légers, sans disposer d'installations propres à la plaisance (services aux navires, bâtiments d'accueil ...) qui lui permettrait d'avoir un vrai statut de port de plaisance, et de faire une véritable activité portuaire.

C'est aussi un port de passage de plus en plus fréquenté. En 2001, il a accueilli 343 navires de passages, 454 en 2002 et 546 en 2003. Cela est dû principalement au pouvoir d'attraction du site et au manque de possibilité de ports d'escale dans la région.

L'activité plaisance génère un chiffre d'affaires pour l'économie locale qui peut être estimé au minimum à 500 000 € par an.

Il y a un réel potentiel de développement de la plaisance au Tréport, favorisé par sa situation géographique très favorable au cabotage.

Des études récentes prévoyaient la possibilité d'aménager une partie du canal à l'arrière du pont mobile, ainsi qu'un port à sec.

La CCI et les trois villes sœurs sont convaincues que le développement du port dans l'avenir, passe par l'évolution de l'activité « plaisance ». La CCI met à la disposition des trois villes sœurs, les éléments en sa possession sur ce point, pour promouvoir cette activité : un centre de bateaux écoles, avec possibilités de passer des permis mer.

II.7 Les équipements de la commune

L'inventaire communal réalisé par l'INSEE en 1998 a fait apparaître que la commune du TREPORT possède tous les équipements ou commerces nécessaires à la vie quotidienne. Par ailleurs, elle est reliée par autocar à Rouen, via Dieppe ainsi qu'à cette ville. Elle bénéficie en outre des liaisons ferroviaires avec Paris et Abbeville.

II.7.1 Les réseaux

II.7.1.1 Eau potable

Le TREPORT adhère au Syndicat Intercommunal Urbain d'Alimentation en Eau Potable (SIUAEP) de la Basse Vallée. L'exploitation a été concédée à la Société des Eaux de Picardie (Eu).

II.7.1.2 Assainissement

L'assainissement est géré à travers le Syndicat Intercommunal Urbain d'Assainissement des Villes du Tréport et de Mers les Bains.

II.7.1.3 Eaux pluviales

La ville fait partie du Bassin Versant de la Vallée de la Bresle et du Syndicat de Bassin Versant de l'Yères et de la Côte.

II.7.1.4 Voirie

Plusieurs axes routiers traversent LE TREPORT :

- | | | |
|-----------------------------|---------------------------------|---------------------|
| - RD 126 E (par la falaise) | - RD 1915 (contournement de Eu) | - RD 78 (Etalondes) |
| - RD 1015 (Mers les Bains) | - RD 1915 (Eu) | |
| - RD 940 (Flocques) | - RD 126 (Mesnil-Sorel) | |

Les autres voies sont secondaires et supportent un trafic moins important : ce sont des voies communales, privées et chemins ruraux. LE TREPORT se situe à moins de 25 km de l'entrée de l'A28 et de l'A29 permettant de relier Rouen et Amiens en une heure.

Le trafic enregistré au cours des 5 dernières années est le suivant :

	1998	1999	2000	2001	2002
RD 925	/	5 541	/	6 290	/
RD 1915	/	12 368	/	12 460	/

Au TREPORT, une gare est également implantée sur le port, la voie ferrée est classée en catégorie 1, le secteur concerné est d'une largeur de 300 m. Les routes départementales 1915 et 925, quant à elles, sont classées en catégorie 3, la largeur des secteurs affectés par le bruit est de 100 m.

II.7.1.5 L'insécurité routière

Le bilan accidentologique est assez important sur LE TREPORT. D'après le fichier accident corporels, il a été recensé, du mois d'Août 1998 au mois de juillet 2003, 42 accidents corporels ayant provoqué 40 blessés graves et légers.

L'aire d'étude comprend 4 secteurs délimités par :

- secteur Mers les Bains : la RD 1015 entre le giratoire de Froideville et la gare SNCF
- Secteur du Tréport : la RD 1915 entre le giratoire de sainte Croix et le quai de la République
- Secteur du port : la RD 1015 entre le quai de la retenue et la gare SNCF
- Secteur rocade : la RD 925 entre le giratoire de Froideville et le giratoire de Sainte-Croix

Au total 19 accidents ont été recensés sur les 5 dernières années, ayant causé 2 tués, 15 blessés graves et 16 blessés légers.

La gravité de ces accidents est supérieure à la moyenne départementale des routes urbaines de la Somme et de la Seine-Maritime et touche une large part (30%) de piétons et de deux roues.

L'évolution de l'accidentologie sur les 2x5 dernières années :

Périodes	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés graves	Nombre de blessés légers
08-93 à 07-98	42	2	29	24
08-98 à 07-03	32	0	30	10

Le trafic enregistré au cours des 5 dernières années est le suivant :

	1998	1999	2000	2001	2002
RD 925	*	5 541	*	6 290	*
RD 1915	*	12 368	*	12 460	*

Les autres axes n'ont pas fait l'objet de relevés de trafic sur les dernières années. Les transports exceptionnels de 3^{ème} catégorie classe C empruntent les RD 925, 940, 1015 et 1915. Un diagnostic de sécurité sur la RD 940 a été établi en mai 2003. Un collège départemental de sécurité routière s'est tenu le 19 Novembre 2002 sur la RD 78 et la RD 1015.

Le trafic de poids lourds, dû aux activités industrielles et portuaires, en plus d'un trafic de véhicules légers important, notamment en été avec le tourisme, dans un contexte de traversée urbaine aux voies déjà saturées, génère des difficultés de circulation, une gêne pour les riverains, une insécurité marquée et cela tout au long de la journée.

Compte tenu des potentialités économiques de la vallée de la Bresle, dont son activité portuaire, et du projet de la zone industrielle de Gros-Jacques, du fort potentiel touristique, du mouvement des populations qui tendent à s'installer dans les zones péri-urbaines, les trafics sont en progression constante.

Un bilan sur les déplacements et trafic est joint dans la partie suivante.

II.7.2 Les équipements publics

La commune regroupe de nombreux services : sécurité, santé, sanitaires, sociaux, scolaires, cantines, sportifs, jeunesse, tourisme, culture animation, lieux de culte et autres équipements publics.

LE TREPORT accueille tous les équipements dans le centre ville, ces derniers sont ainsi accessibles facilement par tous :

- Un centre administratif situé rue de l'Industrie et quai de la Retenue qui regroupe les locaux de l'Hôtel de ville, de la Trésorerie, de la Caserne des Sapeurs Pompiers ;
- L'ancienne mairie rue de l'Angainerie, devenue Bibliothèque Municipale et Musée ;
- L'ANPE, rue des Canadiens,
- La salle polyvalente et la salle de spectacles, rue des Canadiens
- Le centre de loisirs rue du Foyer,
- La poissonnerie à proximité immédiate de la zone portuaire et de la plage,
- Le marché couvert situé rue de l'Abbé Vincheneux et place de l'Eglise,
- Le casino,
- Le syndicat d'initiative quai Sadi Carnot,
- La piscine en bassin de plein air qui jouxte le casino
- Le camping municipal « Les Boucaniers »,
- L'Eglise Saint Jacques,
- Le Presbytère,
- La Chapelle Saint Julien,
- L'Immeuble 88, rue Alexandre Papin regroupant l'Ecole de Musique et la Halte-Garderie
- L'immeuble face à la Maison de Retraite utilisé par les associations.



II.7.2.1 Enseignement

Sur la commune, on note, en 2004, la présence de plusieurs écoles à des niveaux d'enseignement différents :

- Ecole maternelle P. Brossolette	120 élèves
- Ecole maternelle N. Bréart	115 élèves
- Ecole primaire Ledret Delmet Moreau	342 élèves
- Collège Rachel Salmona	501 élèves
- Lycée professionnel Le Hurle Vent	235 élèves



II.7.2.2 Transports scolaires

Un service de transport est disponible pour le ramassage des élèves.

II.7.2.3 Les équipements sportifs

Plusieurs équipements sportifs sont recensés :

- 2 gymnases :
 - des Terrasses dans l'enceinte de la cité scolaire. Les utilisateurs sont les élèves du collège et les associations ;
 - Léo Lagrange, rue des Canadiens. Les utilisateurs sont les élèves de la maternelle, de primaire et les associations.
- 1 tennis couvert au parc Sainte-Croix
- 1 terrain de boules couvert au parc Sainte-Croix.
- 3 stades : des Terrasses, Léo Lagrange et Parc Sainte-Croix
- 1 piscine découverte, à proximité de la mer (casino).



II.7.3 Le cimetière

On compte deux cimetières et un columbarium sur LE TREPORT.

Cimetière	Concessions attribuées	Concessions libres	Concessions reprises au 1 ^{er} janvier 2004	Concessions en état d'abandon disponibles en 2007
Route de Dieppe	148	38	140	185
Route d'Etalondes	582	201	32	/
Columbarium	24	8	/	/
TOTAL	754	247	172	185



Les cimetières ne se situent pas au pied de l'église mais en sortie du centre ville. Le cimetière le plus ancien jouxte un cimetière militaire. Un cimetière plus récent a été réalisé en amont. Un autre cimetière militaire est recensé sur le « Mont Huon ». Les capacités sont suffisantes, des travaux ont été effectués.

II.8 Les services et moyens de transports

II.8.1 Les services de proximité

Les divers services de proximité (poste, banque, gendarmerie, ASSEDIC, ANPE, Trésor Public, petits commerces, santé, ...) sont bien représentés sur le commune et permettent de répondre à une bonne partie des besoins de la population du TREPORT.



II.8.2 Déchets ménagers

Le traitement des ordures ménagères dépend du Syndicat Intercommunal Urbain d'Incinération des Ordures ménagères (SIUIOM) des Villes d'Eu et du TREPORT.

La ville est chargée de ramasser les ordures ménagères, en moyenne 3 fois par semaine. Elles sont ensuite déchargées sur une plateforme au TREPORT. L'enfouissement des déchets est réalisé au centre de traitement de FRESNOY FOLNY.

Le tri sélectif s'effectue sur la commune à l'aide de containers dans les différents quartiers de la ville.

II.8.3 Les moyens de transports

Sur le territoire du TREPORT, il est facile de se déplacer. Plusieurs moyens sont à disposition :

▪ **Les transports en communs locaux**

Les cars :

Conseil Général de la Somme - Ligne 01 : Le Tréport-Oisemont-Amiens (sauf juillet et août) : 4 départs de Mers les Bains et 3 arrivées à Mers les Bains.

Ligne Le Tréport-Mers les Bains-Eu : 1 tournée par jour dans chaque sens Les cars desservant cette ligne sont conçus pour transporter des personnes handicapées.

Ligne Le Tréport-Dieppe : 6 départs du Tréport et 5 arrivées au Tréport.

La compagnie de cars a mis en place des lignes et des horaires spécifiques destinés aux écoliers.

▪ **Le funiculaire**

Pour répondre à une problématique de transport, de circulation et de requalification urbaine, la commune du Tréport a mis en œuvre la réhabilitation de l'ancien funiculaire par la réalisation d'une infrastructure de transport guidé sous forme d'ascenseurs inclinés reliant la ville basse du Tréport aux terrasses sur les falaises. Faisant partie intégrante d'un vaste projet de ville, l'objectif de cette réhabilitation est de désengorger le centre ville, tant au niveau de la circulation que du stationnement, et de recréer une infrastructure de transport avec un réel potentiel touristique. Le projet a intégré la réalisation de bâtiments propres au moyen de transport, de locaux à vocation commerciale, ainsi que la création de stationnement y afférent.

- Bâtiment principal de l'opération, la gare amont située au sommet des falaises, se veut le point de départ du tracé du funiculaire, avec une vocation de nouveau centre du quartier des terrasses, affirmant la volonté de valoriser et développer la ville haute. Elle est le point de convergence de flux de circulations différents (piétons, voitures, bus). Elle intègre en sous-sol deux niveaux de parking enterrés ainsi qu'une vaste aire de stationnement aérien disposé au Sud-ouest.
- Située en partie basse, la gare aval à, quant à elle, vocation d'améliorer le paysage urbain du quartier des cordiers en lui insufflant une nouvelle dynamique. Piétons et train touristique de desserte réinvestissant ce lieu délaissé à ce jour; la gare, les commerces adjacents ainsi que la création d'une place publique jouant le rôle de point d'appel.

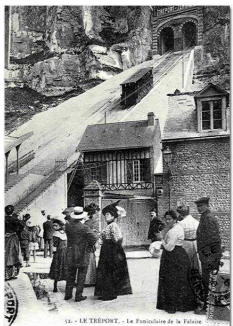
Le traitement paysagé des deux sites distincts, naturel et urbain, est pensé avec un souci de parfaite intégration des interventions dans leurs environnements respectifs. L'aspect central du projet est la remise en service de la liaison urbaine entre le quartier des Cordiers (Ville basse) et le Belvédère des Terrasses (Ville haute). Cette réactivation doit être traitée de manière attractive et incitative afin de désengorger la circulation dans le quartier des Cordiers et de créer de nouveaux centres d'intérêts à travers un aménagement architectural et paysager des bâtiments et infrastructures associés.

Deux équipements publics viennent compléter les différents quartiers :

1. La gare aval sera implantée au niveau de la place rue Amiral Courbet afin de permettre une liaison piétonne très fluide, en coordination avec les autres services de transport collectif (bus, train navette) notamment dans une logique de desserte du quartier vers le port, la plage ou le casino. Le traitement de la gare aval est contemporain par la présence de grandes surfaces vitrées, transparentes, pouvant être en relation avec l'office du tourisme ou un hall d'exposition.
Plus globalement, la rue Amiral Courbet est requalifiée avec réalisation d'une zone à vocation piétonne ouverte sur la mer à proximité du rond-point, utilisable par les véhicules à la mi-saison.
2. L'aménagement de la gare amont propose une approche globale de la problématique d'accès en véhicule, et de liaison urbaine pour se rendre au quartier des Cordiers ou au bord de mer : réduction du flux de véhicules en circulation aux Cordiers, accès et stationnement facile et en souterrain sur les Terrasses, transfert à la gare aval des ascenseurs rue Courbet totalement abrité des intempéries. L'ensemble des infrastructures se trouve regroupées dans un rayon de maximal de 70 mètres autour du bâtiment, réduisant les transferts à pied.
La gare amont intégrera un parking à 2 niveaux souterrains et un parking créant des places de stationnement possible de l'autre côté de la route des Crêtes. Un rond point de dépose jouxtant la gare permet aux véhicules de se diriger vers les parcs ou aux autocars de stationner au pied du bâtiment.

Piétons et train touristique réinvestissent ces lieux. Des équipements d'accompagnement y développent une activité commerciale et de services. Devant le succès du funiculaire, le projet de remettre en fonctionnement le 2nd tunnel est en réflexion.

L'ancien funiculaire



Le funiculaire contemporain



La gare amont

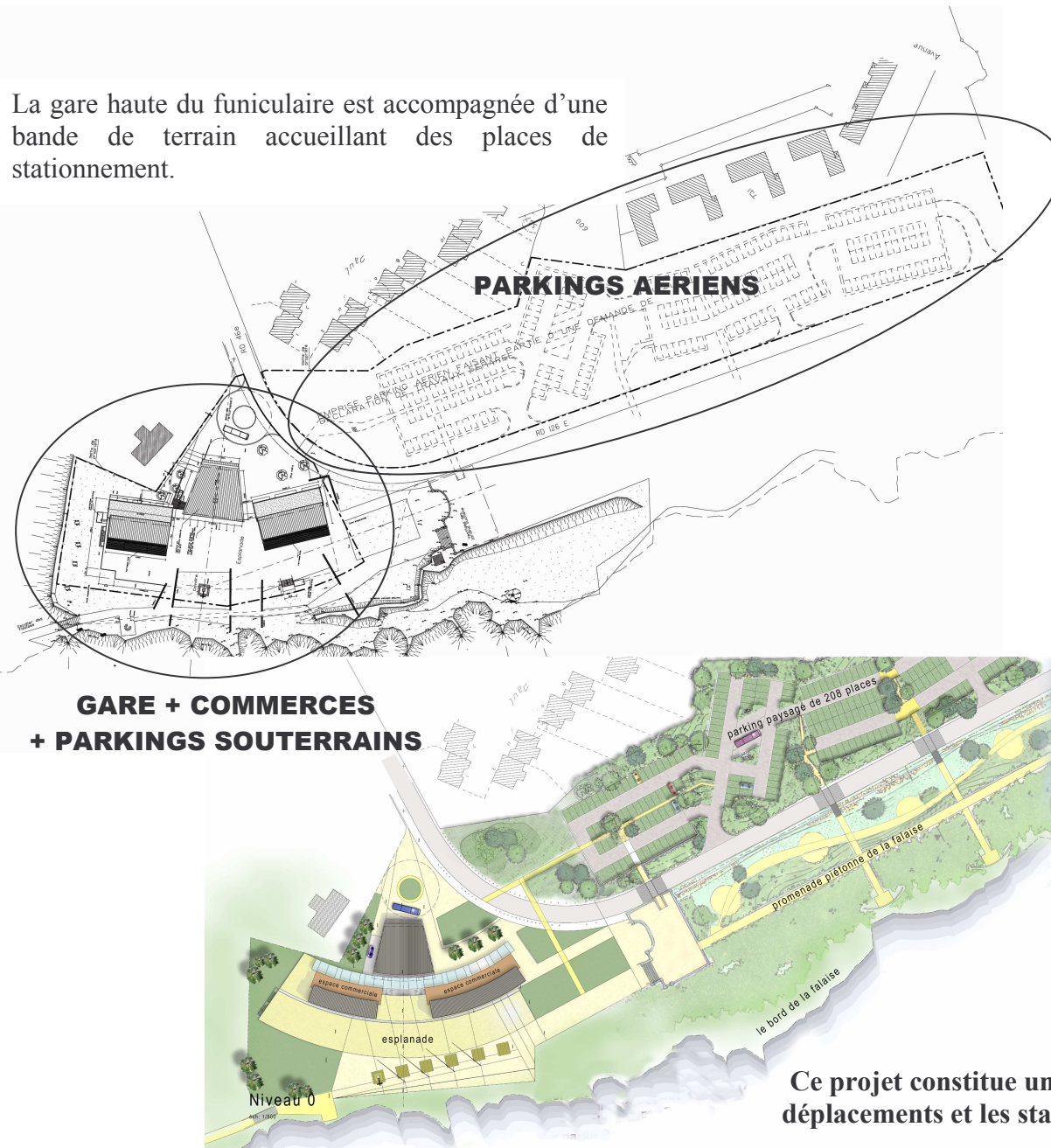


La gare aval



L'ascenseur

La gare haute du funiculaire est accompagnée d'une bande de terrain accueillant des places de stationnement.



Dans un souci de parfaite intégration au site naturel, le traitement des abords, sous forme de vaste parc paysagé, est traité pour partie dans l'esprit du jardin à la française au pied du Trianon, vestige maintenu et revalorisé des jardins Duchêne, et ce en respect de la mémoire du lieu. L'aménagement se poursuit sur l'esplanade et la crête des falaises par un tracé plus vernaculaire afin découvrir le panorama. Traité comme un vaste parvis, il intègre et met en valeur le calvaire qui est repositionné au croisement de l'axe de la gare et des jardins Duchêne. A l'opposé de ces derniers, le tracé abouti aux escaliers des falaises menant à la ville basse. Une continuité est ainsi réalisée de part et d'autre de la gare entre le jardin des Crêtes vers Criel-sur-Mer, via l'escalier des falaises, liaison avec la ville basse du Tréport.

Faisant partie intégrante du traitement paysagé d'ensemble, l'aire de stationnement aérien voit son impact minimisé par une situation semi enterré et un aménagement spécifique. Les habitations riveraines sont protégées des désagréments par la conservation d'une butte enherbée, avec plantation de magnolias et de pins d'une hauteur adulte d'environ 4 à 6 mètres suivant leurs développements.

Les zones de parage seront en stabilisé pour la voirie et enherbées pour les places de stationnements, afin d'optimiser les surfaces perméables et préserver le site du littoral.

Ce projet constitue un réel enjeu touristique tout en gérant les déplacements et les stationnements dans cette station balnéaire.

Le train touristique

Le train circule tous les week-ends et jours fériés d'avril à juin et septembre, et tous les jours à partir de 11 heures en juillet et août. Durée du circuit 50 minutes. Circuit : Le Tréport (porte maritime de la Normandie, les falaises les plus hautes d'Europe, son port) Mers les Bains (station balnéaire, les villas belle époque) Eu (son château, sa ville royale, son architecture fastueuse)...

▪ **le chemin de fer**

Une ligne SNCF, du Tréport à Paris, traverse le territoire pour desservir la gare de voyageurs du Tréport et, pour les marchandises, différents secteurs industriels et portuaires. La gare de voyageurs occupe une situation privilégiée en étant située à proximité immédiate du front de mer. Elle peut offrir d'intéressantes perspectives en matière de tourisme. La voie ferrée Le Tréport - Paris supporte un très faible trafic de fret et un trafic de voyageurs plus important. Sur la section Eu – le Tréport, en dehors du terminal et de sa gare, la ligne est à deux voies, dont une seule est utilisée.

▪ **L'aérodrome**

Située sur le plateau picard, l'aérodrome d'Eu - Mers - le Tréport, à vocation touristique, est aussi utilisé pour les déplacements d'affaires.

II.9 L'animation et les possibilités de loisirs

LE TREPORT possède un centre culturel, des terrains de sport permettant aux jeunes de pratiquer le football, le tennis et autres activités sportives. On trouve aussi des associations ouvertes pour tous les âges (dessin, couture, gymnastique, judo, karaté etc. ...). Un syndicat d'initiative, situé sur le port de plaisance, renseigne sur les activités, les promenades dans la Vallée de la Bresle ou de l'Yères, etc...

Afin de mieux découvrir la commune, des chemins de randonnée et de promenade sont aménagés à travers le territoire. Des balades sportives, parcours de santé permettent de relier les communes voisines. Dans le centre ville, des circuits touristiques ont été créés permettant de découvrir les éléments paysagers architecturaux significatifs. Le GR 21 chemine en bordure de la falaise.

Il existe plusieurs campings, privés et municipaux, dont un camping à la ferme au lieu-dit « La Ferme des Granges ». Pour ce qui concerne les loisirs, jeux, culture, il existe une salle des fêtes, un jardin d'enfants, une école de musique, une harmonie municipale, des stages de dessin ou de sculpture etc. ...

La commune possède également une église, un presbytère et de nombreux autres bâtiments de grande importance au pont de vue historique.

L'église est classée Monument Historique. LE TREPORT est également une ville fleurie 2 étoiles. Les services techniques municipaux jouent un grand rôle ; c'est aussi une station balnéaire classée depuis le 12 juillet 1962, LE TREPORT vit au rythme de la mer, atout touristique indéniable.

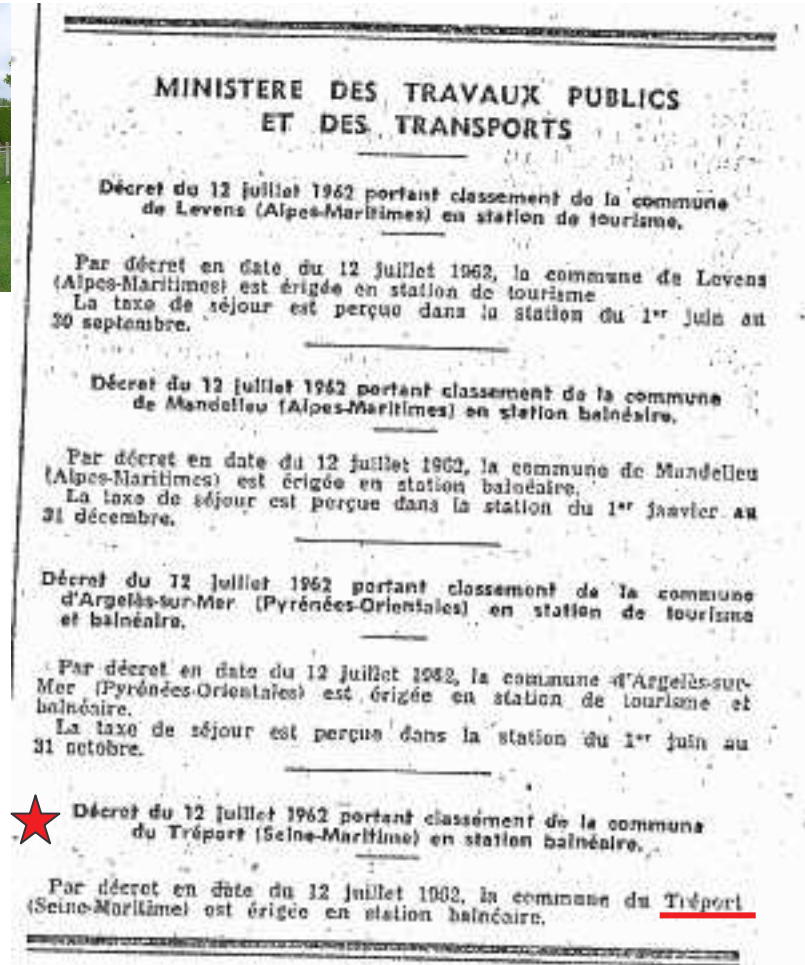


Les éléments du paysage sont également des attraits touristiques : la mer, la falaise, la plage, le phare, ...

En hébergement et restauration : 10 hôtels, 21 restaurants, 2 « petite restauration », 7 chambres chez l'habitant, 23 locations clé-vacances, 49 locations classées « Meublés de tourisme », 3 campings, une aire de service pour les camping-cars.

Le détail de la capacité d'hébergement est précisé page suivante.

En loisirs et sorties : le casino comprenant un cinéma, une salle de billards, une salle de « machines à sous », une salle de jeu de la boule et un restaurant.



Extrait du Journal Officiel

CAPACITE D'HEBERGEMENT LE TREPORT ANNEE 2006

CATEGORIE	NOMBRE	CAPACITE
10 hôtels	154 chambres	308 lits touristiques
1 résidence	15 studios ou suites ou nuitées	40 lits touristiques
42 loueurs en meublés	77 locations	308 lits touristiques
6 propriétaires de chambres	15 chambres	30 lits touristiques
3 campings	525 emplacements	1 635 lits touristiques
1 aire de camping-cars	42 emplacements	126 lits touristiques
Plaisance	115 anneaux	460 lits touristiques
Résidences secondaires	1 005	5 025 lits touristiques
	TOTAL	7 932 lits touristiques
		Dont 2 321 lits marchands

Projet Hôtel IBIS entre Mers les Bains et le Tréport : environ 70 chambres.

Projet Résidence de Loisirs : Prieuré Sainte Croix.

Aux environs, sur le secteur de la Vallée de la Bresle Maritime

CATEGORIE	NOMBRE	CAPACITE
15 hôtels*	348 chambres	698 lits touristiques
Loueurs en Meublés	118 locations	472 lits touristiques
Propriétaires de Chambres	81 chambres	162 lits touristiques
17 campings	2 029 emplacements	6 087 lits touristiques
Hébergements pour groupes	7 établissements	434 lits touristiques
Résidences secondaires	3 400	17 120 lits touristiques
	TOTAL	24 973 lits touristiques
		Dont 7 853 lits marchands

* Hôtel Akéna Friville-Escarbotin (80).

TROISIEME PARTIE – ETAT DE L'ENVIRONNEMENT, DU TERRITOIRE ET DU PATRIMOINE BATI

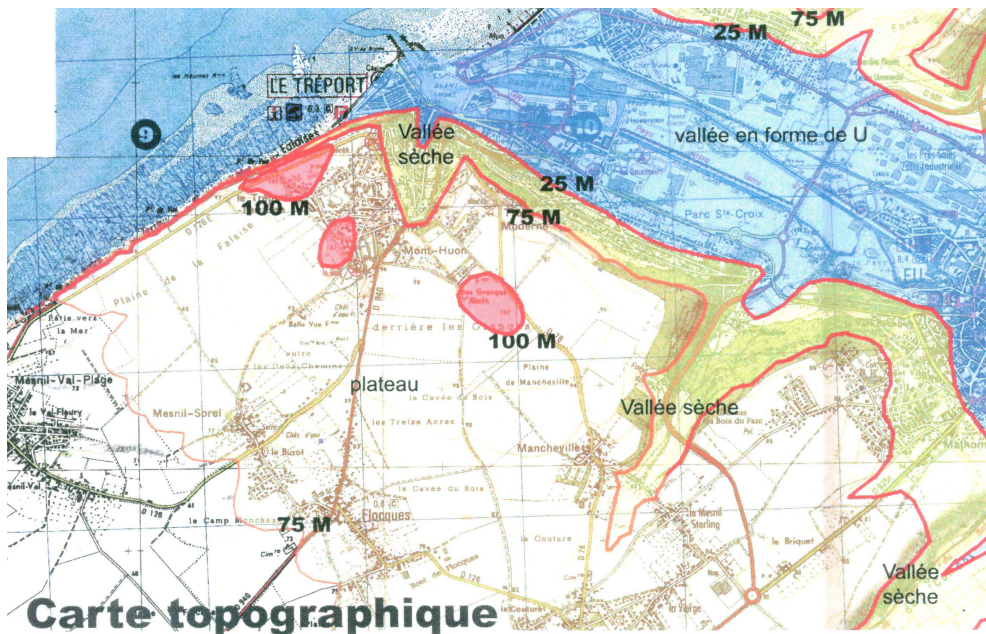
III.1 Le climat, le relief, la géologie et l'eau

La commune de LE TREPORT, d'une superficie de 677 ha est un paysage de plateau disséqué par une vallée la Bresle (dénivelé de l'ordre de 60 m) anciennement appelée la Bréitzel puis la Briselle : qui brise, sépare les communes de Mers les Bains et LE TREPORT : la limite de la Normandie. La Bresle constitue une sorte d'estuaire qui se jette dans la mer.

La commune du TREPORT s'inscrit également au débouché de l'ancien canal de Penthievre sur la Manche et occupe toute la partie sud de la vallée et une très faible partie nord jusqu'à sa limite nord avec Mers les Bains, avec une superficie importante située à une altitude inférieure à 10 mètres NGF.

Le plateau est crayeux et la vallée limono-sablonneuse. La topographie a favorisé l'implantation humaine surplombant légèrement la vallée. Des cours d'eau se jetant dans la Bresle sont aujourd'hui soulignés par les vallées sèches.

Le TREPORT est remarquable par ses falaises qui présentent un abrupt de l'ordre de 90 mètres. L'altitude maximum relevée dépasse de peu 100 mètres NGF sur le plateau ouest dont l'altitude moyenne est comprise entre 75 et 100 mètres.



III.1.1 Les données climatiques

La ville du TREPORT est située à proximité de la courbe isohyète 800 mm de moyenne annuelle de précipitations pluviales. On peut considérer qu'elle sujette à une pluviométrie plus faible que la moyenne de la Seine-Maritime dont les extrêmes sont 999 mm à Bolbec et 661 mm à Elbeuf.

III.1.2 Le relief

La vallée :

La vallée de la Bresle s'élargit à son embouchure en une vaste prairie qui donnait sur la plage de Mers les Bains avant la création du quartier balnéaire à la fin du 19^{ème} siècle. Elle s'étend jusqu'à Eu sur trois kilomètres de long et un kilomètre de large. Des marais salants ont jadis occupé le site, comme en témoignent les lieux dits des « Prés Salés » ou « Grand Marais ». L'embouchure de la Bresle se situe aujourd'hui sur la commune du Tréport et son lit principal est drainé par deux canaux, l'ancien canal de Penthièvre et le canal d'Eu à la mer qui aboutissent dans les bassins du port.

Les plateaux :

Les plateaux sont crayeux ; ils comportent de fréquents placages limoneux. De part et d'autre de la vallée, les flancs de coteaux rejoignent les plateaux qui culminent à 100 mètres. Les pentes des coteaux sont assez fortes (20 à 25% localement).

Les falaises crayeuses du Tréport, les plus hautes de France surplombent la mer offrant lorsqu'on est en mer, une coupe en vraie grandeur du site.

Un site facilement appréhendable :

La vallée de la Bresle est peu large, entourée à son embouchure de coteaux très prononcés jusqu'aux falaises crayeuses. Le front de mer est concave ; cet ensemble permet une appréhension globale du site.

III.1.3 Les formations géologiques

La Bresle délimite deux régions naturelles : le Petit Caux au Sud (zone de transition avec le Pays de Caux) et le plateau picard au Nord. Le secteur d'étude s'inscrit dans l'auréole nord-occidentale des terrains sédimentaires du Crétacé supérieur du Bassin de Paris, qui constituent l'entablement des plateaux recouverts de limons à silex, de limons des plateaux et de limons de pentes. Les formations crayeuses du Coniacien moyen au Turonien inférieur (Crétacé supérieur) affleurent sur les fortes pentes encadrant la vallée de la Bresle et sur les falaises du bord de mer.

Le fond de vallée est occupé par des alluvions récentes holocènes et tradi-glaciaires, constituées de sables, de graviers, de silts, d'argiles, de tourbes et de limons remaniés. Les alluvions recouvrent une partie du Turonien et le Cénomaniens sous-jacent. L'épaisseur avoisine la dizaine de mètres (près du château) sur la commune d'Eu et même 17 mètres au Tréport.

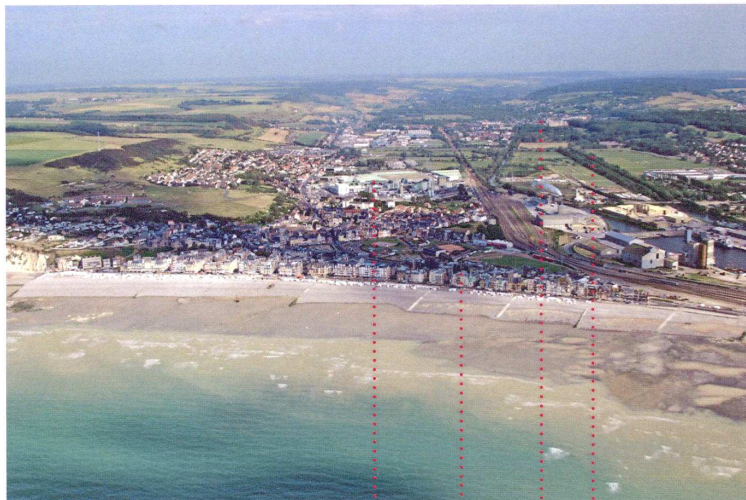
En limite des alluvions, les dépôts marins sont recouverts de sédiments superficiels sous-marins et littoraux : cailloutis ou galets et sables plus fins. La vallée de la Bresle correspond à un axe anticlinal qui affecte les terrains plus anciens du Crétacé supérieur (Turonien), expliquant aussi la hauteur des falaises qui n'annoient plus au nord. Juste à l'ouest du port, une faille Le Tréport - Estréboeuf, orientée N65-70°E, a rejoué plusieurs fois après le Sénonien. Sur les alluvions récentes, se développent des sols alluviaux fluviatiles. Seule la mise en prairie est possible, les secteurs les plus humides sont occupés par les marais, les sols étant hydromorphes.

III.1.4 L'eau, élément déterminant du milieu physique

La nature compressible des plus argileuses et tourbeuses, associée à la présence d'eau quasiment affleurante est une contrainte d'ordre technique pour un projet d'aménagement. Les nappes des alluvions et de la craie sont en intercommunication avec le milieu marin et présentent donc une interface eau douce - eau salée. Les fluctuations de cette interface s'accompagnent naturellement de variations de la pression interstitielle au sein des formations. Mais la limite de l'avancée du biseau salé reste difficile à déterminer.

Il est à noter, en fond de vallée, la présence des canaux, des bassins, des anciens chenaux et des dernières zones humides, dont le rôle tampon est important. L'objectif de qualité des eaux de la Bresle ainsi que son assez bonne qualité hydrobiologique a été pris en compte.

Les grandes orientations du SDAGE de Seine-Normandie visent à préserver les zones humides, prévenir les risques d'inondation, à assurer, voire restaurer la qualité des eaux.



III.2 Les paysages et les éléments naturels

Plus de 40% du territoire à l'ouest sur le plateau est à vocation agricole (prés et terres cultivées : sur la Plaine de la Falaise, Entre les Deux Chemins et Derrière les Granges). Le plateau est entaillé par une vallée et des valleuses en bordure de côte, dans lesquelles se niche le centre ville protégé des vents dominants.

Une plage poursuit le territoire jusqu'à la mer. La falaise offre une vue imprenable sur la ville basse, Mers les Bains et une partie de la ville d'Eu (son Château). Les végétaux traduisent une ambiance paysagère assez champêtre, constituée de parcs et de jardins, plus ou moins boisés.

Le réseau hydrographique, caractérisé par le lit de la Bresle, avec ses bassins et avant-bassins fait partie du paysage du TREPORT. Il se compose de l'ancien canal de Penthievre, d'un certain nombre de prairies humides de la plaine alluviale, de la mer...

Quelques valleuses facilitent les accès entre le plateau et les bords de la mer.

Ainsi, malgré une urbanisation très importante, LE TREPORT a su conserver un caractère végétal qui constitue un atout pour cette commune située en bord de mer. En effet, LE TREPORT accueille dans ses parties urbanisées et sur le plateau agricole presque 45 hectares de bois et landes. Les nombreuses haies privées ainsi que les espaces publics contribuent et renforcent la présence du végétal sur le territoire communal. Cet aspect végétalisé est à conserver, ainsi, lors de toute construction ou lotissement une attention particulière pourra être portée aux espaces verts.

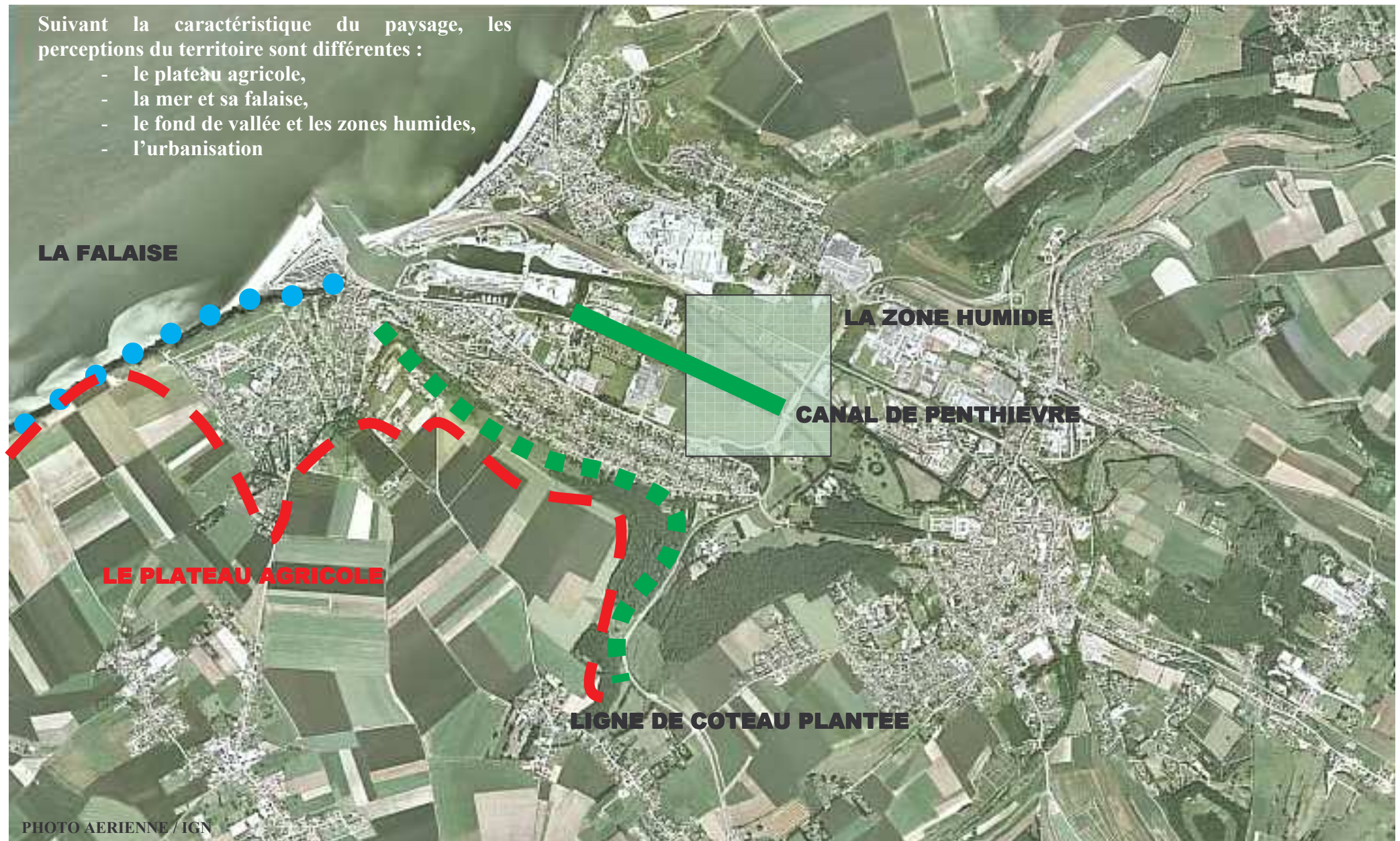
III.2.1 Le territoire communal

Le plateau à l'Ouest du territoire communal est à forte dominante agricole et rurale (plus de 70 %). De ce fait, il se dégage, à cet endroit, un paysage relativement ouvert qui permet la découverte du plateau et des cultures. Les talus et le coteau sud ouest sont boisés et il existe un bon nombre d'alignements d'arbres. Le centre ville est implanté en vallée et entouré par une ceinture végétale dans laquelle s'intègre le bâti.

L'horizon est végétal du fait de la présence de bosquets et d'alignements d'arbres. Ainsi, après avoir traversé des terres cultivées, une ceinture végétale s'impose à l'horizon. Elle signale la présence de l'urbanisation, cachée, protégée, intégrée dans le paysage.

Suivant la caractéristique du paysage, les perceptions du territoire sont différentes :

- le plateau agricole,
- la mer et sa falaise,
- le fond de vallée et les zones humides,
- l'urbanisation



III.2.2 Les entrées

L'entrée de ville par la RD 1015 est le vecteur de l'identité de la commune. La falaise et le funiculaire apparaissent. Le clocher de l'église est également un signal. On distingue l'urbanisation de la vallée, la gare et l'on perçoit l'urbanisation du coteau. Les toits sont en dominante ardoises.



D'autres entrées du TREPORT depuis les axes départementaux.

Depuis la RD 78, sur le plateau Ouest, via Etalondes, on remarque le végétal de la ville du TREPORT et les logements sociaux récents de « la Pommeraie ».



Depuis la RD 126E, l'entrée de commune se fait par la falaise. Le champ visuel est occupé par des terres cultivées et l'on distingue nettement les logements de la ZAC des Terrasses. Depuis cet endroit on découvre toute la vallée. La falaise sur la gauche est une limite physique nette, peu perceptible de la voie.



L'entrée depuis le plateau agricole via FLOQUES sur la RD 940. Des constructions longent la RD : on assiste à une urbanisation linéaire. On se situe en amont de la descente vers le bourg.



En arrivant de EU depuis la RD 1915, c'est la vallée urbanisée. Des constructions ayant une cinquantaine d'années jalonnent la RD à gauche et on remarque la Société REXAM à droite. A gauche le coteau est boisé.



III.2.3 Les éléments naturels

L'eau

LE TREPORT reçoit l'eau sous différentes formes dans son territoire communal :

- le lit de la Bresle, avec ses bassins et avant-bassins,
- l'ancien canal de Penthievre,
- un certain nombre de prairies humides de la plaine alluviale,
- la mer.

L'eau, élément naturel d'excellence, est omniprésente sur le territoire et sous de nombreuses formes :

- L'eau salée de la mer, élément vivant avec le flux et le reflux des marées tantôt calme, tantôt déchaîné sous l'effet du vent. La mer dans l'imaginaire des hommes et dans le vécu des marins est à la fois source de vie par la récolte qu'elle permet et annonce de mort avec les tempêtes dévastatrices
- Les nuages venant de la mer chargés également de bonnes promesses ou de désolations (tempêtes, inondations)
- L'eau claire du fleuve côtier la Bresle offrant un aspect tumultueux (courant fort) ou calme (stagnation apparente dans les canaux)

La nature sous diverses formes est omniprésente. Elle s'offre au regard averti, et conditionne la vie de tous les jours. Les paysages naturels, intimement liés à l'eau sont présents sur l'ensemble du territoire des trois villes sœurs :

- la mer, le sable, les galets
- la falaise vivante et morte avec ses talus et sa végétation
- les plateaux en partie haute des falaises avec ses pâturages, campagne cultivée, flore spécifique en bord de falaise
- les coteaux plantés annonçant les forêts plus lointaines
- les prairies humides développant un écosystème particulier (faune flore)
- Le paysage des falaises, en cohésion avec le mouvement des marées
- La rivière canalisée qui développe un écosystème particulier
- Le canal



La Bresle et son embouchure :

De la mer vers l'amont, on distingue :

- le chenal
- l'avant port
- les bassins du port, séparés de l'aval par des écluses : au Nord du quai le bassin à flot dit de commerce ; au Sud la retenue des Chasses, port de pêche et de plaisance
- la retenue des chasses se poursuit au sud pour rejoindre le canal maritime d'Eu à la mer. Au Sud de ce canal se trouve l'ancien canal de Penthievre qui s'arrête à la rocade d'Eu et qui est relié par une buse à la retenue des chasses.
- De part et d'autre du canal et de la rocade, se trouve l'ancien cours de la Bresle
- Plus en amont, au pied du château d'Eu, l'origine du canal est reliée au cours d'eau initial de la Bresle et de la Busine.

Les marées :

Le port du Tréport a été réaménagé en 1991. Celui-ci est actuellement constitué d'écluses permettant la remontée des bateaux dans le port, et d'un clapet mobile par lequel s'effectue l'écoulement de la Bresle. Ce système de clapet régule le niveau d'eau dans la retenue des chasses. Il permet d'empêcher la remontée des eaux en amont des bassins lors de la marée haute et d'y garder un niveau d'eau suffisant à marée basse, tout en maintenant un niveau assez constant dans ces bassins dans les deux cas.

Les falaises :

Elles sont la spécificité du littoral normand et culminent à plus de 100 mètres sur le Tréport. Elles représentent un paysage fort, une limite entre espaces naturels divers : végétal, eau, ...



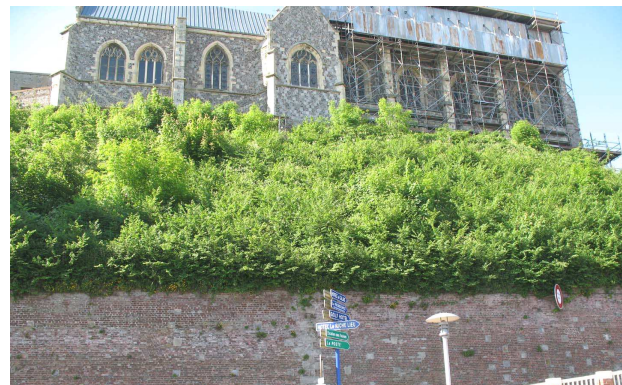
Des zones humides résiduelles existent au Grand Marais, entre la voie ferrée et le canal d'Eu à la mer côté Ouest de la rocade. La plus intéressante se trouve au nord de la voie ferrée côté Est de la rocade. On observe encore les anciens chenaux et l'ancien cours de la Bresle (rivière morte) dans le fond de vallée. Dans les prairies, l'eau est localement affleurante (entre les deux canaux côté Ouest). Quelques mares ou fonds d'eau existent dans la vallée. Des fossés drainent les pacages principalement.



Le végétal

La commune possède également une identité marquée par le végétal. Celui-ci est présent aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du centre ville. A l'intérieur de cette ceinture végétale apparaît la maison d'habitation et des bâtiments d'exploitation dispersés. Il semble nécessaire de préserver cet élément marquant du paysage du TREPORT. D'autre part, l'image végétale de la commune est renforcée par la présence de massifs boisés sur le plateau à l'Ouest et en vallée à l'Est. Aux abords du centre ville, le végétal se caractérise par la présence de haies ainsi que par des alignements d'arbres « brise-vent ». Ceux-ci protègent l'urbanisation des vents violents du plateau.

Alignement d'arbres



Le « Talus boisé situé à la base de l'église côté du port » : site classé par arrêté ministériel du 4 juin 1924



EXTRAIT DE LA PHOTO AERIENNE



La présence du végétal dans l'urbanisation est importante en quantité qu'en qualité.

La présence de massifs boisés à proximité du centre ville renforce le caractère végétal de la commune.

Les espaces privés (jardins d'agrément, haies) mais également les espaces publics contribuent au paysagement de la commune et renforce son identité. Cet aspect végétalisé est à conserver.

III.2.4 Les mesures de protection des paysages et des milieux naturels

La commune de LE TREPORT est concernée par des mesures de protection et de mise en valeur des paysages et des milieux naturels comme par exemple une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) ou le programme NATURA 2000. La faune est intimement liée aux milieux rencontrés. La diversité de la faune dépend de la préservation et de l'entretien des milieux existants ou potentiels. Le fond de vallée héberge de nombreuses espèces inféodées aux milieux humides.

III.2.4.1 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristiques

Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Z.N.I.E.F.F.) sont des outils de connaissance des milieux naturels. L'inventaire des Z.N.I.E.F.F. identifie, localise et décrit les sites d'intérêt patrimonial pour les espèces vivantes et les habitats qui y sont liés.

Il existe deux types de Z.N.I.E.F.F :

- Les Z.N.I.E.F.F. de type I correspondent à des sites ponctuels, répertoriés en raison de la présence d'espèces animales ou végétales remarquables, rares ou protégées au niveau régional ou national. Ces zones sont particulièrement sensibles.
- Les Z.N.I.E.F.F. de type II correspondant à des vastes ensembles composés d'une mosaïque de milieux naturels diversifiés, dont le rôle écologique fonctionnel est primordial. Elles participent ainsi à l'équilibre naturel régional. Ces zones représentent des ensembles peu perturbés par l'homme.

Ainsi, le territoire de la commune du TREPORT possède : une Z.N.I.E.F.F. de type II correspondant aux « falaises » du Tréport dont la fiche descriptive est jointe en annexe de ce rapport.

III.2.4.2 NATURA 2000

Le réseau NATURA 2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union Européenne. Il assurera le maintien et le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire. Il est composé de sites désignés spécialement par chacun des Etats membres en application des directives européennes dites « Oiseaux » et « habitats » de 1979 et 1992. Celles-ci définissent respectivement des ZPS (zone de protection spéciale) et des ZSC (zone spéciale de conservation). A noter que la ZPS est déterminée à partir de la ZICO (zone importante pour la conservation des oiseaux, la fiche se rapportant à cette dernière est jointe en annexe de ce rapport. La commune du TREPORT est concernée par deux propositions de site NATURA 2000 : « Littoral cauchois » et la rivière « La Bresle ». Cet inventaire se décline sur la commune du TREPORT à travers les espaces représentés sur les cartes jointes en annexe (source DIREN). Un porter à connaissance complémentaire a été fourni pour NATURA 2000, les fiches sont jointes en annexe, elles concernent « le littoral cauchois ».

III.2.4.3 Les espaces et milieux remarquables (EMR)

Suivant l'article L.146-6 du code de l'urbanisme, la commune du TREPORT, en tant que commune littorale, recense des espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et des milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

Une carte des zones d'application de cet article L.146-6 du code de l'urbanisme est jointe en annexe de ce rapport de présentation.

III.3 L'organisation du territoire

III.3.1 Histoire

Vers 859, Le Tréport voit le débarquement des Normands. Au Xe siècle Rollon s'installe dans la région et y meurt. Au XIe siècle, Le comte d'Eu, Robert, fonde l'abbaye Saint-Michel de l'ordre de Saint-Benoît, qui est similaire à l'abbaye du Mont-Saint-Michel. À la même époque, Robert Courteheuse, fils de Guillaume le Conquérant, part disputer le trône d'Angleterre à son frère, mais il est vaincu. Vers 1101, Henri 1er, comte d'Eu, détourne le cours de la Bresle. Le port s'ensable et cette erreur fait perdre à la commune sa suprématie sur le port de Dieppe. En 1339, les Anglais incendient la ville.

En 1460, le comte d'Eu, Charles d'Artois, fait creuser le canal qui porte son nom entre Eu et Le Tréport. Celui-ci est utilisé pendant deux cents ans. En 1513 et 1545, Le Tréport subit de nouveau les assauts des Anglais. François 1er de Clèves, comte d'Eu, fait alors construire une grosse tour en grès pour assurer la défense de la ville. Aujourd'hui, il ne reste plus que la voûte de l'ancien hôtel de ville. Il fait creuser un bassin et bâtir des jetées, rapidement envahies par les galets.

Vers 1770, le duc de Penthièvre fait enlever les galets qui envahissent le port et ordonne la construction de l'écluse de chasse, qui est réalisée en 1776 par l'ingénieur Lamblardie.

Village de pêcheurs, le Tréport est avant tout tourné vers la mer. A la veille de la Révolution, sa proximité avec Paris lui vaut de participer à l'approvisionnement de la capitale en poissons au même titre que Dieppe. Les chasse-marées rejoignent alors le boulevard Poissonnière.

Sous Louis-Philippe, le creusement et l'agrandissement du chenal améliorent encore le port. C'est lui qui lance définitivement les plaisirs de la plage en y faisant construire la première villa. Il y reçoit, en 1843 et 1845, la reine Victoria d'Angleterre. Il fait de la région sa résidence secondaire. Pendant la première Guerre mondiale, un hôpital militaire anglais est installé dans le prestigieux Hôtel Trianon, qui sera rasé par les troupes allemandes en 1942, et le port connaît une activité considérable. Le Tréport subit l'occupation allemande du 10 juin 1940 au 1 septembre 1944. A cette date, tout le front de mer est détruit et la ville se voit décerner la croix de guerre.

Port de cabotage tourné vers l'Angleterre et vers la mer du Nord, c'est aussi un port de pêche actif qui compte dans ses rangs de nombreux marins laborieux. Dès 1869, le port dispose d'un canot de sauvetage d'origine anglaise qui est suppléé lorsque la Société centrale de sauvetage des naufragés y implante une station en 1884. Depuis plus d'un siècle, la tradition du sauvetage en mer se perpétue au Tréport. Les canots à avirons ont cédé la place à des unités plus modernes; il faut pourtant aux équipages qui les montent le même courage, la même détermination pour affronter les colères de la Manche.

III.3.2 L'occupation du sol

Le territoire de la commune du TREPORT se répartit en grandes entités :

- le plateau qui s'étend du sud à l'ouest jusqu'au hameau agricole de Mesnil Sorel et jusqu'au nord aux falaises ;
- la vallée de la Bresle qui sur le TREPORT du fait du travail des hommes a abandonné son ancien lit devenu rivière morte pour être reprise d'une part dans le canal d'Eu à la mer, d'autre part dans l'ancien canal de Ponthièvre ;
- au sud du port et de l'avant-port, la majeure partie de la ville avec son ancien quartier des Cordiers, et l'extension progressive de l'urbanisation au fil du temps sur les pentes pour aboutir au plateau et à la ZAC des Terrasses ;
- au nord du port et de l'avant-port, essentiellement des terrains à vocation industriel ou affectés à la SNCF, avec notamment l'usine Saint Gobain Desjonquères, en enclave dans la commune de Mers les Bains au nord des lignes ferroviaires et, en bord de mer, la pointe d'un îlot d'habitat en secteur sauvegardé en extension de celui de Mers les Bains.

Le quartier de la plage est composé de l'esplanade de la plage qui comprend le casino, la piscine extérieure couverte, le terrain de jeux pour enfants, la salle du Forum, la promenade piétonne surélevée, un parc de stationnement souterrain. C'est un lieu de promenade privilégié d'où l'on découvre le paysage maritime. C'est également un axe routier important distribuant les voitures depuis le centre vers la plage et dans les Cordiers. En période estivale, cette voie en cul de sac en engorgée et cette situation constitue une nuisance pour le développement et l'harmonie du front de mer.

La plage de galets décline un chemin de planches, des cabines de plages et des aires de jeux. Cette plage a longtemps représenté un intérêt économique pour l'exploitation des galets de silex qui s'est développée au 19^{ème} siècle donnant du travail à de nombreuses familles du TREPORT. Aujourd'hui cette activité a disparu et la plage est devenue un élément important pour les loisirs de la station et la paix des âmes.

L'estran de galets et la plage de sable se découvrent à marée basse au pied de la falaise.

Le front de mer : c'est à la fin du 19^{ème} siècle que s'impose en tant que plaisir de détente, le rituel des « bains de mer ». A cette époque, il était fréquent de rencontrer dans la ville du TREPORT, des baigneurs traversant la ville en peignoir depuis la gare. Le front de mer d'origine, constituée de villas balnéaires typique et d'établissement touristique raffiné a été détruit lors de la seconde guerre mondiale, pour laisser place à un bâtiment à usage d'habitat collectif. Il forme une barre démesurément longue de 300 mètres, construit sur quatre niveaux. Cet ensemble bâti enferme le tissu du vieux TREPORT, dit le quartier des Cordiers

Le quartier des Cordiers : au 18^{ème} siècle, des pêcheurs se sont installés au pied du talus de la falaise à plage de galets. Ils pratiquaient la pêche au moyen de longues cordes garnies d'hameçons, léguant ainsi le nom de « Cordiers » à ce quartier. Construit dans un triangle entre falaise, plage et avant-port, le tissu urbain présente un parcellaire particulier : les rues sont étroites, linéaires et délimitent des îlots longilignes de maisons traversantes également peu profondes, construites sur plusieurs étages. Les bâtiments présentent deux façades sur rue et n'ont ni cour intérieure ni jardin privatif. Le caractère urbain dense et minéral est ainsi renforcé. De nombreuses activités de commerces (saurisseries, cidrerie, primeurs...) rendaient ce quartier très populaire. Ces maisons bâties essentiellement de briques et couvertes d'ardoises, présentent des détails architecturaux typiques de l'architecture balnéaire (briques vernissées formant de décors d'ouverture ou affirmant les niveaux de plancher, balcons en fer forgé, lucarnes en bois avec nombreux détails etc...). Elles sont dotées d'entresols que les propriétaires habitaient à la belle saison afin de louer leurs maisons aux vacanciers. Avec les congés payés, la clientèle devient plus populaire.

Aujourd'hui :

- de nombreux logements sont utilisés en résidences secondaires
- des commerces de proximité existent place Notre Dame
- de nouveaux commerces se développent dans les rues étroites des Cordiers et place Amiral Courbet avec la dynamique du funiculaire
- le stationnement des véhicules est réservé aux résidents avec interdiction d'accès aux véhicules des touristes.



La vieille ville s'est ancrée à flanc de coteau. C'est au niveau d'une échancrure dans la falaise morte, face à l'avant port, que s'est construite la vieille ville du Tréport. A flanc de falaise, elle propose une façade verticale orientée vers les bassins et dominée par l'église Saint Jacques. Implantée entre le quai François 1^{er} en bas de falaise et la route de Dieppe au niveau du plateau, on accède à la vieille ville par le musoir (rampe à deux volées) ainsi appelée parce que la mer venait y battre au moyen âge.

Le quai François 1^{er} symbolise l'essor du tourisme gastronomique du Tréport. Offrant un front bâti continu, il forme comme un mur de rempart visible depuis l'avant-port (aspect d'une ville dense avec des bâtiments sur quatre niveaux); il protège l'église Saint Jacques. Il fait face à l'avant-port (ambiance portuaire, vue sur le phare) et est adossé au quartier des Cordiers. C'est un élément central de la ville basse et une articulation avec les autres quartiers. Il a fait l'objet d'un aménagement d'envergure en 1991 qui a contribué fortement au développement touristique de la station. En période de forte attractivité, il est totalement saturé par les véhicules, et perd alors une grande part de sa convivialité.

Dans le prolongement du quai François 1^{er}, vers l'Est, le quai Sadi Carnot borde le bassin de pêche et représente le lieu de transition entre la ville touristique et la quartier administratif. Le front bâti est en alignement avec celui du quai François 1^{er}. Au centre du quai, l'écluse permet de gérer les entrées et sorties des bateaux de pêche et de plaisance. Une passerelle amovible permet le seul accès piéton à l'îlot central du port. Ce quai reçoit des places de stationnement ainsi qu'une promenade piétonne aménagée en surplomb sur le port.

Les faubourgs : Généralement les faubourgs se développent au pourtour des centres anciens, sur les coteaux dans un premier temps puis sur les plateaux. On note une rupture de typologie et de morphologie : on passe d'un bâti dense à un habitat de type pavillonnaire ponctué d'habitat collectif. Cet habitat de type pavillonnaire, d'une hauteur plus faible, s'implante en retrait d'alignement sur un parcellaire plus lâche. On retrouve cette typologie sur les coteaux du TREPORT. Les bâtiments collectifs reçoivent en majorité des logements sociaux. Ces quartiers sont ponctués d'équipements publics, école, collège, lycée, salle de sport, cimetière. D'une manière générale, les différents types d'équipement s'implantent par juxtaposition, sans véritable réflexion d'aménagement urbain. La motivation principale reste la desserte par une voie publique de parcelles privatives elles mêmes réglementées par un document d'urbanisme fixant des limites réglementaires pauvres en intentions.

A l'entrée de ville, via la ville d'Eu, *le quartier administratif* est central par rapport à la commune. C'est une articulation entre la ville basse touristique du bord de mer, la zone portuaire et industrielle et le quartier résidentiel des Terrasses. Ce quartier en pleine mutation s'est développé au départ avec les activités portuaires : de nombreux équipements publics et administratifs s'étendent à partir de la mairie, (centre de secours, perception, services techniques municipaux, salles sportives, salles polyvalentes, locaux ANPE, ASSEDIC, nouvelle gendarmerie etc. ...). Le tissu urbain est éclectique, assemblant de grands bâtiments publics, des maisons individuelles accolées, de petits collectifs avec des commerces au rez-de-chaussée, des terrains en attente d'une utilisation future. La commune a élaboré un programme global de réaménagement de l'entrée de ville.

Le long du coteau, le quartier loti du « TREPORT Moderne » est coincé entre la falaise et les marais, la ville contemporaine s'est construite à flanc de coteau avec pavillons individuels et collectifs en forme de barres. Ce quartier à cheval sur les territoires de Eu et du TREPORT est essentiellement résidentiel et son développement est maintenant terminé par un manque de terrains à bâtir, sur les Terrasses.

En haut de la falaise, *la ville haute des Terrasses* : coincée entre la falaise et la Bresle, la ville du TREPORT a cherché dès le début du siècle un développement sur le plateau des Terrasses. Au 19^{ème} siècle, une société crée un lotissement : « le Tréport Moderne ».

L'hôtel le Trianon, y est créé avec tennis et mini golf, jardins à la Française dessiné par l'architecte « Duchêne ». C'est la période faste de l'aristocratie parisienne. Le tourisme de luxe du TREPORT s'est évaporé à la veille de la première guerre mondiale, au profit d'autres stations balnéaires de Normandie telles que Cabourg et Deauville.

Une zone d'aménagement concerté (ZAC) comprenant des logements sociaux et des maisons individuelles y a été créée dans les années 1970 afin de résoudre dans un premier temps la demande de logements croissante.

Les zones d'activités sont majoritairement installées dans le fond plat de la vallée. Historiquement elles se sont développées le long des cours d'eau, puis le long de la voie ferrée (verrière Desjonquères et des bassins du port. Depuis les bâtiments industriels et commerciaux ont envahi les zones de marais de la basse vallée. Les terrains ont été remblayés ; les parcelles sont soit reliées à des voies existantes (souvent les deux RD 1015 et RD 1915), soit distribuées par des voies nouvelles (rue Mendès France au Tréport). On y retrouve un mélange d'activités industrielles, commerciales et de services. L'urbanisation n'est pas maîtrisée et les volumes et implantations sont dictés par des nécessités économiques, fonctionnelles, techniques et de sécurité. Ces bâtiments industriels et commerciaux ont un impact sur le paysage très important de par leur implantation en fond de vallée, leur volume et les matériaux employés. Ces activités sont indispensables à la vie économique des trois villes sœurs car elles apportent emploi et richesse.

Une réflexion plus fine sur les volumétries, insertions dans le paysage des futures réalisations, apparaît indispensable dans le cadre d'un développement qualitatif volontaire.

La non ville

Ce terme volontairement provocateur permet de pointer un secteur primordial pour l'avenir des trois villes d'Eu, Mers les Bains et le Tréport qui après avoir évolué au 19^{ème} siècle avec l'industrie portuaire et l'activité touristique, s'est peu à peu laissé engloutir par une reconversion non aboutie. Ce quartier en « cœur de ville » est un « no man's land ».



Entre Mers les Bains et Le Tréport : le « no man's land »

Le port, l'avant-port : Le port est composé de bassins et d'îlots recevant une activité portuaire. Cet ensemble d'une surface très importante, forme une barrière difficilement franchissable entre le Tréport et Mers les Bains (un ancien pont détruit, une passerelle piétonne reculée du front de mer, un seul passage routier situé en amont des bassins).

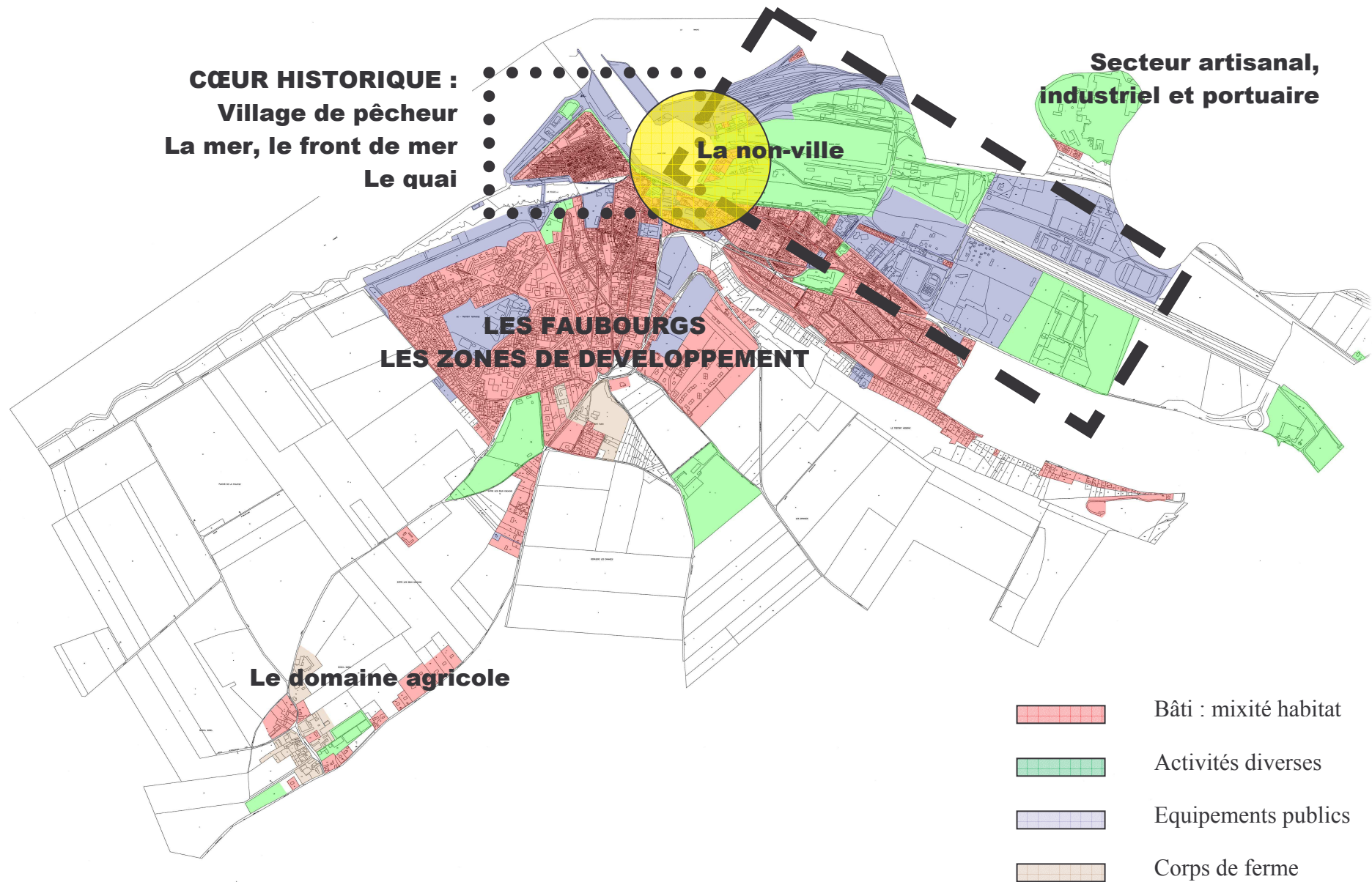
Le quartier est composé de bassins restant en eau profonde et d'un avant-port ouvert sur la mer et les marées. De part et d'autre des bassins, des quais se sont développés de diverses manières. Dans cet univers portuaire, le tissu est peu dense, décousu, laissant de grandes surfaces vides ou des entrepôts. On est en rupture totale avec les villes de Mers les Bains et le Tréport, avec une discontinuité du bâti, des matériaux, des échelles. Rupture paysagère et rupture physique d'avec son entourage caractérise ce site.

Les atouts positifs sont cependant importants :

- la mer entre profondément à l'intérieur de la ville, augmentant le caractère maritime du Tréport
- l'activité portuaire (pêche, plaisance, commerce) attire les populations et crée une activité spécifique liée à la mer
- Cette micro-non-ville au cœur des trois cités, mérite qu'une réflexion de développement soit menée en étroite collaboration.

Le quartier de la gare : La gare a été un élément fort de l'accélération du développement de la région au 19^{ème} siècle. Le train mettait le Tréport à 3 heures de Paris, et le développement du trafic ferroviaire a augmenté jusqu'à la seconde guerre mondiale. Aujourd'hui Paris est toujours à 3 heures du Tréport et les touristes viennent de préférence en voiture. Le fret ferroviaire est lui aussi moribond ; les industriels préférant le transport routier. Le chemin de fer ne s'est pas modernisé sur ce trajet et de nombreux terrains alentours sont laissés à l'abandon. Comme le port, le quartier de la gare est en rupture avec les deux cités balnéaires.

Les emprises ferroviaires sont difficiles à franchir, elles forment une véritable coupure fonctionnelle dans le territoire communal : manque de liaisons Nord / Sud dans une réflexion intercommunale LE TREPORT / MERS LES BAINS.



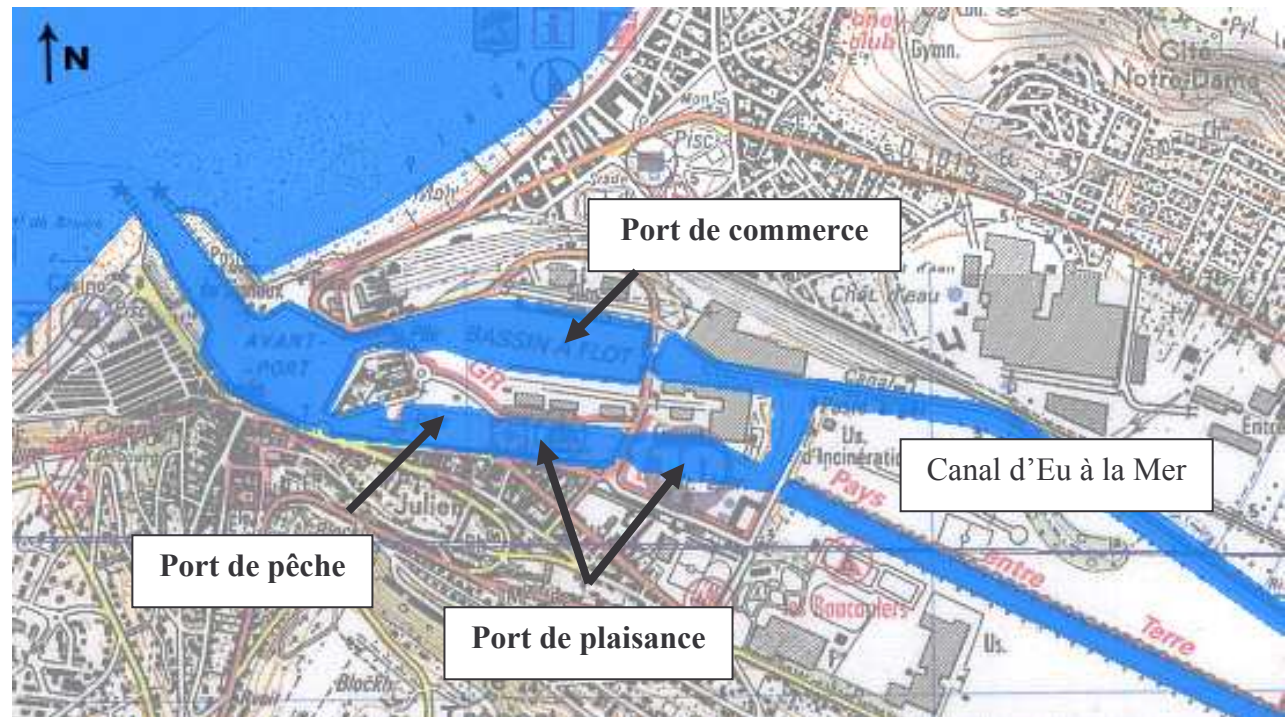
III.3.3 Trafics et déplacements

La voie maritime

La situation géographique stratégique du port du Tréport, dans le canal très fréquenté de la Manche et à proximité du bassin industriel de la Bresle, a conduit le port à développer trois principales activités : le commerce, la pêche et la plaisance.

Le port de commerce est le bassin le plus au nord. Il est situé à proximité du réseau ferré.

Le port du Tréport a une ancienne tradition du trafic commercial. Celui-ci se situe depuis une dizaine d'année entre 300.000 et 400.000 tonnes. Le port de commerce est au service de son hinterland, pour un trafic quasi captif. L'hinterland du port est picard pour les $\frac{3}{4}$ de son trafic et normand pour $\frac{1}{4}$ de son trafic.



Le transport ferroviaire

Une ligne SNCF, du Tréport à Paris, traverse le territoire pour desservir la gare de voyageurs du Tréport et, pour les marchandises, différents secteurs industriels et portuaires. La gare de voyageurs occupe une situation privilégiée en étant située à proximité immédiate du front de mer. Elle peut offrir d'intéressantes perspectives en matière de tourisme. La voie ferrée Le Tréport – Paris supporte un très faible trafic de fret et un trafic de voyageurs plus important. Sur la section Eu – le Tréport, en dehors du terminal et de sa gare, la ligne est à deux voies, dont une seule est utilisée. D'ailleurs la voie non utilisée est en cours de démontage sur le secteur de la ville d'Eu. Sur la section Eu / Le Tréport, le nombre moyen de train par jour est de 11 au total, soit 5,5 trains en moyenne dans chaque sens (données RFF).

Les différentes grandes installations industrielles situées au TREPORT disposent d'un embranchement ferroviaire (Saint-Gobain-Desjonquères, Interfertil). Cependant, le mode ferroviaire est très peu usité par ces entreprises. La verrerie a abandonné le transport par voie ferrée au profit de la route depuis une dizaine d'années, ce qui implique une augmentation du trafic de poids-lourds aux alentours de l'usine.

Le port de commerce dispose d'un embranchement ferroviaire, au niveau du Quai Nord et qui a été réhabilité. Actuellement il n'y a pas de transbordement de matériaux entre les bateaux et les trains. La totalité du trafic portuaire s'effectue par la route. Toutefois on peut envisager un développement du transport par rail avec l'augmentation du trafic du port. La SNCF estime pouvoir transiter jusqu'à environ 25% du trafic du port par la voie ferrée. Aujourd'hui le transfert eau/rail est quasi nul. Cependant des études prospectives sont réalisées par la CCI pour projeter un transbordement de 100.000 tonnes. Il faut savoir que 100.000 tonnes transbordées annuellement vers le fer équivalent 1 train par jour.

Le transport aérien

Située sur le plateau picard, l'aérodrome d'Eu – Mers - le Tréport, à vocation touristique, est aussi utilisé pour les déplacements d'affaires.

Les transports routiers

Avec la construction récente des autoroutes A 16, A 28 et A 29, la desserte routière du secteur s'est globalement et considérablement améliorée. La zone d'étude est à moins de 25 km de l'échangeur de Blangy sur Bresle, en remontant la vallée de la Bresle et à moins de 30 km de l'A 28 à la hauteur d'Abbeville (FIG 3). Ce contexte autoroutier proche offre d'intéressantes perspectives pour le secteur. En effet, il s'agit d'infrastructures de niveau national ou international accessibles en un temps relativement réduit. Cette situation peut servir de moteur au développement économique, notamment en ce qui concerne le tourisme (activité souvent conditionnée par les conditions d'accès). La proximité de Paris, en terme de distance temps, augmente la zone de chalandise pour l'offre touristique.

Le trafic routier se compose :

- D'un trafic de proximité : domicile/travail, accès aux commerces et aux services. La grande majorité des actifs utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Pour les déplacements entre la campagne avoisinante (lieu du domicile) et les centre urbains (lieu de travail), le moyen de transport le plus adapté reste la voiture particulière. Le secteur de la zone du Grand marais génère à elle seule un trafic important : à l'heure du pointe du soir 600 véhicules rentrent dans Auchan et 600 en ressortent, 400 véhicules venant de l'Est et 200 de Mers les Bains. Le trafic généré par les employés pose de nombreux problèmes. Dans les très grandes entreprises (notamment Saint Gobain Desjonquères), le travail est organisé en équipes, ce qui ne génère pas un trafic important aux heures de pointe. Cela engendre toutefois une augmentation du trafic, à des horaires décalés du fait que les salariés entrent et sortent des usines dans un temps très court. Pour les entreprises de petite et moyenne taille qui ne travaillent pas par poste, le mouvement des salariés pendant la journée se fait aux heures de pointe.

- D'un important trafic industriel, principale de poids-lourds. La majorité du trafic de marchandises (expéditions et livraisons) induit par la zone industrielle utilise le mode routier (essentiellement poids-lourds et semi-remorques). Malgré les embranchements ferrés de certaines entreprises, le transport par le train est inexistant.

- Le trafic du port, selon l'arrivée des cargos, représente un passage journalier de 200 à 300 poids-lourds, appelé à croître avec le développement du trafic maritime. Ces poids-lourds empruntent la RD 1915, en traversée d'agglomération du Tréport, entre le port et la rocade d'Eu, seule desserte possible.
- La verrerie Saint Gobain Desjonquères, première entreprise mondiale de flaconnage, engendre un trafic moyen de 110 à 140 poids-lourds par jour. Ceux-ci empruntent la RD 1015 en traversée de l'agglomération de Mers les Bains, depuis l'accès de l'usine jusqu'à la rocade d'Eu.
- La majorité des commerçants reçoivent leurs livraisons le matin. Au regard du nombre de commerces de détail dans les centres villes, les mouvements de poids lourds y sont tout de même quotidiens et contribuent au trafic de l'heure de pointe du matin, d'où des problèmes de circulation et de stationnement.

- D'un important trafic touristique, principalement en période estivale et pendant le week-end.

Une forte fréquentation sur les axes principaux : Une étude de circulation a été réalisée sur la base de comptages automatiques en section courante, de comptages directionnels aux carrefours de Froideville et de la Sainte Croix et d'enquêtes origine-destination. Une analyse triée a ensuite été effectuée sur ces données. Cette enquête a mis en évidence :

- la forte fréquentation de la rocade d'Eu, notamment en période estivale, de l'ordre de 15 000 véhicules par jour dans sa section comprise entre le giratoire de Froideville et le giratoire de la Sainte Croix
- la saturation du giratoire de Froideville notamment en période estivale où l'heure de pointe du soir s'étale sur une grande partie de l'après-midi
- la saturation de la RD 1015 dans la traversée de Mers les Bains où le trafic plafonne autour de 13 000 à 13 500 véhicules par jour
- la forte fréquentation de la RD 1915 associée à un taux de croissance élevé de l'ordre de 5% par an, cette voie supportant l'augmentation de l'ensemble du trafic pénétrant lié aux activités industrielles, portuaires et touristiques. A noter la forte augmentation du trafic de cette voie en période estivale qui passe de 11 600 à 14 400 véhicules par jour compte tenu de la saturation de la traversée de Mers les Bains
- le taux élevé de poids lourds sur section autorisée de la RD 1015 dans la traversée de Mers les Bains, de l'ordre de 6 à 7%, lié notamment à la desserte de Saint Gobain-Desjonquères.
- le taux élevé de poids lourds sur la RD 1915, également de l'ordre de 6 à 7%, cette voie supportant l'ensemble du trafic PL lié à la zone d'activités industrielles et portuaires
- la voie portuaire (liaison RD 1015 – RD 1915) permet un écoulement correct du trafic, en dehors de quelques difficultés en période estivale
- Les deux giratoires d'entrée au Tréport, dont celui de la Sainte Croix, fonctionnent très correctement

Un projet de voie routière de désenclavement a donc été étudié :

Le trafic de poids lourds, dû aux activités industrielles et portuaires, en plus d'un trafic de véhicules légers important, notamment en été avec le tourisme, dans un contexte de traversée urbaine aux voies déjà saturées, génèrent des difficultés de circulation, une gêne pour les riverains, une insécurité marquée. Ces phénomènes vont s'amplifier avec le développement attendu des activités portuaires et industrielles, et du tourisme. Cela a conduit à envisager la création d'une voie permettant :

- le désenclavement économique du port du Tréport par un accès direct sur la rocade d'Eu
- la desserte directe de l'usine de Saint Gobain-Desjonquères
- d'être le catalyseur du développement de la zone d'activités à vocations portuaire et industrielle
- par voie de conséquence de redonner aux RD 1015 et 1915 un statut de voie urbaine dans la traversée des agglomérations, plus compatible avec le cadre de vie des riverains et la vocation touristique de ces communes, à développer.

La maîtrise d'ouvrage des études préalables a été assurée par la CCI du Tréport. Un comité de pilotage composé de la CCI du Tréport, des services techniques des deux départements, des représentants des DDE de la Seine Maritime et de la Somme ainsi que des représentants des communes de Eu, Mers les bains et Le Tréport, a été constitué afin de suivre les études préalables.

Le funiculaire

Ce projet vient en complément de la volonté politique des élus de gérer les déplacements, trafic et stationnements sur le territoire communal.

Le funiculaire du TREPORT a été réhabilité. Il permet un transport collectif entre la ville basse touristique et la ville haute des terrasses et de proposer à l'usager des parkings sur les terrasses afin de désengorger la ville basse touristique. Ce moyen de transport existait sous forme de funiculaire puis de télécabine. Il est maintenant constitué de deux ascenseurs contemporains, vitrés, ouverts sur l'extérieur, inclinés, utilisant le même tunnel et permettant de découvrir la mer et le quartier des Cordiers.

La gare amont s'identifie comme le point de départ d'une nouvelle centralité sur les Terrasses. Des parkings couverts et extérieurs sont en liaison avec la gare haute. La gare aval, Avenue Amiral Courbet retrouve sa vocation d'espace moteur du quartier des Cordiers. Piétons et train touristique réinvestissent ce lieu. Des équipements d'accompagnement y développent une activité commerciale et de services.

III.4 Le patrimoine bâti

III.4.1 Le parcellaire

Le parcellaire détermine l'architecture.

Selon le type d'occupation du sol et les époques, le parcellaire change. Ainsi, pour le tissu ancien, le parcellaire est en majorité étroit pour l'habitat ou plus large pour les exploitations agricoles et les entreprises.

Quant au parcellaire récent, des minimums parcellaires ont été définis, précédemment, faisant apparaître une trame très géométrique et regroupée sur elle-même. De ces parcellaires, en découlent des constructions différentes : front à rue pour les plus anciennes et retraits en milieu de parcelle pour les plus récentes.



Le parcellaire ancien : densification des îlots.
Implantation en front de rue
Exemple typique : le quartier « Les Cordiers »

Le parcellaire récent : opération d'aménagement.
Implantation au centre de la parcelle.
Extension d'urbanisation sur le plateau



III.4.2 Le bâti ancien

Le bâti ancien s'est développé en bordure de la mer, puis autour d'un pôle central constitué par la mairie, point de rencontre entre les différents axes de communication. Puis le bâti s'est diffusé le long de ces voies de communication. Les rues anciennes, généralement étroites, sont caractérisées par un habitat dense et continu. L'ensemble des constructions anciennes donne un caractère homogène au centre bourg. Cette homogénéité est due à la morphologie des constructions ainsi qu'aux matériaux. L'implantation des maisons est à l'alignement, le plus souvent grâce au pignon sur l'espace public, ou en retrait, cependant il subsiste une continuité urbaine grâce aux murets et haies en limites séparatives, ce qui définit bien « l'espace rue ». Le parcellaire assez étroit est par contre très profond. Il a conduit à la construction de nombreuses maisons à un étage, et à la réalisation d'annexes derrière ces maisons.



L'architecture est traditionnelle à la région :

- implantation en front de rue ou retrait avec un espace jardin sur l'espace public,
- les volumes sont simples avec un rez-de-chaussée plus des combles voire un étage,
- une toiture à deux versants, à 45° de moyenne,
- les ouvertures en façade sont plus hautes que larges,
- en toiture, les lucarnes animent les façades,
- les principaux matériaux sont la brique, le silex et l'ardoise.

Alignement et continuité urbaine

Un cahier de prescriptions architecturales a été réalisé et intégré dans le PLU, il retrace les référents architecturaux du TREPORT.

Plusieurs typologies de constructions et d'aménagements urbains sont présentes au TREPORT :

La maison bourgeoise, la maison balnéaire, la maison plus modeste, les séries : les maisons doubles, voire triple, les ensembles urbains, les séquences, le quai, les lotissements, les espaces publics, ...

Il est important de les respecter afin de préserver le cadre de vie des habitants.



Les immeubles « bourgeois » de la ville accueillent aujourd'hui des hôtels et appartements. La caractéristique est leur volume : 2 à 3 étages et des combles aménagés à la Mansard créant de ce fait un dernier étage confortable. Briques, silex et ardoises sont les matériaux principaux.



La maison balnéaire



Les séries de 3



Les ensembles urbains

III.4.3 Le bâti récent

Le bâti récent se divise en deux types de constructions : logements collectifs et individuels.

Les constructions neuves sont très différentes du bâti ancien. La majorité est en maçonnerie enduite de couleurs claires. Les toits sont en tuiles ou en ardoises. L'hétérogénéité de ces groupements est accentuée par des implantations en retrait par rapport à l'alignement souvent en milieu de parcelle, rendant ainsi nécessaire des clôtures diverses.

L'habitat pavillonnaire est le type de logements le plus recherché depuis une vingtaine d'années. Bien que les règles d'implantation de la construction dans la parcelle soient variables, l'immeuble respecte le volume traditionnel : maison à rez-de-chaussée, à plan rectangulaire avec combles aménageables, toitures de tuiles ou ardoises avec lucarnes, pente à 40-45°, fenêtres sur pignons, sous-sols aménagés, construction en retrait de l'alignement, orientation personnelle.

Le principe de construction de type pavillonnaire est dominant au pourtour du noyau ancien. La maison est implantée au centre de la parcelle avec un jardin d'agrément. La proportion des volumes construits est modifiée : l'habitation est plus massive et la richesse des détails architecturaux réduite voire inexistante. Les matériaux utilisés sont le parpaing enduit et la tuile.

La création d'un aménagement d'ensembles est l'occasion d'une réflexion sur les formes urbaines ainsi que sur les liaisons.

En conclusion, la commune est caractérisée par une juxtaposition de deux styles, le centre ancien, de style traditionnel, qui conserve le patrimoine architectural et les zones alentours, de forme et aspect plus découpés.



Immeubles de logements locatifs : R+2/3+Combles



Aménagement d'ensemble / Lotissement - Implantation en continue - Rez-de-chaussée + combles ou R + I + Combles



Logements mixtes
(locatifs et privés)



III.4.4 Le patrimoine historique

Les monuments historiques

Plusieurs monuments font l'objet d'une servitude d'utilité publique.

En effet, LE TREPORT dénombre plusieurs monuments historiques classés :

- l'Eglise,
- le Presbytère,
- la Croix de carrefour des XVIème et XVIIème siècles, place du marché,

Il est à noter également l'existence d'un site classé par arrêté ministériel du 4 juin 1924 intitulé « Talus boisé situé à la base de l'église du côté du port ».

La ville du TREPORT reprend également une partie des constructions du secteur sauvegardé de Mers les Bains.

Le patrimoine vernaculaire

De plus, un certain nombre de maisons méritent d'être signalées de par leur époque de construction et leur architecture traditionnelle à la région.



SARL EspaçURBA



La croix de carrefour



L'Eglise Saint Jacques



Le Presbytère



Ancien Hôtel de Ville devenu musée



La gare



Les Halles

Le patrimoine archéologique

Les sites sont protégés par la loi n°80-532 du 15 Juillet 1980 (Article 257-1 du code pénal) : « Sera puni des peines portées à l'article 257 quiconque aura intentionnellement : soit détruit, abattu, mutilé, détérioré des découvertes archéologiques faites au cours des fouilles ou fortuitement, ou sur un terrain contenant des vestiges archéologiques ».

LE TREPORT se situe dans un secteur assez bien documenté dans le domaine archéologique. Néanmoins, des données ignorées du Service Régional de l'Archéologie sont toujours susceptibles de modifier la carte archéologique communale.

En effet, les informations ci-jointes ne représentent en aucun cas un inventaire exhaustif du patrimoine archéologique de la commune. D'autres sites non localisés dont l documentation est trop partielle peuvent ne pas avoir été mentionnés. Des découvertes fortuites sont donc toujours possibles.

Ces découvertes fortuites sont protégées par la loi validée du 17 Septembre 1941 (titre III). Les textes indiquent en substance que « Toute découverte fortuite mobilière ou immobilière intéressant la préhistoire, l'histoire, l'art, l'archéologie ou la numismatique, doit être signalée immédiatement à la Direction Régionale des Affaires Culturelles de la Haute Normandie (Service régional de l'Archéologie), soit par l'intermédiaire de la Mairie ou de la Préfecture du Département. Les vestiges découverts ne doivent en aucun cas être aliénés ou détruits avant l'examen par un spécialiste mandaté par le Conservateur régional. »

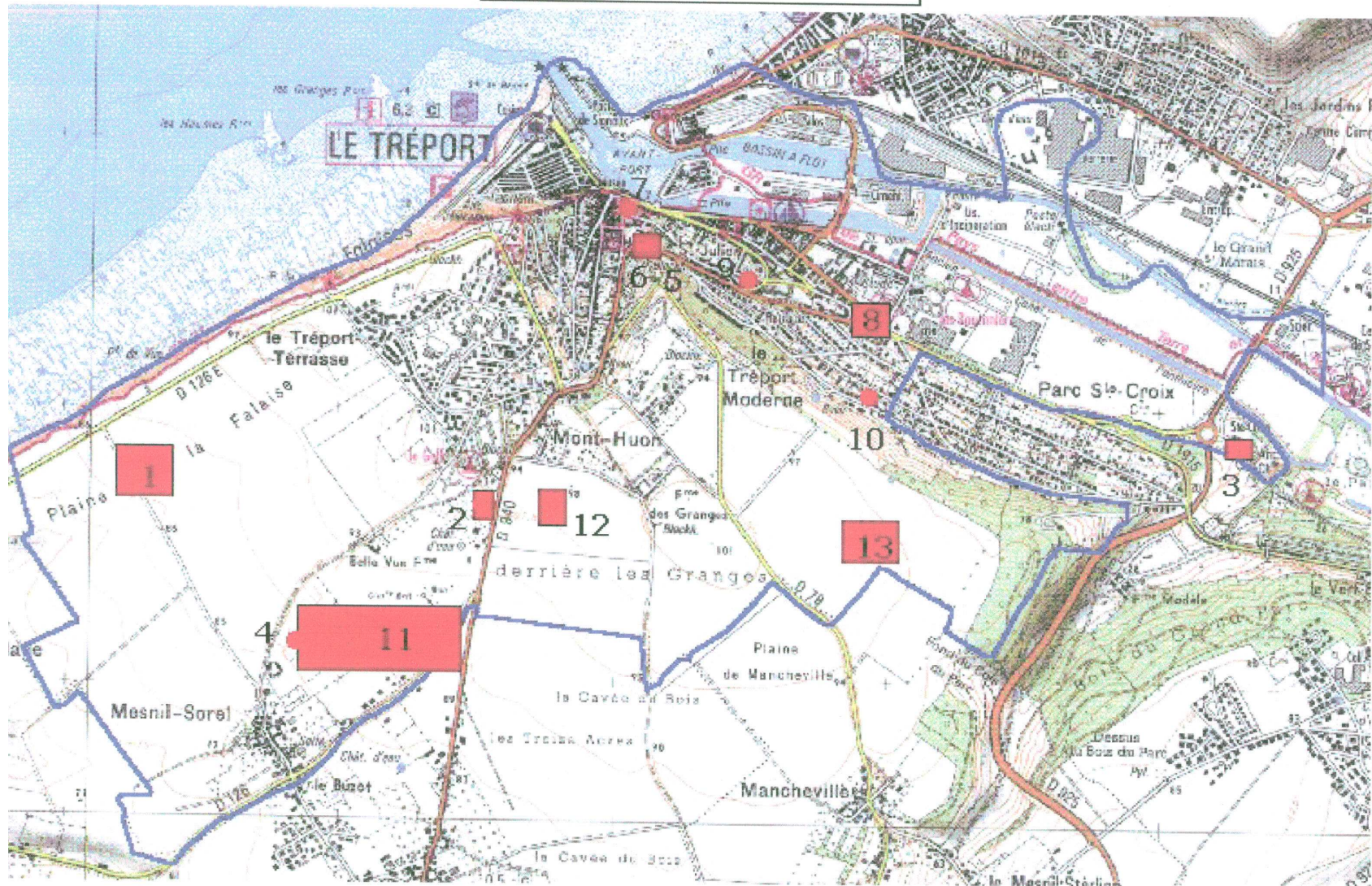
A titre d'information, la loi n°2001-44 du 17 Janvier 2001 relative à l'archéologie préventive et son décret d'application n°2002-89 du 16 Janvier 2002 ont modifié les modalités d'instruction des dossiers d'urbanisme.

A ce titre tous les projets de lotissement, des Zones d'Aménagement Concerté, les aménagements précédés d'une étude d'impact, les travaux sur immeubles protégés au titre de la loi sur les Monuments Historiques seront transmis pour avis à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (Service régional de l'archéologie). Ils pourront le cas échéant faire l'objet de prescriptions archéologiques.

Le service régional de l'archéologie de Haute-Normandie a transmis une liste ainsi que la localisation des sites archéologiques. Ainsi plusieurs sites ont été recensés sur le TREPORT et repris sur un plan joint page suivante.

La liste des sites figurant sur la carte jointe page suivante fait état du patrimoine archéologique de la commune du TREPORT.

LE TREPORT données archéologiques



cartographie SRA Haute-Normandie - données au 30/09/03

1/25000

N°	Nom du site	lieu-dit	Interprétation	Chronologie
1		La Plaine de la falaise	villa	gallo-romain
2		Mont Huon	cimetière	Haut moyen âge
2		Mont Huon	inhumation	Haut moyen âge
3	Prieuré Sainte-Croix	Ferme de Sainte-Croix	prieuré	Moyen âge
4			dépôt monétaire	gallo-romain
5	ABBAYE SAINT MICHEL		monastère	Moyen âge
6	Abbaye Saint-Michel		cimetière	Moyen âge
6	Abbaye Saint-Michel		inhumation	Moyen âge
7	Eglise Saint-Jacques		église	Moyen âge
8	Léproserie Saint Nicolas		léproserie	Bas moyen âge
9		Estuaire	hôpital	Moyen âge
10		Sainte-Croix	occupation	Paléolithique
11		Entre les deux chemins	occupation	gallo-romain
12		Derrière les Granges	occupation	gallo-romain
13			occupation	gallo-romain

Observations : découverte du XIXe siècle non localisée sur la carte, de sépultures peut-être mérovingiennes dans une carrière près du prieuré à Sainte-Croix-du-Parc.

QUATRIEME PARTIE – LES RISQUES, LA SYNTHESE DU DIAGNOSTIC ET LES OBJECTIFS COMMUNAUX

En application de l'article L.121-1-3 du code de l'urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme doit prendre en considération l'existence de risques naturels prévisibles et de risques technologiques. Cette prise en considération devra être justifiée dans le rapport de présentation et se traduire par des mesures particulières dans le zonage.

Ainsi, suivant le porter à connaissance, la commune du TREPORT est exposée à des risques naturels et technologiques.

IV.1 Les risques naturels

IV.1.1 Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les projets de SAGE.

Le SDAGE, approuvé le 20 Septembre 1996, concourt à l'aménagement du territoire et du développement durable du bassin Seine-Normandie par la mise en œuvre d'une gestion globale et équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques.

Les enjeux majeurs du SDAGE sont les suivants :

- gestion et protection des milieux aquatiques,
- gestion qualitative de la ressource,
- gestion quantitative de la ressource, prévention et gestion des risques, les inondations et les étiages.

Depuis la loi du 21 avril 2004, portant transposition de la directive 2000/60/CE du parlement européen et du conseil du 23/10/2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, le PLU doit intégrer dans un rapport de compatibilité les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE.

Le PLU doit intégrer les orientations du SDAGE.

IV.1.2 Le plan de prévention des risques

L'élaboration d'un PPRI a été prescrite en 2006. Selon les dispositions de l'article L.562-4 du code de l'environnement et R126-1 du code de l'urbanisme, le PPRI une fois approuvé vaudra servitude d'utilité publique et s'imposera au PLU.

IV.1.3 Les inondations par ruissellement

Concernant la commune du TREPORT, il a été constaté l'état de catastrophe naturelle à plusieurs reprises par

- arrêté interministériel du 06/08/2001 pour les inondations et coulées de boue respectivement du 07/07/2001
- arrêté interministériel des 16/03/1990 et 17/07/1996 pour les inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues respectivement du 11/02/1990 et du 19/02/1996

Les cartes tirées de l'atlas des zones inondées du bassin versant de la Bresle, document réalisé par BCEOM et finalisé en novembre 2005, planches n° 1 et n° 2 sont jointes en annexe de ce rapport de présentation.

L'intégration d'un volet hydrologique dans un document d'urbanisme a pour but :

- de recenser les secteurs pouvant faire l'objet de ruissellements naturels concentrés. Tout décideur devra ensuite faire procéder aux examens complémentaires du risque inondation, en préalable à l'implantation de toute nouvelle construction dans ces secteurs : l'objectif étant d'éviter toute construction en zone d'aléa ;
- de veiller à ne pas aggraver les risques, en cartographiant les secteurs bâtis vulnérables connus.

Un bilan hydrologique a été réalisé en Novembre 2004 par l'AREAS. Le syndicat de bassin versant de l'Yères et de la Côte a été consulté lors de l'élaboration du PLU. Le bilan complet de l'AREAS est joint en annexe de ce rapport de présentation.

En résumé,

Le territoire du TREPORT se trouve à l'embouchure de la vallée de la Bresle, en rive gauche. On distingue deux bassins versants :

1. le bassin versant de la Bresle, dont deux talwegs notés 1 et 2 qui ruissellent sur le versant de rive gauche et débouche en milieu urbanisé,
2. le bassin versant de Mesnil Val, dont deux talwegs notés 3 et 4 qui prennent naissance sur le territoire du Tréport.

En centre ville, il existe des problèmes liés à des débordements des réseaux pluviaux.

De même, le fond de vallée de la Bresle est soumis à des débordements de rivière, notamment sous l'influence de la marée et des remontées de nappe phréatique.

La cartographie est jointe ci-après ainsi qu'en annexe de ce présent rapport de présentation.



IV.1.4 Les cavités souterraines

Le département de la Seine Maritime est soumis à des risques liés à la présence de nombreuses cavités souterraines correspondant à des phénomènes naturels ou d'exploitations humaine.

En 1997, une analyse statistique menée sur 62 marnières dans le département de Seine-Maritime menée par le BRGM (Bureau de Recherche Géologique Minière) a permis d'identifier que dans 98% des cas leur dimension maximale était inférieure ou égale à 55 m. Bien que leur inventaire reste difficile à réaliser, le nombre de marnières creusées en Seine-Maritime est de l'ordre de 80 000.

Les informations dont dispose l'Etat proviennent des recensements ou déclarations correspondants à des indices de surfaces (puits d'accès, affaissement, effondrement et informations locales).

Par ailleurs, les déclarations d'ouverture de marnière enregistrées aux archives communales ou départementales depuis 1853 (notamment les registres déclaratifs entre 1888 et 1911) constituent des sources pour la localisation des marnières ; 6 ouvertures de marnières y sont recensées.

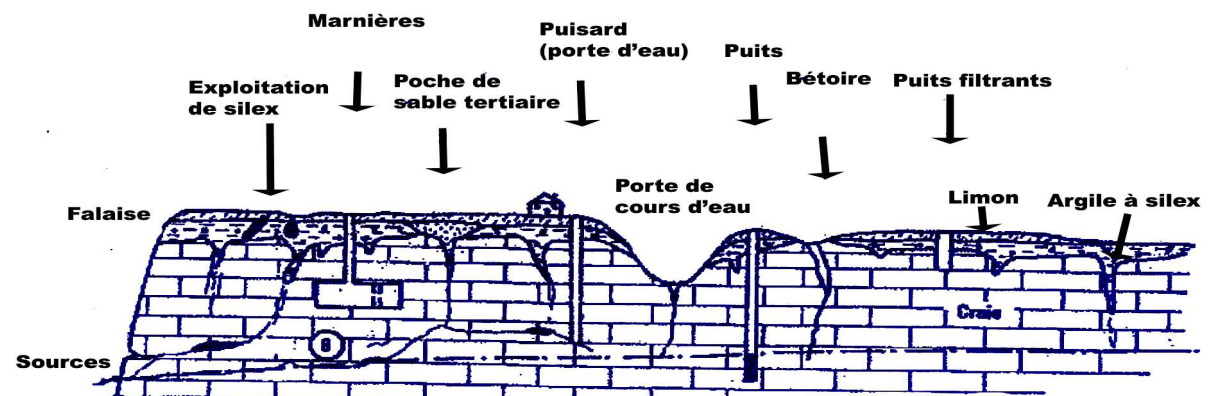
Un effondrement de terrain n° 6 impasse G. Flaubert a donné lieu à une étude du CETE en août 2001.

Par ailleurs, à la suite d'un courrier de 1995, la commune du TREPORT n'a pas répondu à l'enquête diligentée par le Préfet afin d'indiquer si des cavités souterraines existaient sur son territoire.

Afin de localiser les indices de vides, la commune a engagé une étude. Ainsi, en 2006, le bureau d'études « ALISE ENVIRONNEMENT » a recensé les indices de vides présents sur la commune. Une carte est reprise en annexe de ce dossier. La liste des indices et des déclarations a fait l'objet d'un rapport et de fiches descriptives disponibles en mairie.

**Chaque indice fait l'objet d'une fiche descriptive.
Ce document est consultable en mairie du
TREPORT.**

Schéma explicatif relatif aux différents types de
cavités souterraines



Légende des différents indices de vides recensés sur LE TREPORT par le bureau d'études « ALISE ENVIRONNEMENT » et périmètres de protection induits :

Tableau des indices de cavités souterraines

Indice N°	Parcelles cadastrales	Précision	Sources					Type probable d'indice	Matière probablement extraite	Périmètre de protection en mètres
			Départementale	Communale	Etude	Enquête orale	Autre			
76-711-01	AC - BC - BD	Invisible	Déclaration d'ouverture					Carrière souterraine	Marne	60
76-711-02		Non localiser	Déclaration d'ouverture					Carrière souterraine	Marne	60
76-711-03	AT 55 - 56 - 61 - AD 51 - 53 - 54 - 55 - 56 - 95 - 96 - 97 - 98 - 99 - 100	Invisible	Déclaration d'ouverture					Carrière souterraine	Marne	60
76-711-04	ZA 4 - 5 - 6	Invisible	Déclaration d'ouverture					Carrière souterraine	Marne	60
76-711-05	ZB 10 - AO - 62 - 63 - 144 - 145 - 157 - 158 - 62 - 63 - 108 - 110 - 111	Visible	Déclaration d'ouverture					Carrière à ciel ouvert	Argile	0
76-711-06	AO 72	Visible	Déclaration d'ouverture					Carrière à ciel ouvert	Argile	0
76-711-07	ZA - 28 - 31 - 32	Invisible	Déclaration d'ouverture					Carrière souterraine	Marne	60
76-711-08		Non localiser	Déclaration d'ouverture				Ets Industrielles de la Varenne (1949)	Carrière à ciel ouvert	Caillou	0
76-711-09		Non localiser	Rapport du service des mines					Carrière à ciel ouvert	Argile	0

76-711-10		Non localiser	Rapport du service des mines					Carrière à ciel ouvert	Sable	0
76-711-11		Non localiser	Rapport du service des mines					Carrière à ciel ouvert	Caillou	0
76-711-12		Non localiser	Rapport du service des mines					Carrière à ciel ouvert	Caillou	0
76-711-13	AB 724	Invisible			BRGM (BD MVT) - CETE : Affaire 6748 (2001)			Karstique	Sans objet	35
76-711-14	BD 68	Visible			BRGM (BD MVT)		Paris Normandie (14/02/02)	Indéterminée	Sans objet	60
76-711-15	AS 207	Invisible			BRGM (BD MVT)			Autre	Sans objet	0
76-711-16	AD 29 - AV 83 - 84 - 85 - 86 - 87- 88 - 89 - 90 - 216	Invisible			BRGM (BD cavités) - CETE : Affaire 5978 (1987)	12		Carrière souterraine	Marne	
76-711-17	ZC 12	Invisible				24 - 19		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-18	ZA 45	Visible				30		Carrière à ciel ouvert	Argile	0
76-711-19	ZA 16	Invisible				20		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-20	AC 66	Invisible				36		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-21	ZA 12	Visible				36		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-22	ZB 3	Visible				36		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-23	AX 59	Invisible				23		Puits filtrant	Sans objet	0
76-711-24	AX 59	Invisible				24		Autre	Sans objet	0
76-711-25	AV 164	Invisible				37		Puits filtrant	Sans objet	0
76-711-26	AC 65	Visible				74		Autre	Sans objet	0
76-711-27	AC 11	Visible				19 - 47		Autre	Sans objet	0
76-711-28	ZA 17 - 19	Invisible				19		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-29	ZC 7	Visible				15		Carrière souterraine	Marne	60
76-711-30	ZC 21	Invisible				57		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-31	ZA 19	Invisible				47		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-32	AL 36 - 24	Visible				62		Puits à eau	Sans objet	0

76-711-33	ZC 39	Visible				15		Carrière souterraine	Marne	60
76-711-34	AS 268	Invisible				37		Puits filtrant	Sans objet	0
76-711-35	ZB 13	Invisible				35		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-36	ZB 13	Invisible				35		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-37	ZB 13	Invisible				35		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-38	ZA 21	Invisible				35		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-39	ZA 32	Invisible				35		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-40	ZC 3	Invisible				35		Indéterminée	Sans objet	60
76-711-41	ZC 17	Invisible				76		Autre	Sans objet	0
76-711-42	ZA 9 - 10 - 11 - 12	Visible					Terrain - témoignage de la police municipale	Autre	Sans objet	0
76-711-43	AD 55 - 101	Visible					Terrain	Carrière souterraine	Marne	60
76-711-44	AD 101	Visible					Terrain	Indéterminée	Sans objet	60
76-711-45	AD 101	Visible					Terrain	Indéterminée	Sans objet	60
76-711-46	AD 99	Visible					Terrain	Indéterminée	Sans objet	60
76-711-47		Visible					Terrain	Autre	Sans objet	0
76-711-48	ZA 32	Visible					Terrain	Indéterminée	Sans objet	60
76-711-49	AO 110 - 111 - 62b	Visible					Terrain	Carrière à ciel ouvert	Argile	0
76-711-50	AO 108 - 109	Visible					Terrain	Indéterminée	Sans objet	60
76-711-51	AC 66a	Visible					Terrain	Indéterminée	Sans objet	60
76-711-52	AM 37	Visible					Terrain	Carrière à ciel ouvert	Marne	0
76-711-53	AO 135 - 179 - 186	Visible		Réunion mairie				Carrière à ciel ouvert	Argile	0

La méthodologie

La méthodologie retenue pour l'identification des aléas est la suivante :

- recherche aux archives communales et départementales afin d'analyser les déclarations d'ouvertures de carrières,
- analyse de différents cadastres (napoléonien, ...),
- interrogation des propriétaires suivant les surfaces cadastrales,
- interrogation des « anciens » afin de collecter la mémoire,
- consultation et analyse de différentes photos aériennes afin de détecter des zones d'ombre, relief, ...
- réunion publique afin de sensibiliser la population et de recueillir d'éventuelles informations sur la présence de marnières,
- observations de terrains,
- report sur le cadastre.

La doctrine de l'Etat suivant les périmètres de protection :

Les périmètres de protection varient suivant l'indice découvert. En effet, autour des indices de cavités souterraines, des périmètres d'un rayon de 60 m (pour les indices liés à la présence de marnières) ou de 35 m (pour les indices karstiques, bétoires) sont à instaurer.

Dans certains cas, lorsque des indices n'ont pu être localisés précisément, des parcelles napoléoniennes font référence du risque. C'est alors un périmètre de rayon de 60 mètres qui s'appliquent autour de la parcelle concernée.

La levée des risques et les périmètres de protection

Ces différents périmètres entraînent l'inconstructibilité des zones. Par contre, en cas d'études de sol (sondages, décapages, ou toutes autres techniques) et finalement rebouchage quand l'indice a été retrouvé, le terrain devient constructible.

La gestion de l'existant dans les secteurs de risques

Toutefois, dans les espaces concernés par des périmètres de protection, le règlement autorise :

- Les extensions mesurées des constructions existantes pour l'amélioration du confort des habitations, sous réserve que ces travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements ainsi que leurs annexes de faible emprise, jointives ou non,
- Les reconstructions après sinistre sauf si ce sinistre est lié à un effondrement du sol,
- Les aménagements ayant pour objet de vérifier ou supprimer les risques,
- Les voiries ou ouvrages techniques.

IV.1.5 Les falaises

Le département de Seine-Maritime comporte des falaises sur 130 km de façade maritime, mais aussi en bordure de la vallée de la Seine. Les mouvements de terrain liés aux falaises sont dus à des processus lents de dissolution ou d'érosion favorisés par l'action de l'eau et de l'homme.

Le recul généralisé du trait de côte est évalué sur plusieurs décennies à environ 20 centimètres par an. Il associe une érosion maritime s'exerçant en pied de falaise à des éboulements dus à la structure géologique (fracturation en particulier) et des facteurs continentaux aggravant notamment la circulation des eaux souterraines et d'infiltration.

Leur recul permanent, soit imperceptiblement chaque année, soit brutalement par écroulement spectaculaire, entraîne d'une part une grande vulnérabilité des habitations construites en crête de falaise, qui, pour certaines, se rapprochent du vide, d'autre part un danger dans les zones accessibles et touristiques, notamment en pied de falaises, lors des éboulements.

Des éboulements, chutes de blocs et cailloux affectent la falaise sur l'ensemble du littoral et sont, la plupart du temps, imprévisibles. Des glissements en masse de terrain peuvent également se manifester localement à la faveur de structures géologiques particulières.

De manière générale, le recul du haut de la falaise crayeuse dans le secteur concernant Criel sur Mer - LE TREPORT est de 26,9 centimètres par an sur la période comprise entre 1966 et 1995. (Etude COSTA, 2001).

Deux effondrements ayant eu lieu en août 2001 ont été notés dans l'étude ROCC, (rapport BRGM RP-51381, décembre 2001). Un réaménagement des plages de Mers les Bains et LE TREPORT est en cours de réalisation par le syndicat intercommunal d'études et de réalisation de défense du littoral de Mers les Bains / LE TREPORT.

Une cartographie de ce risque sur le littoral haut normand, réalisée par la DDE en 2002, a permis de reprendre sur le plan de zonage les zones d'aléa, en application de l'article R.123-11 b.

CARTOGRAPHIE DU RISQUE LIE A LA FALAISE SUR LE LITTORAL HAUT NORMAND

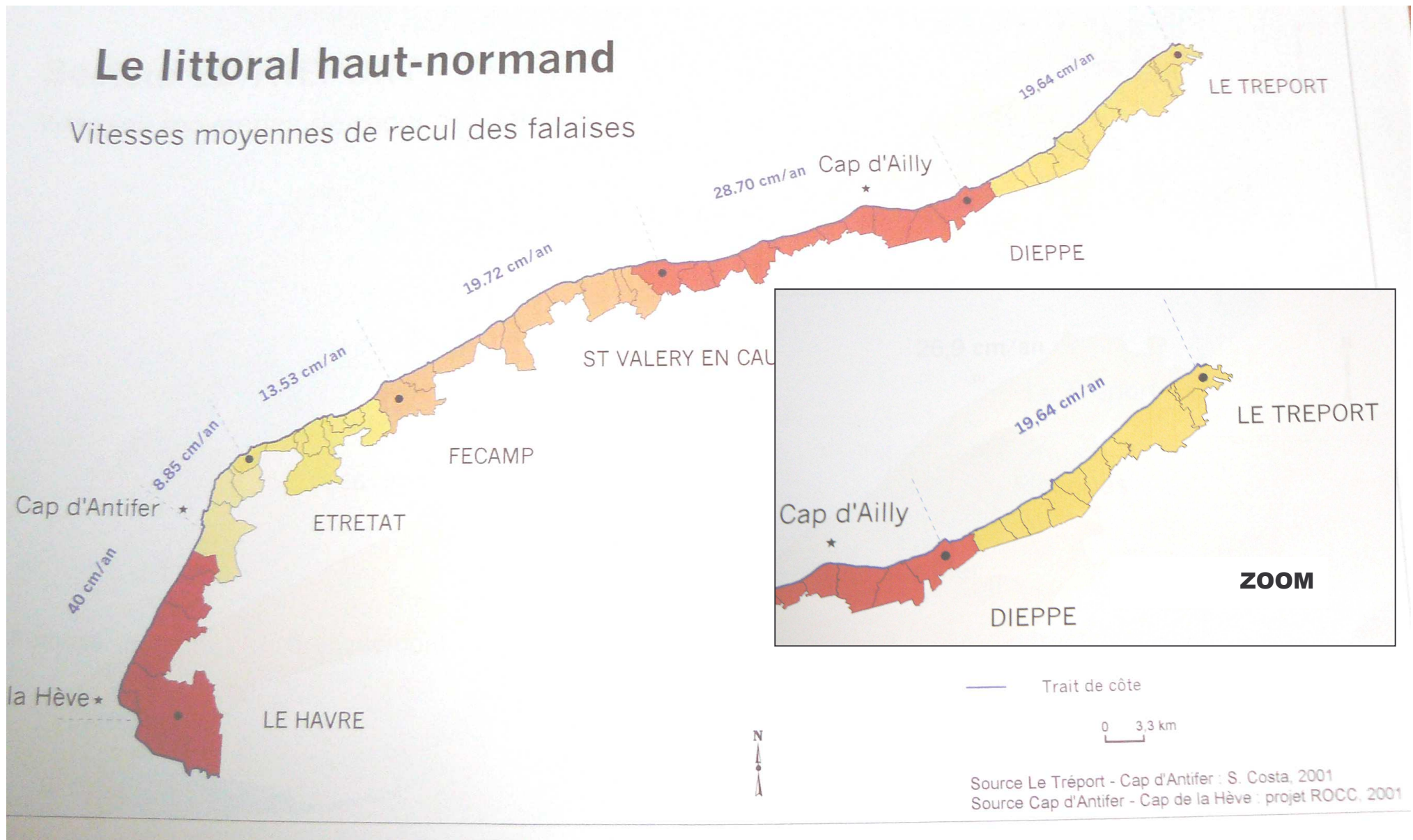
Eléments pour la mise en œuvre de la politique de prévention des risques

Document issu de l'annexe 1 : les cartes d'aléa



Le littoral haut-normand

Vitesses moyennes de recul des falaises



CARTOGRAPHIE DU RISQUE LIE A LA FALAISE SUR LE LITTORAL HAUT NORMAND

Eléments pour la mise en œuvre de la politique de prévention des risques

Document issu de l'annexe 3 : les cartes de risques



IV.2 Les risques technologiques

IV.2.1 Les établissements Seveso et autres, les périmètres de danger à prendre en compte au titre de la maîtrise de l'urbanisation

Les installations classées pour la protection de l'environnement générant des zones de risques sortant de l'enceinte de l'établissement et qui affectent le territoire de la commune du TREPORT sont reprises sur la carte de la DRIRE jointe page 93 de ce rapport. Dans le porter à connaissance, il est précisé que le territoire de la commune du TREPORT est impacté par les zones de dangers des établissements industriels suivants :

- Saint Gobain Desjonquères : Industrie du verre. Etablissement potentiellement dangereux compte tenu du stockage de différents produits. L'accident majeur identifié est l'incendie de la cuve d'hydrogène engendrant des distances de dangers.
- UCA

Pour chaque accident majeur identifié, 3 types d'effets sont à prendre en compte :

- l'effet thermique, lié à un incendie,
- l'effet de pression, lié à une explosion,
- l'effet toxique, lié à la fuite d'un produit, aux gaz de décomposition ou aux fumées.

Les zones de dangers sont susceptibles d'évoluer dans le temps dans la mesure où les études de dangers sont des documents qui doivent être réexaminés dans un délai n'excédant pas 5 ans.

Dans ces documents figurent les scénarios et les distances de dangers associés à retenir au titre de la maîtrise de l'urbanisation. Pour l'établissement des plans d'urgence, d'autres scénarios conduisant à des distances de dangers plus grandes peuvent être retenues par le préfet. (cf. Plan Particulier d'Intervention, Dossier Départemental des Risques Majeurs et Dossier Communal de Synthèse).

SAINT GOBAIN DESJONQUERES :

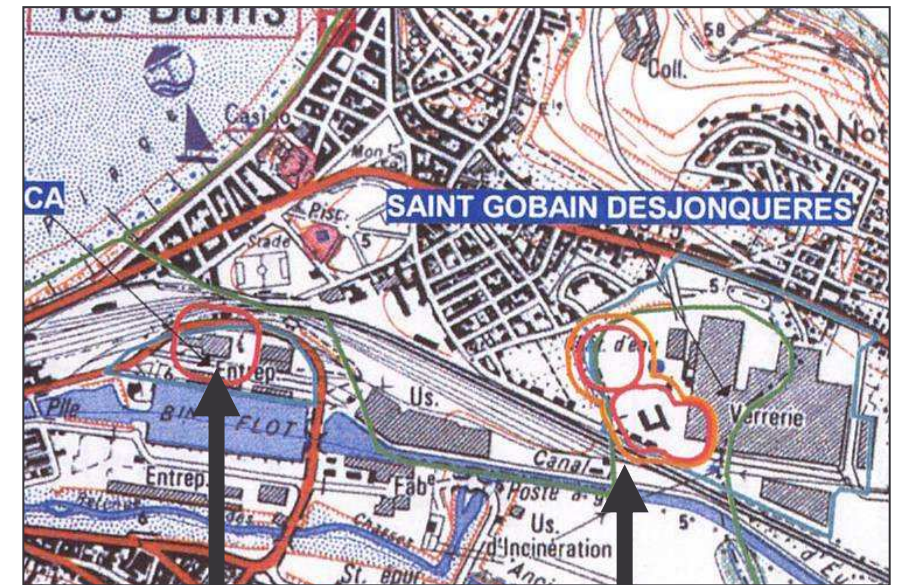
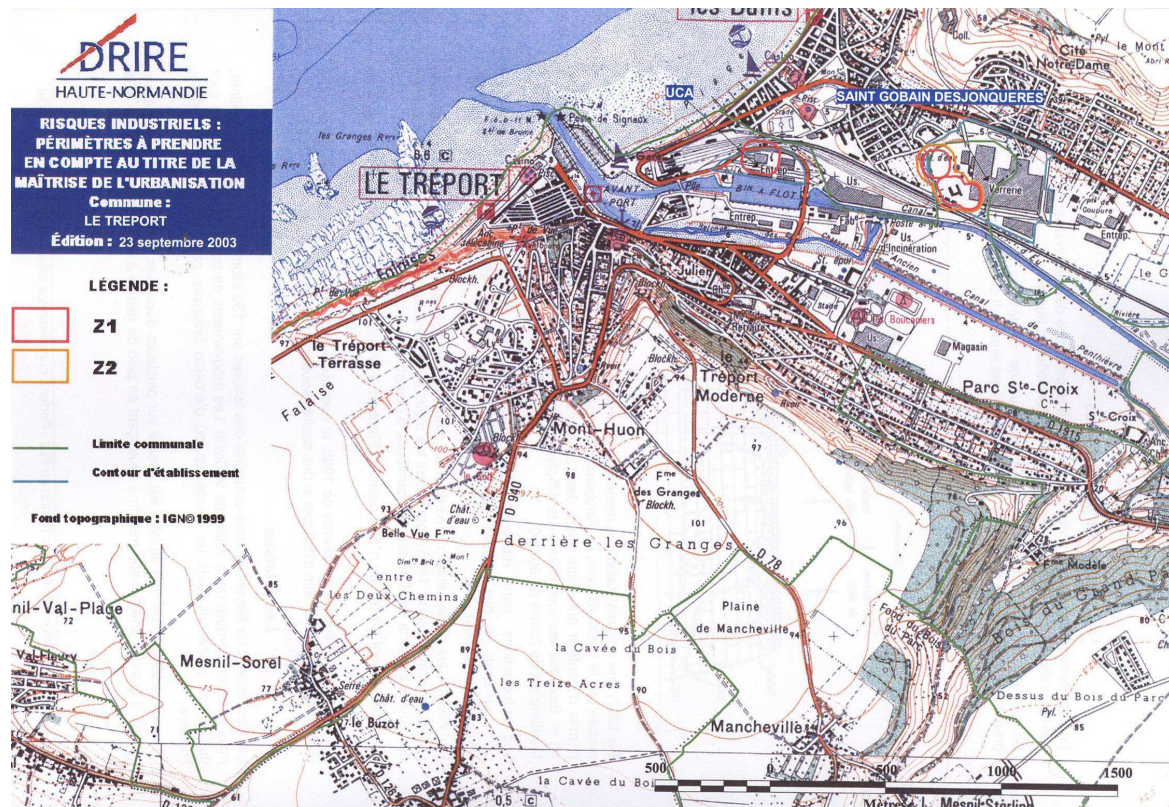
- industrie du verre,
- établissement potentiellement dangereux compte tenu du stockage de différents produits,
- l'accident majeur identifié est l'incendie de la cuve d'hydrogène engendrant des distances de dangers.

Concernant UCA, il n'y a plus lieu de le retenir dans le porter à connaissance : les silos ont été démolis et donc ne génèrent plus de périmètres de protection.

En tout état de cause, toute information nouvelle et d'importance fera l'objet d'une communication complémentaire.

Le tableau ci-dessous indique les distances de danger pour les scénarii d'accident. La carte est jointe ci-dessous.

Etablissement	Type d'installation	Nature	Emploi	Effet	Scénario	Z1	Z2
Saint Gobain Desjonquères	Verrerie	Cartons, plastiques	Stockage	Thermique	Incendie	33	53
Saint Gobain Desjonquères	Cuves	Hydrogène	Stockage	Thermique	Incendie	50	73
Saint Gobain Desjonquères	Cuves	Fuel	Stockage	Thermique	Incendie	40	50
UCA	NEANT	NEANT	NEANT	NEANT	NEANT	NEANT	NEANT



UCA : les silos ont été démolis et donc ne génèrent plus de périmètres de protection.

ST GOBAIN DESJONQUERES : périmètres de risques Z1 et Z2

IV.2.2 Les sols pollués et les sites industriels

Un site pollué est un site dont le sol, le sous-sol ou les eaux souterraines ont été pollués par d'anciens dépôts de déchets ou l'infiltration de substances polluantes. Ces pollutions sont souvent dues à d'anciennes pratiques sommaires d'élimination des déchets, mais aussi à des fuites ou des épandages accidentels de produits chimiques.

Il a été recensé sur la commune du TREPORT deux sites pollués (source BASOL fichier du MATE, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement du 29/01/2002) : CAPA et EDF GDF.

Par ailleurs, il a été recensé sur la commune du TREPORT plusieurs sites susceptibles d'être pollués dont les caractéristiques sont rassemblées dans le tableau situé page suivante (source Internet BASIAS, Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service, Service de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement).

Les sites susceptibles d'être pollués peuvent être recensés suivant deux sources : BASIAS et BASOL. Leur définition est précisée page suivante.

L'inventaire BASIAS reprend donc des sites susceptibles d'être pollués, il n'y a donc pas de traduction réglementaire dans les documents graphiques du P.L.U.. Toutefois, une étude de sol sera nécessaire avant d'envisager l'éventuelle reconversion de ces sites.

Quant à **l'inventaire BASOL**, il reprend des sites réellement pollués, recensés par les pouvoirs publics et faisant l'objet d'une action. BASOL impose une traduction réglementaire dans les documents graphiques.

Les fiches BASOL jointes ci-après, indiquent que pour « EDG GDF » les analyses effectuées ont mis en évidence l'existence de certains composés liés à l'activité de production de gaz manufacturé. Quant au site « CAPA », il s'agit en fait d'une pollution par les hydrocarbures du fait d'une fuite. La conclusion a précisé que compte tenu des travaux effectués et de la situation portuaire du site, la surveillance des eaux n'était pas nécessaire.

Ainsi, seul le site EDF GDF a été signalé sur les document graphique, plan de zonage du P.L.U..

Pourquoi Basias : La France a été l'un des premiers pays européens à conduire des inventaires des sites pollués d'une façon systématique (premier inventaire en 1978). Les principaux objectifs de ces inventaires sont :

- recenser, de façon large et systématique, tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement,
- conserver la mémoire de ces sites,
- fournir des informations utiles aux acteurs de l'urbanisme, du foncier et de la protection de l'environnement.

La réalisation d'inventaires historiques régionaux (IHR) des sites industriels et activités de service, en activité ou non, s'est accompagnée de la création de la base de données nationale BASIAS.

Cette banque de données BASIAS a aussi pour objectif d'aider, dans les limites des informations récoltées, les notaires et les détenteurs des sites, actuels ou futurs, pour toutes transactions immobilières. Il faut souligner que l'inscription d'un site dans la banque de données BASIAS ne préjuge pas d'une éventuelle pollution à son endroit. Compte tenu des finalités affichées, BASIAS a reçu un avis favorable de la Commission Nationale sur l'Informatique et les Libertés (CNIL) en septembre 1998. La création de BASIAS et les principes de son utilisation sont définis dans l'arrêté ministériel du 10 décembre 1998 publié le 16 avril 1999, ainsi que dans deux circulaires ministérielles, en date du 26 avril 1999, adressées aux Préfets et aux Directeurs Régionaux de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE).

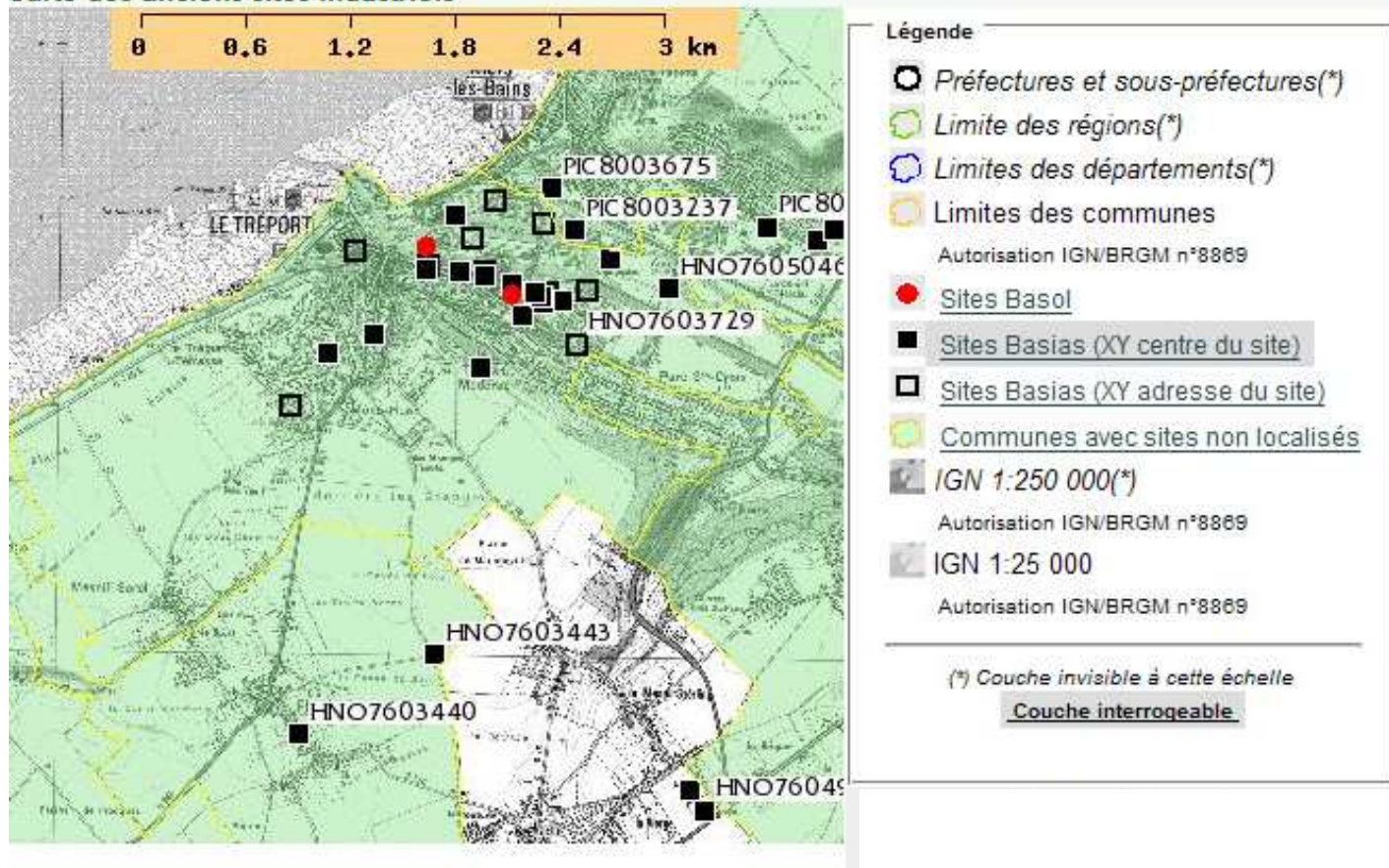
Les inventaires Basias et Basol

La sensibilisation de l'ensemble des acteurs est l'un des outils d'une politique de prévention des risques liés à la pollution des sols. C'est dans le but de développer une vigilance à tous les niveaux que, sous l'égide du ministère en charge de l'Environnement, le BRGM a développé, depuis 1994, des inventaires des sites ayant été occupés par des activités de type industriel. Cette base de données appelée BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) est accessible librement sur Internet (<http://basias.brgm.fr>). L'inventaire historique BASIAS est avant tout destiné au grand public, aux notaires, aux aménageurs et doit servir à apprécier les enjeux relatifs à l'état d'un terrain en raison des activités qui s'y sont déroulées.

Par ailleurs, à travers la base BASOL (<http://basol.environnement.gouv.fr>), le ministère de l'Écologie et du Développement Durable met à disposition la liste des sites pollués recensés par les pouvoirs publics, faisant l'objet d'une action. Cette base est le prolongement des importantes actions de recensement entamées au début des années 1990 ; dans ce cadre, de nombreux diagnostics ont été réalisés au cours de la décennie passée pour connaître les problèmes posés par ces sites et mettre en place les mesures afin qu'ils ne soient pas générateurs de risque compte tenu de l'usage qui en est fait.



Carte des anciens sites industriels



Sur la commune du TREPORT, il est donc recensé des sites BASIAS et BASOL, conformément à cet inventaire extrait du site Internet de la DRIRE.

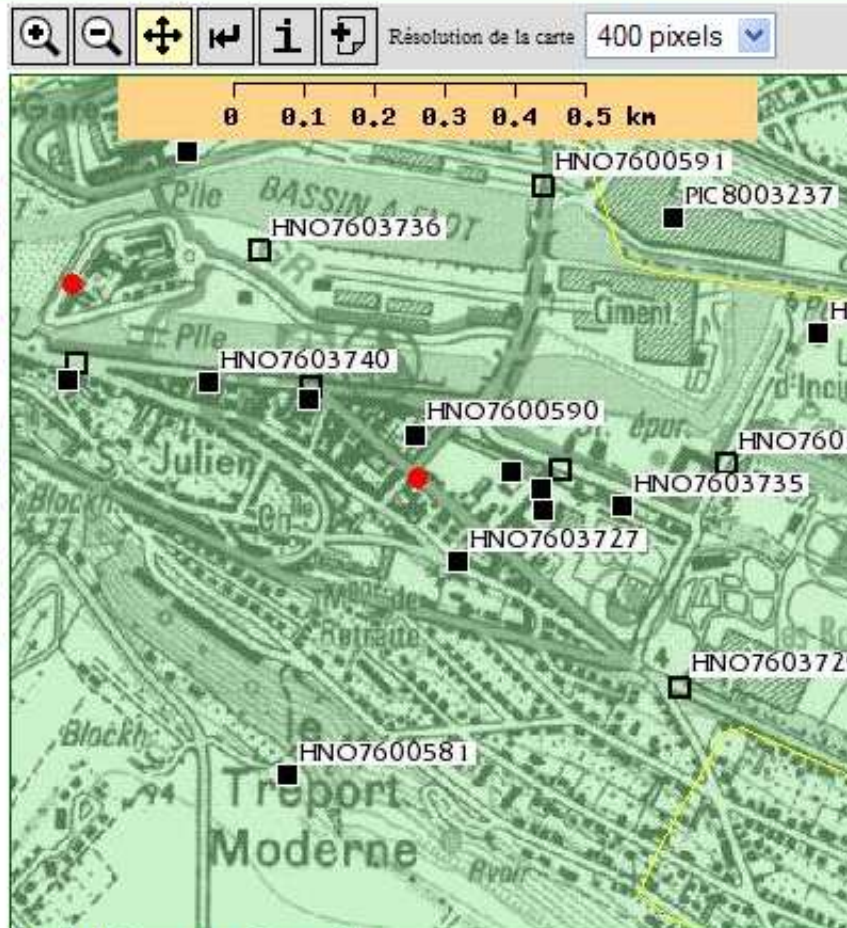
Les sites BASIAS sont repris en annexe de ce rapport de présentation, aucune information dans les documents graphiques n'a été reprise.

Les sites BASOL sont repris page suivante à travers un zoom de la DRIRE (site Internet). Une traduction sur les documents graphiques a été reprise. Les fiches des sites sont jointes page 96.

Document extrait du site Internet de la DRIRE



- [Présentation](#)
 - [Définitions](#)
 - [Contexte législatif](#)
 - [Accès aux données](#)
 - [Liste des sites](#)
 - [→ Carte des sites](#)
-
- [Droits d'usage](#)
 - [Retour accueil](#)
 - [Liens](#)
 - [Aide](#)
 - [Contact / FAQ](#)



Autoriser les Popups pour accéder aux fiches

[Imprimer la carte](#)

Légende

- ☒ Préfectures et sous-préfectures(*)
- ☒ Limite des régions(*)
- ☒ Limites des départements(*)
- ☒ Limites des communes
- Autorisation IGN/BRGM n°8869
- ☒ [Sites Basol](#)
- ☒ [Sites Basias \(XY centre du site\)](#)
- ☒ [Sites Basias \(XY adresse du site\)](#)
- ☒ [Communes avec sites non localisés](#)
- ☒ IGN 1:250 000(*)
- Autorisation IGN/BRGM n°8869
- ☒ IGN 1:25 000
- Autorisation IGN/BRGM n°8869

(*) Couche invisible à cette échelle

[Couche interrogeable](#)

Zoom : Document extrait du site Internet de la DRIRE

Région : HAUTE NORMANDIE
Département : 76
Site numéro : 111
Date de création de la fiche ou de sa dernière mise à jour : 27/01/2004
Auteur de la qualification : DRIRE (SUBDIVISION SPECIALISEE 2)

Localisation et identification du site

Nom usuel du site : Agence EDF GDF Services du Treport
Localisation :
Commune : LE TREPORT
Code postal : 76470 - Code INSEE : 76711
Coordonnées Lambert X : 531593.44 Y : 2562928.91
Référéntiel : LAMBERT II ETENDU
Précision : ADRESSE (RUE)
Adresse : 21, Avenue des Canadiens
Lieu-dit :
Responsable(s) actuel(s) du site : PROPRIETAIRE
il s'agit DU DERNIER EXPLOITANT
La qualité du responsable : PERSONNE MORALE PRIVEE
Propriétaire(s) du site :
Nom Qualité
EDF PERSONNE MORALE PRIVEE
Affichage cartographique :
BASIAS GEOSIGNAL
Coordonnées

Caractérisation du site

Description du site :

Le terrain situé en zone résidentielle, d'une superficie de 6 675 m² a accueilli de 1875 à 1952, une usine à gaz fabriquant du gaz à partir de la distillation de la houille.

Actuellement le terrain, clôturé et surveillé, comprend des bâtiments administratifs et d'exploitation du centre EDF-GDF Services construits en 1983.

Description qualitative à la date du 23/09/2003 :

Gaz de France a hiérarchisé ses actions sur les 487 sites d'anciennes usines à gaz qu'il gère répartis sur l'ensemble du territoire. La méthodologie retenue a consisté à hiérarchiser les sites en fonction de leur sensibilité vis à vis de l'environnement (usage du site, vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles présence et type de population sur le site...). L'application de cette méthode a abouti à l'établissement de 8 classes de priorité pour lesquelles les engagements de Gaz de France ont fait l'objet d'un protocole d'accord relatif à la maîtrise et au suivi de la réhabilitation des anciens terrains d'usines à gaz entre le Ministère de l'Environnement et Gaz de France signé le 25 avril 1998.

Le site de l'ancienne usine à gaz du Treport est en classe 2 du protocole. Conformément aux engagements pris dans le protocole, ce site a fait l'objet d'un diagnostic initial dont les principaux objectifs sont, outre les recherches historiques et documentaires, la recherche des ouvrages enterrés, l'évaluation de l'impact du site sur les ressources locales en eau (eaux souterraines et superficielles) et la caractérisation du sol superficiel pour évaluer les risques de contact direct et ceux liés à d'éventuelles émanations gazeuses. Ce diagnostic, effectué par un bureau d'étude à la demande de Gaz de France, a mis en évidence l'existence de deux cuves à goudron enterrées. La neutralisation d'une de ces cuves a été effectuée en avril 1998. Environ 100 tonnes de matériaux souillés ont été évacués et incinérés. Les travaux de neutralisation de la seconde cuve ont été réalisés du 9 au 31 janvier 2001 (traitement des goudrons chez SEDIBEX et 10 tonnes d'eaux résiduelles chez SEREP).

Des prélèvements de sol superficiel dans les zones découvertes, suivis d'analyses chimiques ont montré l'existence de composés issus de l'ancienne activité. Une couche de terre végétale a été rapportée afin d'éliminer les risques de contact direct pour les personnes fréquentant le site.

Trois piézomètres permettent la surveillance des eaux souterraines. Les paramètres suivants sont recherchés : NH4, BTEX, HAP, CN totaux et libres. Un courrier a été transmis à GDF le 10/07/03 lui faisant part de la stabilité des résultats.

Les analyses effectuées sur les eaux de la nappe alluviale, au moyen des trois piézomètres installés sur le site ont mis en évidence l'existence de certains composés liés à l'activité de production de gaz manufacturé. Les captages d'eau souterraine sont localisés en amont ou latéralement par rapport au site, ce qui les rend peu vulnérables au titre de la santé humaine.

Région : HAUTE NORMANDIE
 Département : 76
 Site numéro : 5

Date de création de la fiche ou de sa dernière mise à jour : 26/01/2004
 Auteur de la qualification : DRIRE (CS ROUEN DIEPPE R1)

Localisation et identification du site

Nom usuel du site : CAPA
 Localisation :

Commune : LE TREPORT

Code postal : 76470 - Code INSEE : 76711

Coordonnées Lambert X : 531105.57 Y : 2583204.69

Référentiel : LAMBERT II ETENDU

Précision : ADRESSE (RUE)

Adresse : 2, quai de la République

Lieu-dit :

Responsable(s) actuel(s) du site : EXPLOITANT (si ICPE ancienne dont l'exploitant existe encore ou ICPE en activité)

Nom : CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TREPORT
 il s'agit DU DERNIER EXPLOITANT

La qualité du responsable : PERSONNE MORALE PRIVEE

Propriétaire(s) du site :

Nom : CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TREPORT
 Qualité : PERSONNE MORALE PUBLIQUE

Coordonnées

Affichage cartographique :
 BASIAS : GEOSIGNAL

Caractérisation du site

Description du site :

Station d'avitaillement des bateaux située en bordure de quai.

Description qualitative à la date du 23/09/2003 :

Constat d'une pollution par des hydrocarbures sur le port le 19/01/2000.
 Action de l'administration :

- visite de l'inspection des installations classées le 20/01/2000 avec constat de la formation d'une tâche grasse avec dépérissement de la végétation au pied de la bute de terre recouvrant le stockage d'hydrocarbures.
- Arrêté préfectoral du 11/02/2000 de mesures d'urgence prescrivant la recherche de l'origine de la fuite par dégagement de l'ensemble des canalisations.

Actions :

- vidange de la canalisation en liaison avec la fuite repérée.
- stockage des terres souillées à l'abri des eaux pluviales et du sol pendant les travaux d'excavation avant évacuation et élimination.

Etudes à mener :

- rapport sur les causes de la fuite.
- évaluation simplifiée des risques selon le guide BRGM version 1.

Par courrier en date du 1er octobre 2001 le président de la chambre de commerce et d'industrie du Treport informe le préfet de Seine Maritime du résultat des études permettant d'établir un programme de remise en état du site à savoir :

- enlèvement des matériaux contaminés et évacuation vers un centre de traitement agréé ;
- remplacement des tranchées avec des matériaux sains ;
- remplacement des anciennes canalisations acier par des conduites double enveloppe ;
- enfouissement de l'ensemble des cuves et tuyaux ;
- contrôle sous pression des conduites et étaiement des cuves ;
- suivi, sur un cahier de jauges, des quantités d'hydrocarbures transitées.

Compte tenu des travaux effectués et de la situation portuaire du site, la surveillance des eaux souterraines n'est pas nécessaire.

IV.3 - Synthèse du diagnostic

IV.3.1 - Le territoire du TREPORT : Atouts et contraintes

Une urbanisation commencée en fond de vallée

L'image de l'état actuel de l'occupation du territoire nous montre une commune avec un espace aggloméré restreint conditionné par les éléments naturels : eau, mer, falaise, port, espaces boisés, Le bâti forme un paysage dense dans la vieille ville, en contre bas de la falaise, là où l'histoire a débuté. Ce bâti est ancien et limite les visions latérales sur les espaces contigus. Il n'est que perceptible depuis le port. La progression le long des axes départementaux ne permet pas de découvrir le territoire. Ce n'est qu'une fois au bord de la mer que l'on aperçoit le cœur du TREPORT (hormis les zones de développement sur le plateau).

Un centre ville dont la valorisation est à poursuivre

Le centre ville regroupe aujourd'hui les principaux équipements et fonctions nécessaires à l'animation urbaine. LE TREPORT accueille tous les services, il profite également de l'aire urbaine de EU, sa voisine. Les liaisons piétonnes sont présentes en quantité et qualité à la fois dans le centre ville et dans le tissu récent. Ces liaisons permettent des connexions inter-quartiers. Plusieurs polarités se dégagent : un centre ville commerçant et touristique refermé sur lui-même dans une impasse en bordure de mer et des secteurs d'activités, implanté à l'extérieur du centre ville : zone industrielle, artisanale et portuaire. Ces secteurs génèrent des déplacements et un trafic routier important dans le tissu urbain de proximité.

Un réseau viaire intéressant

La desserte du TREPORT est intéressante en quantité et qualité des axes la traversant. Toutefois, il faut noter un trafic automobile important et un bilan accidentologique non négligeable. Toutes les voiries, départementales et secondaires, conduisent au centre ville, au carrefour de la mairie. Le développement de l'urbanisation devra prendre en compte cet aspect de la circulation, de la desserte, de la sécurité routière et du déplacement dans un principe de développement durable. La circulation, les déplacements et les stationnements sont un des thèmes de la politique communale.

Des équipements publics en quantité

Sur la commune du TREPORT, on note la présence d'équipements publics tels que la mairie, l'église, une salle culturelle, une gendarmerie, une maison de retraite, collège, lycée, ... Les divers services de proximité (poste, petits commerces, santé, supermarché, ...) sont également bien représentés sur la commune et permettent de répondre à une bonne partie des besoins de la population du TREPORT. Les niveaux d'enseignement dispensés sur la commune comprennent l'école maternelle, l'école primaire ainsi que le collège et le lycée technique.

Une diminution de la population

Depuis 1982 la commune a perdu 750 habitants. Cette tendance semble s'inverser : plusieurs projets sont à l'étude sur le territoire : aussi bien en accession, qu'en locatif et projets publics et privés.

Toutefois, on constate un vieillissement de la population

LE TREPORT intéresse une population désireuse de s'implanter en centre ville, du fait de la présence de commerces, services, ..., et cette nouvelle population est constituée de retraités. Les résidences secondaires sont en effet en nombre et ont une évolution positive, ce qui explique aussi le vieillissement.

Un parc de logement diversifié

La majorité des produits logements est représentée par l'accession à la propriété. On retrouve également de nombreux logements locatifs et sociaux (+de 20% des résidences principales). Le parc immobilier du TREPORT est très équilibré. Un seul souci pourrait apparaître : la progression des résidences secondaires et les logements vacants, qui difficilement diminuent.

Des opérations d'équipements

Un supermarché a été construit en entrée de commune depuis EU. Cet équipement commercial s'est implanté dans la continuité du tissu urbain, consacré aux équipements du TREPORT (mairie, services techniques, ASSEDIC, ANPE...). D'autres projets sont en réflexion : le déménagement de la gendarmerie, la construction de logements pour les personnes âgées. La ville du TREPORT est porteuse à titre de commune de projets tout comme des investisseurs privés. La réhabilitation du funiculaire en entraîné un engouement pour le littoral tréportais.

Des secteurs d'urbanisation récents

Les zones d'habitat sont regroupées autour des zones périphériques du centre ville. Ces quartiers sont préservés des nuisances car situés en retrait par rapport aux grands axes de circulation. Des liaisons piétonnes et routières rendent facilement accessibles les équipements publics, d'ailleurs certains sont prévus dans les futures zones d'aménagement. Les espaces publics, en nombre, ainsi qu'une typologie architecturale différente suivant les opérations d'aménagement ainsi qu'une végétalisation importante induisent un paysage urbain de qualité.

Une forte identité naturelle

Le cadre naturel est omniprésent dans la commune (zone littorale, agricole). Des coupures vertes sont remarquées dans le fond de vallée, entre les communes de EU et du TREPORT. Des espaces boisés présents sur les communes limitrophes participent au paysage et cadre de vie du TREPORT.

Un paysage structurant

L'identité de la commune du TREPORT est caractérisée par son paysage de bord de mer : plage, mer et falaise ; de plateau agricole et leur végétal respectif. Le paysage du plateau est caractérisé par des terrains agricoles. Une ceinture végétale vient protéger et intégrer le centre dans le paysage proche et lointain.

Des aménagements urbains

Le quai a été réaménagé pour développer un tourisme de qualité. Les entrées de communes ont été retravaillées pour 2 d'entre elles : entrée depuis EU (aménagement urbain, carrefour, gestion des eaux pluviales, résidences de logements, équipements publics culturels) et l'entrée sur la falaise depuis CRIEL SUR MER (avec la réhabilitation du funiculaire, le site a été revalorisé avec des équipements urbains, de stationnements, de restauration).

Des outils économiques en nombre

La commune du TREPORT accueille sur son territoire des activités artisanales, commerciales et industrielles. Sa localisation dans la vallée de la Bresle lui confère également un attachement à une aire urbaine et à un bassin d'emploi, gages de dynamisme. Sa position géographique, à l'embouchure de la Bresle, sa façade sur mer la dote d'équipements portuaires et de potentialités touristiques très intéressantes : port de commerce, de pêche et de plaisance.

Un paysage industriel difficile, une coupure dans le territoire

Les emprises ferroviaires constituent une coupure dans le territoire du TREPORT et de la vallée. Le port de commerce s'organise autour, laissant apparaître un no man's land, peu valorisant pour l'aspect touristique d'une station balnéaire.

Des exploitations agricoles

Il existe encore des exploitations agricoles au TREPORT. Elles sont excentrées et ne génèrent aucune nuisance sauf 2 exploitations agricoles enclavées dans l'urbanisation. On y retrouve des bâtiments d'intérêt architectural et patrimonial, qu'il est important de recenser pour les protéger.

IV.3.2 - Les objectifs communaux

Les objectifs du TREPORT sont avant tout de préserver son cadre de vie. Au regard du diagnostic, il est important d'accueillir de nouveaux habitants afin de renverser la tendance à la baisse de population.

Les principaux objectifs : LE TREPORT souhaite donc à travers son P.L.U. :

- poursuivre son développement en accueil d'habitat, construction d'équipements, en tourisme,
- pérenniser ses activités économiques qui ne peuvent plus évoluer car situées en vallée.

LA DYNAMISATION DE LA DEMOGRAPHIE COMMUNALE

L'analyse de l'évolution démographique a mis en évidence un net ralentissement de la croissance depuis maintenant plusieurs recensements. De plus, une tendance affirmée vers un vieillissement de la population communale a été démontrée. Face à ce constat, la commune du TREPORT souhaite relancer la dynamique démographique en réaffirmant notamment la vocation d'accueil et en favorisant l'installation d'une population jeune. Cette volonté s'inscrit dans une politique générale de croissance : l'économie, l'emploi local, le tourisme, les équipements et services mis à disposition des habitants... sont des éléments moteurs qui favoriseront cette expansion démographique. Il convient de souligner le degré actuel d'équipements de la commune qui est très satisfaisant : ces derniers peuvent absorber une hausse de la population et des besoins quotidiens qui en découlent. En effet, en développant les domaines précités, la commune du TREPORT renforcera sa renommée attractive.

L'objectif affiché dans les orientations du PLU fixe à 6 200 habitants, le seuil démographique souhaité d'ici 10 ans. En 2005, la population communale était de 5 719 habitants ; l'augmentation programmée représente 500 habitants supplémentaires répartis sur les 10 prochaines années ce qui semble être un objectif acceptable compte tenu du profil du TREPORT.

Cet objectif marque un renouveau démographique ; en effet, les données statistiques des derniers recensements annoncent une évolution de -240 habitants entre 1982 et 1990, de -335 habitants entre 1990 et 1999 et de -174 habitants entre 1999 et 2005. Le profil démographique actuel du TREPORT est plutôt négatif : perte de 749 habitants en 23 ans. Le rythme moyen de 50 habitants supplémentaires par an permettra d'une part une reprise progressive de la croissance démographique, et d'autre part une affirmation et confirmation du statut de ville structurante.

L'ADEQUATION ENTRE LES BESOINS FUTURS EN HABITAT ET LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE SOUHAITEE

Au travers des orientations du PLU, la municipalité souhaite également pouvoir répondre et faire face au développement démographique. La réhabilitation du funiculaire a été un impact très positif sur l'évolution du territoire du TREPORT. De nombreux aménageurs s'intéressent à la ville. Des terrains constructibles du POS, qui étaient restés en zone agricoles, intéressent désormais des promoteurs. L'arrivée de nouveaux habitants nécessite qu'une réflexion soit engagée quant à l'accueil de ces derniers.

L'analyse a montré une faible réceptivité du tissu urbain (dents creuses). Cette évolution devra se programmer soit à partir d'opérations de réhabilitation du bâti existant (possibilités très faibles), soit en ouvrant à l'urbanisation des secteurs naturels contigus de la ville (zones d'extension future).

L'adaptation de l'offre en matière de logement est un aspect également pris en considération. Devant la volonté d'accueillir de jeunes ménages sur le territoire communal et pour absorber la demande actuelle qui est très forte, des opérations locatives seront réalisées. Ce type d'habitat reprendra les caractéristiques du bâti existant : immeubles divisés en appartements, pavillons, ...

LE TREPORT est aussi une ville attractive pour les personnes âgées : une maison de retraite est présente dans le centre ville. Un projet de restructuration et extension est en cours (permis de construire délivré en Mai 2007). Des projets de structures d'accueil sont en réflexion dans les zones d'extension de l'urbanisation. Des initiatives communales viendront gonfler le parc de logements et permettront ainsi de répondre à la demande actuelle qui est insatisfaite.

LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

La municipalité, à travers son document d'urbanisme, souhaite conforter les activités en place et notamment :

a) Le tissu industriel

La Vallée de la Bresle est une source d'emplois à travers la présence de grosses structures industrielles. Le territoire est relativement bien desservi par un réseau routier départemental mais qui se mélange au trafic touristique.

Quelques implantations majeures fondent depuis de nombreuses années l'existence d'un tissu industriel important : les communes de Eu, Le Tréport et Mers les Bains, le secteur du Vimeu ont marqué l'économie du territoire en bénéficiant d'une armature industrielle solide.

Ces activités ont largement contribué jusqu'à ce jour à alimenter une population ouvrière locale. La commune du TREPORT dispose donc de zones spécifiques destinées aux activités industrielles et artisanales.

S'étendant sur plusieurs secteurs du territoire communal, les « zones économiques » accueillent aujourd'hui un réseau d'entreprises qui participent activement à l'emploi local. La verrerie « Saint Gobain Desjonquères » représente un grand employeur avec plus de 1 000 salariés ; les entreprises REXAM, DEBEAURAIN ... enrichissent également le tissu économique du TREPORT.

La zone industrielle (zone UY), inscrite au précédent P.O.S., n'offre plus aujourd'hui de disponibilités foncières. En effet, les surfaces vacantes résiduelles correspondent aux réserves foncières des entreprises déjà implantées. Cette situation ne permet plus à la commune de répondre aux nouvelles entreprises qui souhaiteraient s'implanter sur le territoire communal.

b) Le tissu artisanal

On retrouve les activités artisanales sur une zone dénommée « Parc Sainte Croix », en fond de vallée. Cette zone représente 7 hectares et est localisée au Nord Est du centre ville, dans la vallée. Elle accueille divers artisans qui se sont délocalisés sur cette zone car leurs structures étaient enclavées dans le centre ville. La commune y a réalisé une pépinière d'entreprises. Cette zone atteint également ses limites en termes d'extension. De plus, sa localisation en milieu de fond de vallée hypothèque fortement toute possibilité de développement futur. Le secteur se poursuit vers EU à travers des zones naturelles humides protégées.

c) Le tissu portuaire

Le port a développé trois activités principales : le commerce, la pêche et le tourisme. Ces différentes activités permettent une diversification des orientations économiques du port. L'activité portuaire génère, au total, plus de 1 000 emplois.

Concernant le port de commerce : le trafic commercial se situe depuis une dizaine d'année entre 300.000 et 400.000 tonnes. Plusieurs industries sont implantées à proximité du port de commerce afin de bénéficier des importations de matériaux, agrégats, ...

Concernant le port de pêche : Il est complémentaire des ports voisins de la Baie de Somme et de Dieppe, avec cependant une activité commerciale pour la pêche relativement faible. La commune possède une poissonnerie municipale.

Concernant le port de plaisance : Le port du Tréport dispose d'un aménagement de plaisance, comportant 110 mouillages dans le bassin de pêche et 100 mouillages potentiels dans l'avant-port. Cependant, et malgré cet aménagement, le port du Tréport ne peut être considéré comme un véritable port de plaisance.

Ces pôles d'activités font l'objet au PLU de dispositions spécifiques afin de reconnaître leur existence et permettre leur évolution voire développement. Le développement du port de plaisance et des sports nautiques a été réfléchi durant le PLU et l'aménagement de l'entrée de ville.

Les terrains concernés par les zones industrielles et artisanales ne possèdent plus de possibilités de développement. L'objectif de la commune est donc de les pérenniser. Le développement est en effet contraint par la limite physique représentée par la mer, par le fond de vallée et la protection des espaces naturels et par un manque de réserves foncières.

Le développement économique ne s'organisera pas sur le territoire du TREPORT. Une structure intercommunale « la Communauté de Communes Interrégionale de Gros Jacques » a pris la compétence économique. D'ailleurs une zone d'aménagement concertée est en cours d'aménagement sur la commune de SAINT QUENTIN LAMOTTE CROIX AU BAILLY. Elle est destinée à accueillir les entreprises enclavées du fond de vallée mais également de nouvelles structures.

On l'aura compris, la commune du TREPORT souhaite préserver son statut de ville dynamique sur le plan économique. La qualification de la partie Nord Est, depuis le port vers la commune de EU, est un facteur moteur pour la pérennisation de l'économie locale.

d) Le tissu commerçant de proximité et lié au tourisme

Le centre ville dispose d'une armature commerçante intéressante, avec une centralisation autour du quai, vers le quartier des Cordiers. Le maintien de ces commerces est indispensable si LE TREPORT veut conserver une certaine liberté vis-à-vis des grandes zones commerciales des communes voisines et exercer une attractivité sur les populations extérieures.

La commune a d'ailleurs encouragé la construction d'un supermarché en entrée de ville depuis EU. Cette structure commerçante poursuit la réflexion sur l'ensemble du quartier en majorité occupé par les services publics. Cette localisation ne peut qu'inciter la population à fréquenter durablement cette partie de l'agglomération et ainsi créer une dynamique urbaine pérenne. En effet, ce commerce est facilement accessible pour les personnes âgées du TREPORT ainsi que pour les touristes (le camping municipal est situé à proximité).

e) L'intérêt touristique

La commune du TREPORT vit également beaucoup avec le tourisme. Elle fut la ville des congés payés avec sa desserte ferroviaire en provenance de Paris. Cette notion de balnéaire est restée (voire s'est renforcée avec le funiculaire) et la municipalité souhaite la poursuivre et la développer. Une structure d'office de tourisme a d'ailleurs été créée et plusieurs paramètres sont nécessaires à cet outil économique.

Ainsi, lors de la période estivale et durant les week-end, la population augmente fortement (elle double l'été). Ainsi, les restaurants, les hôtels et le casino sont des outils économiques à pérenniser et développer. Le tourisme s'est également vu valoriser à travers la réhabilitation du funiculaire qui a permis de restructurer le quartier des Cordiers et d'y créer des surfaces commerciales et de restauration.

On l'aura compris, la commune du TREPORT souhaite préserver sa capacité touristique. La qualification du quai, proche du port, est un facteur moteur pour la pérennisation de l'économie locale.

Le développement du tourisme se fait à travers plusieurs thèmes :

- la découverte du paysage, du patrimoine : présence du GR 20, chemin de randonnée en bordure de falaise, monuments classés, ...
- la pérennisation des restaurants et hôtels ;
- la 2^{ème} tranche du funiculaire ;
- les résidences de tourisme ;
- les équipements publics et privés liés à la mer : plaisance, nautisme, balnéothérapie ;
- le tourisme naturel : campings privé et public, aires naturelles, gîtes, ...

La commune propose également des structures culturelles et activités pour toute la population et ses touristes.

LE TREPORT souhaite préserver son statut de ville balnéaire en permettant la réalisation d'équipements touristiques privés et publics, en valorisant son site et le faire découvrir, Le Plan Local d'Urbanisme étant un document de planification, la commune a souhaité inscrire des secteurs de développement contribuant au tourisme, loisirs et culture. Certaines de ces zones se situent en front de mer, déjà repérées en zones urbaines dans le précédent P.O.S.. C'est le cas du projet de la « Fée des Mers » (en limite avec MERS LES BAINS) pour lequel un hôtel, des résidences de logements et de tourisme ainsi qu'un centre nautique de compétence intercommunale (piscine, thalassothérapie) sont en cours. Un permis de lotir a été autorisé, les permis de construire sont en cours d'instruction.

La situation de front de mer concernait également le projet de réhabilitation du funiculaire, lequel venait reprendre une structure existante (l'ancienne gare) et construire des équipements de restauration afin d'accompagner économiquement le projet communal.

LA PRISE EN COMPTE DE L'INTERCOMMUNALITE ET DE LA SPECIFICITE GEOGRAPHIQUE DES TERRITOIRES

Il a été expliqué dans le diagnostic la spécificité du territoire du TREPORT, en fond de vallée, avec une caractéristique locale géographique. En effet, à l'embouchure de la Bresle on retrouve 3 communes : LE TREPORT, MERS LES BAINS et EU, ayant chacune leur spécificité : LE TREPORT, le port ; MERS LES BAINS, le balnéaire et EU, le patrimoine historique. Aussi, on parle des Trois Villes Sœurs car refermées sur elles-mêmes en fond de vallée. Le PLU du TREPORT a pris en compte ses relations géographiques de territoires mais également les projets intercommunaux ayant un impact sur LE TREPORT et les 2 autres communes.

- Ainsi, le PLU préconise le développement d'un pôle sportif avec EU, sur des terrains limitrophes à EU, dans un principe de regroupement d'équipements. Un centre de balnéothérapie, piscine, implanté à la jonction de Mers le Bains et Le Tréport, est en réflexion. Cet équipement est de compétence intercommunale. Il servira à tous les habitants des communes de la Communauté de Communes Interrégionale de Gros Jacques

- Devant les réseaux routiers servant à la fois au frêt et au tourisme, un projet de désenclavement routier du port est à l'étude : un projet de pénétrante est en réflexion au cœur de la Vallée de la Bresle entre Eu, Mers les Bains et Le Tréport. Ce document a fait l'objet d'un « mini SCOT » pour les 3 villes sœurs.
- Dans le fonctionnement urbain, il est constaté un manque de liaison Nord / Sud entre Le Tréport et Mers les Bains : dans le cadre du projet de pénétrante, une liaison est envisagée à travers la création d'un pôle multimodal déplaçant la gare.
- Concernant les prescriptions de l'Etat, devant la taille du TREPORT, il était nécessaire de réserver une aire d'accueil pour les gens du voyage. Cette aire se situe sur le territoire communal de SAINT QUENTIN LAMOTTE CROIX AU BAILLY, elle servira aux 2 communes du TREPORT et de EU.

Les 3 communes sont interactives, le PLU en a tenu compte.

LE RENOUVELLEMENT URBAIN ET L'AMELIORATION DU CADRE DE VIE

La commune du TREPORT est une petite ville qui s'inscrit dans un contexte géographique fort et un passé lié à la pêche. L'évolution de l'urbanisation a progressivement tissé une trame urbaine à l'image d'une petite ville. Des « quartiers », ayant différentes fonctions, se sont dessinés donnant lieu à une certaine hiérarchie.

LE TREPORT souhaite à travers son PLU poursuivre la structuration de son agglomération et améliorer le cadre de vie de ses habitants.

a) le renforcement du bourg

Les travaux entrepris dans le cadre du PLU doivent nécessairement limiter les constructions nouvelles en dehors du centre ville, soit dans le hameau de « Mesnil Sorel ». Vocation agricole, éloignement géographique du centre ville, terres agricoles attenantes aux corps de ferme en activité, sont d'autant d'arguments qui doivent être mis en avant pour justifier les restrictions décidées.

Un développement modéré est tout de même accepté car des particuliers s'y sont installés il y a une vingtaine d'années. Le paysage ne sera pas déprécié car les constructions existent déjà et que le développement s'oriente vers une densification des parcelles existantes.

b) la cohérence et l'équilibre de la forme urbaine

L'image que la commune renvoie depuis l'extérieur est très végétale. En effet, des secteurs de prairies, d'arbres plantés, de terres agricoles, de haies encadrent l'urbanisation. Consciente de l'intérêt paysager de ces éléments, la municipalité souhaite préserver ce profil végétal.

Dans l'optique de développer l'urbanisation et de trouver de nouveaux secteurs d'extension, la commune a ouvert des zones d'extension sur le plateau, en limite du tissu existant en prescrivant des orientations d'aménagement. Ainsi une ceinture végétale devra être reproduite en périphérie des nouveaux secteurs de développement.

Quatre zones 1AU ont été inscrites au PLU. Ces zones sont occupées par des terres agricoles, elles bénéficient d'un relief clément, marquant une rupture dans la continuité de la trame urbaine du TREPORT. L'une des zones 1AU est limitée dans l'espace par la présence du cimetière militaire. L'intégration de cet équipement dans la zone future de développement permettra d'organiser un espace de stationnement actuellement inexistant.

L'urbanisation de ces secteurs favorisera une cohérence urbaine plus affirmée : elle permettra d'une part le bouclage de l'urbanisation et renforcera les liaisons extra-urbaines (voies piétonnes et voies circulables, ...). Compte tenu des enjeux urbanistiques de ces espaces, des orientations d'aménagement ont été définies dans le P.L.U.. Certains aménageurs ont d'ailleurs déjà réfléchi sur le développement de ces zones. Le principe de voies traversantes dans les différents secteurs se raccrochant au tissu existant est confirmé ; la volonté d'aménagement des espaces publics à l'intérieur de ces zones (espaces verts, placettes, ...) est également une orientation affichée. La gestion du pluvial est également un élément déterminant dans l'urbanisation.

L'urbanisation attendue est celle qui caractérise les quartiers récents du TREPORT, à savoir un mode pavillonnaire. On retrouvera également une mixité d'occupation du sol : accession à la propriété, logements locatifs, collectifs, résidences pour personnes âgées, gendarmerie et logements de fonction attenants.

Tous ces aménagements confortent la cohérence urbaine et participent également à l'amélioration du cadre de vie des habitants. L'identité de l'agglomération s'en retrouvera consolidée avec l'aménagement de nouvelles voies, de nouveaux espaces publics, de nouveaux lieux centraux, ...

On notera que le développement de la ville dans cette direction permettra d'intégrer une zone d'urbanisation linéaire, en bordure de la route départementale, dans un tissu bâti homogène et réfléchi.

Dans chacune des zones, le souci d'intégration du bâti dans le paysage a été pris en considération. Le traitement qualitatif des lisières urbaines est une priorité : le sens des faîtages, le traitement des pignons, ... ont été réglementés pour garantir la réussite des greffes urbaines et l'harmonie générale de l'enveloppe agglomérée. Un cahier de prescriptions architecturales et paysagères a été réalisé dans le PLU afin d'être un outil pédagogique pour les habitants et réglementaire pour la commune.

Le Plan Local d'Urbanisme étant un document de planification, la commune a souhaité programmer une zone d'extension future urbanisable à long terme : la zone AU qui a vocation à recevoir de l'habitat. Localisée en périphérie de l'urbanisation à la jonction de deux zones de développement 1AU, cette réserve foncière viendra prolonger l'urbanisation qui s'est faite et qui se fera (constructions pavillonnaires, équipements publics, foyer pour personnes âgées). Là aussi, la décision d'inscrire cette zone a été motivée par la volonté de conserver une enveloppe urbaine cohérente, en harmonie avec l'existant.

Compte tenu de sa superficie et des enjeux qui en découlent, l'aménagement de ces zones 1AU et AU pourra s'appuyer sur une étude de faisabilité qui fixera les tracés de principe des voies nouvelles, les aménagements paysagers, la répartition des espaces publics, ... Les orientations d'aménagement offrent une base de réflexion. Cette démarche se fera dans un souci de qualité pour d'une part une meilleure intégration du nouveau quartier et de ses habitants et d'autre part par une amélioration générale du cadre de vie.

c) Les entrées de ville

L'entrée dans l'agglomération du TREPORT s'appréhende différemment : certaines affichent immédiatement un profil urbain avec des aménagements spécifiques (gestion des eaux pluviales, aménagements routiers, mobilier urbain, réseau ferroviaire en entrées de fond de vallée) tandis que d'autres offrent un profil très agricole, très naturel (sur le plateau agricole et depuis EU).

Les entrées dans l'agglomération se font par des routes départementales ou secondaires mais de gabarits raisonnables pour la circulation. On ne retrouve pas de haies bordent ces axes routiers.

Par contre en entrée de commune depuis EU, la commune a préservé les terrains en zone naturelle (réhabilitation d'une zone naturelle en projet avec la Fédération Départementale des Chasseurs de Seine Maritime) afin de préserver une image qualitative d'entrée. Pour l'entrée sur les hauteurs de la falaise, depuis MESNIL VAL, l'équipement du funiculaire et ses stationnements aériens ont permis d'organiser le paysage remodelé. Des plantations ont été prévues.

Au pourtour des futures zones de développement du Sud, des ceintures végétales permettront de valoriser et préserver les entrées de commune depuis le plateau agricole.

e) La traversée de la ville

Comme cela a été dit dans le diagnostic, plusieurs départementales conduisent au TREPORT mais sans entrer directement dans le centre ville. Ce dernier est desservi par un réseau de voiries secondaires communales.

Le centre ville et l'espace du port sont directement concernés par les flux qui transitent par ces axes routiers. Ces lieux sont les points de convergence des sites touristiques du TREPORT et des nombreux commerces et restaurants. Tous ces éléments mis en interaction les uns avec les autres contribuent à animer cette partie de l'agglomération.

Cependant, la partie basse de la ville souffre d'un problème de circulation et de stationnement : situation d'impasse du fait de la présence de la mer et des falaises. Aussi la ville du TREPORT s'est orientée vers une politique de déplacements urbains et de gestion des stationnements. A l'amorce de cette volonté : la réhabilitation du funiculaire. Cet équipement situé sur la falaise accueille deux gares (en ville basse et sur la

falaise). Pour accompagner ce projet, la ville a rendu payant les stationnements sur le quai afin de diriger les touristes vers la falaise. Ainsi, le funiculaire est gratuit, il participe à la gestion des déplacements et stationnements et en même temps à la découverte patrimoniale de la ville. Une 1^{ère} tranche accueille 2 ascenseurs inclinés, une prochaine tranche permettra de mettre à disposition, à terme 4 ascenseurs créant des liaisons douces entre la ville basse et le haut de la falaise.

En amont de ce projet de funiculaire, la volonté communale était également de retravailler son entrée de ville depuis EU : tant d'un point de vue qualitatif que fonctionnel en urbain et en gestion des eaux pluviales. Ainsi, le carrefour de l'entrée de ville permet de diriger plus lisiblement les touristes et visiteurs vers la falaise. Ils pourront ainsi stationner, emprunter le funiculaire pour se rendre vers les commerces et le centre ville et de ce fait réduire le flux de véhicules présents sur le quai (peu qualitatif pour une station balnéaire).

La qualification des entrées de ville doit être poursuivie en encourageant le traitement des espaces en zone urbaine à part entière (éclairage public, mobilier urbain, etc. ...), le traitement du front bâti en front à rue (façade, vitrine, volumétrie, ...), l'accueil de nouvelles activités commerciales, de résidences de tourisme et de logements.

LA PROTECTION DES PAYSAGES

A l'embouchure de la Bresle, frontière naturelle entre les Régions Picarde et Normande, Le Tréport est la Ville la plus septentrionale de Seine-Maritime. Elle possède à la fois un relief de vallée et de plateau, d'où sa richesse et sa diversité paysagère.

a) les éléments du paysage

Le territoire communal se localise à la fois sur le plateau agricole du Caux et en fond de vallée de la Bresle. On retrouve ainsi différentes entités naturelles qui influencent fortement les ambiances paysagères locales.

L'analyse paysagère a souligné la présence de vastes terres agricoles en périphérie de l'agglomération, surtout dans la partie Sud. Ces espaces cultivés sont propres au plateau normand du Caux. Ils se caractérisent par une grande ouverture du paysage et offrent de larges perspectives.

Un paysage plus « vert » s'individualise à l'intérieur de la partie urbanisée pour les jardins privés et espaces publics. Le fond de vallée combine des secteurs de prairies, des masses boisées, des plantations ponctuelles, cet espace rappelle dans ses grandes lignes les paysages des fonds de vallée en général.

Les boisements restent rares sur l'ensemble du territoire. On les retrouve essentiellement en remontant sur le coteau Sud. Ils contribuent à une vision d'horizon végétal. Il convient d'insister sur le rôle paysager des espaces boisés : ils ponctuent un terrain naturel et apportent ainsi une réelle animation de l'espace.

La diversité et la combinaison de ces différents éléments participent fortement à l'originalité du territoire du TREPORT.

b) la falaise

La falaise est également un élément important du paysage du TREPORT. C'est une frontière entre terre et mer. Elle apporte des paysages abrupts. La falaise est perceptible depuis les entrées de MERS LES BAINS et MESNIL VAL. On les découvre également lorsque l'on longe le quai et que l'on se dirige vers le funiculaire.

Cette ligne de craie blanche s'étend sur 140 Km, à partir d'Ault (15 Km du Tréport) jusqu'au Havre, et culmine parfois à plus de 100 m (comme au Tréport 106 mètres).

La falaise est un atout touristique de valorisation, elle participe également fortement à l'originalité paysagère du territoire du TREPORT. Elle est prise en compte dans le P.L.U..

Les dispositions arrêtées dans le PLU contribuent au maintien de l'identité paysagère et évitent ainsi les tentatives de mitage et de dégradation de l'espace naturel. L'identification des secteurs sensibles à protéger constitue l'une des priorités communales.

c) La réhabilitation d'une zone humide en fond de vallée

La priorité communale est de préserver ses éléments de paysage. Ainsi, un projet est en cours de réhabilitation d'une zone humide en fond de vallée. Ce secteur se situe entre la zone d'activités du TREPORT et la voie de contournement de EU.

Le parc de Sainte Croix est un site caractérisé par une mosaïque d'habitats d'une superficie totale d'environ 11,6 hectares. L'intérêt majeur de ce site porte sur la présence d'une zone humide constituée d'un ancien bras mort et d'une roselière. Cependant, il a été constaté la fermeture progressive de ce milieu. Aussi, afin d'empêcher sa disparition future mais aussi pour valoriser la roselière, la commune du Tréport a engagé une étude en partenariat avec la fédération départementale des chasseurs 76 et a sollicité une aide financière de la part de l'Agence de l'eau pour en réaliser la gestion.

Ainsi, la gestion du site est orientée selon trois axes principaux :

- La remise en état de l'annexe fluviale : reformer le bras mort et une partie du canal et agrandir la zone de contact avec la roselière
- La gestion raisonnée de la végétation
- L'aménagement du site pour l'accueil du public (scolaires et particuliers)

Des études ont été réalisées :

- Inventaire floristique et description des différents habitats
- Inventaire faunistique
- Fonctionnement hydraulique
- Cartographie du site et des habitats

Sur l'ensemble du territoire, la commune du TREPORT est respectueuse de son caractère et richesse naturelle. Les espaces boisés structurants ont été répertoriés et protégés en application de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme, en tant qu'espaces boisés classés. Le littoral et la crête de la falaise ont également été protégés. Leur rareté ainsi que la qualité des essences végétales motive leur maintien et donc leur pérennité. Dans le fond de vallée, la commune du TREPORT a également protégé les zones naturelles.

IV.3.3 - Les potentialités foncières

L'analyse des potentialités foncières permet de confronter les possibilités réelles du territoire aux objectifs communaux, ainsi qu'aux orientations des documents de planification territoriale. Cette confrontation fonde la justification des principes de développement à arrêter dans le cadre d'une gestion économe de l'espace.

La méthodologie du recensement repose sur les principes suivants :

- les terrains repérés doivent être au sein ou à la proximité immédiate du tissu urbain existant afin de répondre aux exigences formulées par la loi SRU du 13 Décembre 2000 sur le renouvellement urbain et la gestion économe de l'espace,
- les périmètres de préservation des espaces naturels (ZNIEFF) ont été respectés,
- les terrains à protéger au titre de l'activité agricole, de la qualité des paysages ou des risques naturels n'ont pas été pris en compte.

Dans le POS, 25,65 hectares avaient été ouverts à l'urbanisation, 5,85 ha ont été urbanisés, sans compter les opérations de densification dans le centre ville. Aujourd'hui, avec l'engouement du funiculaire et la volonté des propriétaires de vendre, certaines zones sont en cours de réflexion et d'aménagement : zones 1AU du plateau est en cours de réflexion (projet de gendarmerie/résidence pour personnes âgées/ accession à la propriété/ jardins familiaux et un autre projet pour de l'accession à la propriété).

IV.3.4 - Premier repérage

Un premier repérage a été effectué et a consisté à repérer les disponibilités foncières dans le centre ville.

Concernant les zones excentrées du noyau central, deux enjeux ont été abordés lors de l'élaboration du PLU :

- en cas de prolongation de ces urbanisations : les coûts des aménagements collectifs seraient onéreux,
- arrêt de l'urbanisation : préservation de l'espace naturel, limitation du mitage du paysage.

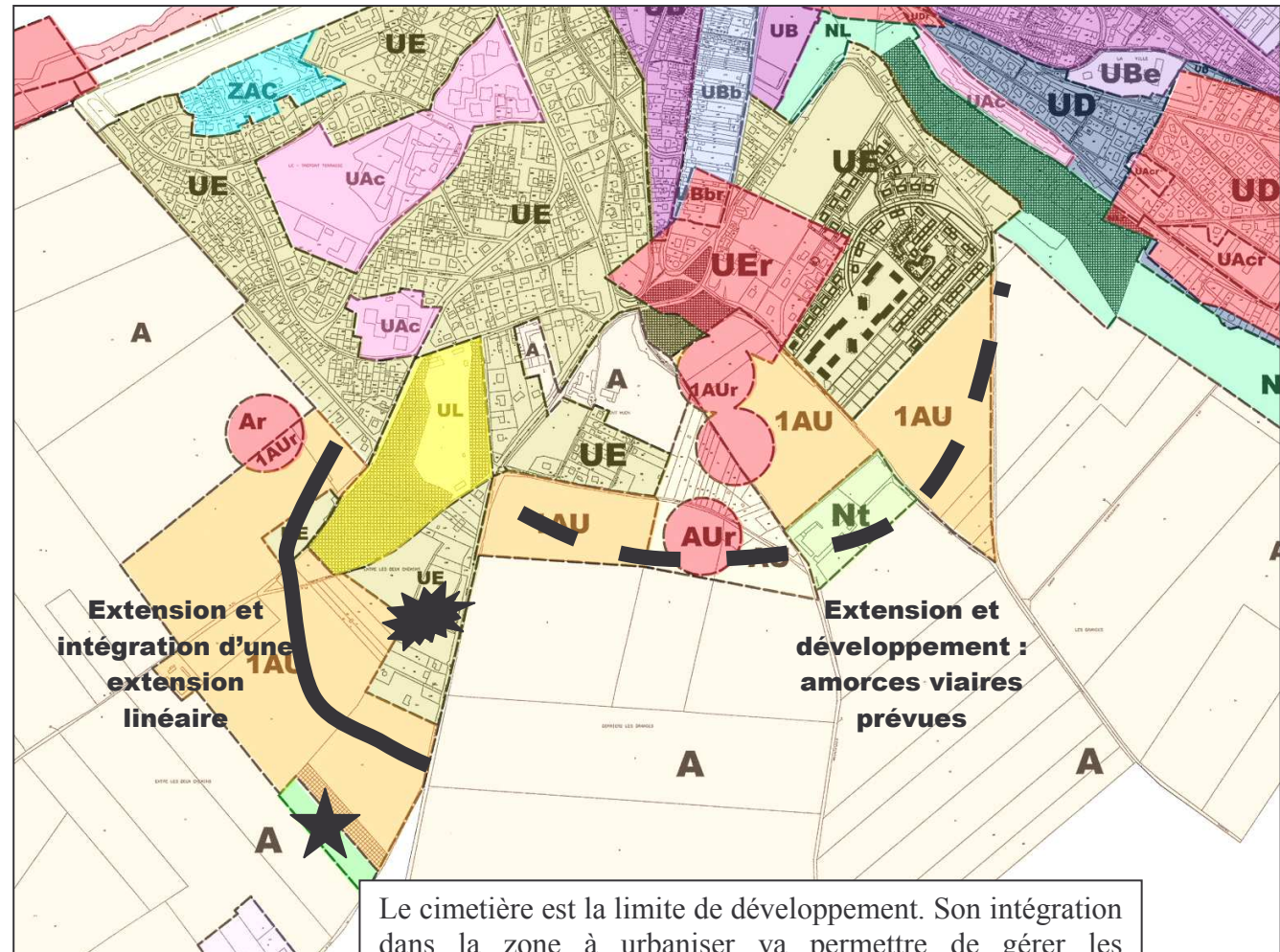
SECTEURS DE DEVELOPPEMENT DANS UN PRINCIPE DE DENSIFICATION DE L'URBANISATION

Conformément au PADD, l'urbanisation du TREPORT s'est réfléchié dans un principe d'étoffement, de densification des zones urbanisées récentes éloignées du centre bourg trop dense.

Plusieurs zones ont été ouvertes à l'urbanisation dans le prolongement et en périphérie des zones urbanisées de constructions récentes permettant à la fois d'accueillir un équipement d'intérêt général mais également permettre éventuellement des dessertes autres afin d'éviter le flux des véhicules dans ces zones.

Tous les secteurs de développement forment une extension sur le plateau agricole. Ils viennent pour certains :

- poursuivre le développement sachant que des amorces de voiries ont été prévues,
- pour d'autres intégrer une bande d'urbanisation linéaire existante.



Le cimetière est la limite de développement. Son intégration dans la zone à urbaniser va permettre de gérer les stationnements et le paysage de cette entrée de commune.

IV.3.5 - Capacité et réponse aux besoins en logements.....

Habitat

Le projet d'habitat de la commune du TREPORT est constitué :

- d'une offre nouvelle de logements :
 - sous des formes d'habitat économe en espace et proches d'axes de transports,
 - la construction de petits immeubles en accession, R+1, R+2, (déjà existant avec l'OPAC),
 - de grandes et moyennes parcelles suite à des demandes,
 - de petites parcelles pour accueillir de jeunes couples,
 - la construction de logements sociaux,
 - sous des formes d'habitat économe en espace : divers projets privés en dents creuses dans le centre ville, dans lesquels toute forme d'habitat pourra être possible.
- d'une adaptation du parc existant : requalification du parc HLM et privé (rénovations, aménagements extérieurs).
- d'une poursuite de l'accession à la propriété,
- d'une poursuite du logement locatif.

Le centre ville du TREPORT ne disposant plus de dents creuses, la ville s'est attachée à transformer des terrains agricoles sur le plateau Sud Ouest en zone à urbaniser. La ville du TREPORT s'orientera ensuite sur des opérations de renouvellement urbain.

Il est aussi à préciser que certains aménageurs achètent certains bâtiments pour les démolir et reconstruire des logements soit à but locatif soit à but de défiscalisation. Ces projets sont difficilement chiffrables dans le P.L.U..

La commune du TREPORT ne présente pas de déficit en logements sociaux suivant l'article 55 de la loi SRU. Aussi, même si le quota des 20 % de logements sociaux est atteint, la ville souhaite poursuivre le développement de ces logements afin d'accueillir de jeunes couples et permettre à des ménages modestes de se loger.

Résidences personnes âgées

Une maison de retraite est recensée sur la commune, un projet de restructuration et extension a été validé en début 2007 (permis de construire délivré en Mai 2007). La commune souhaite accueillir d'autres résidences pour personnes âgées, hors maison de retraite. Ce projet est à l'étude dans une des zones 1AU du plateau.

Ainsi, les espaces mutables identifiés correspondent donc à l'objectif de développement, renouvellement et rajeunissement de la population.

Les résidences saisonnières, touristiques

Comme il a été précisé page 46, la capacité d'accueil se décomposent en hôtels, résidence, locations en meublés, chambres, campings, campings cars, plaisance et résidences secondaires. Au total, ce sont environ 7 900 lits touristiques qui sont disponibles dans la commune du TREPORT. Le classement de la ville du TREPORT en station balnéaire lui attire une population saisonnière importante qui s'est accrue avec la réhabilitation du funiculaire. Cet équipement a en effet été un nouveau moteur touristique pour la commune. D'ailleurs il est à l'amorce de projets privés de construction d'hôtel et de résidences de loisirs, tourisme. Des activités telles que le casino, la piscine, la mer, les restaurants, ..., sont des atouts pour une commune. Dans la configuration des territoires LE TREPORT, EU et MERS LES BAINS, LE TREPORT possède le potentiel le plus important.

La capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser se situe essentiellement dans les parties déjà urbanisées. Elle reste difficilement quantifiable car soumises aux initiatives privées. En effet, des opérations de réhabilitation de l'habitat existant, amélioration, extension de constructions existantes permettront l'accueil d'une population saisonnière. Par contre, d'autres projets de constructions, tels que rénovation de quartiers sont en réflexion voir en étude : front de mer ou intérieur du port. Leur avancement ne permet pas de déterminer la capacité, hormis le projet du front de mer (entre MERS LES BAINS et la gare) pour lequel 70 chambres seraient réalisées.

La capacité d'accueil nécessaire à l'attractivité saisonnière de la commune n'est pas non plus quantifiable : le funiculaire a bousculé les faits. LE TREPORT est devenu un lieu encore plus touristique que ce soit pendant la saison que les week-end. En effet, même les week-end, LE TREPORT accueille de nombreuses personnes : l'aire de campings cars n'est plus suffisante, la commune a le projet de l'étendre. La commune a également développé une offre de logements saisonniers dans son camping municipal : « des chalets en bois » ouverts tout au long de l'année.

Au regard de tous ces éléments, il est difficile de quantifier la future capacité d'accueil. Mais il est une chose certaine : les élus souhaitent pouvoir valoriser cette économie qu'est le tourisme en développant elle-même les lieux d'accueil ou en incitant des initiatives privées. Un projet de résidence de loisirs (en limite avec la commune de EU) est également à l'étude.

Le développement communal s'organise en périphérie du noyau afin de préserver le centre ville, le fond de vallée et l'espace littoral. Ainsi LE TREPORT a organisé ses futurs aménagements sur le plateau agricole, en continuité du tissu déjà bâti. Des amorces de voiries existent, des projets d'équipements publics sont en cours (gendarmerie), ...

Le littoral, la mer et le funiculaire sont les éléments principaux de la commune du TREPORT : la réhabilitation du funiculaire a été un véritable pari sur le tourisme. Un an après son ouverture et devant son succès, les élus ont décidé de mettre en fonction le 2nd tunnel qui pourra accueillir 2 nouveaux ascenseurs inclinés. Des structures de restauration ont été d'ailleurs réalisées en accompagnement du funiculaire en parties haute et basse de la falaise.

Le port de plaisance est également un atout : il est de compétence Chambre de Commerce et d'Industrie, son développement est à l'étude à travers l'étude de cohérence urbaine lancée en 2007.

L'ouverture à l'urbanisation pour l'accueil touristique a tenu compte :

- de la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L. 146-6 : les zones 1AU et AU se situent en dehors des EPR,
- de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes : les zones agricoles ont été protégées, le PLU a été validé par la commission départementale des paysages, de la nature et des sites.
- des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés : ces espaces sont bien délimités physiquement et se situent à la fois en haut de falaise (chemin de randonnée) et sur le port (quai sur le domaine portuaire).

Les activités économiques et d'emplois

La capacité de la commune à intégrer une croissance en termes d'activités économiques et d'emplois n'est pas quantifiable pour plusieurs raisons :

- comme il a été expliqué précédemment, les activités économiques se situent en fond de vallée et possèdent peu de possibilités de développement : elles sont déjà bien organisées, implantées. Des projets d'extension seraient possibles mais ils restent très limités suivant les contraintes de site.
- le domaine portuaire accueille lui aussi plusieurs activités, dont le développement ne dépend pas de la ville mais de la CCI. L'étude de cohérence urbaine engagée en 2007 réfléchit au devenir de ces entreprises.
- L'activité de pêche est également concernée sur la commune : l'étude de cohérence réfléchit également à leur développement ainsi qu'à celui du port de plaisance.

Les élus souhaitent pouvoir valoriser ces diverses économies. Le P.L.U. a tâché d'y répondre en localisant les pôles économiques et en créant un règlement qui engage leur pérennité.

Les réseaux

La capacité de la commune à intégrer une croissance en termes de :

- réseaux d'assainissement et d'eau potable : une station d'épuration aux normes va être engagée très rapidement : un concours de maîtrise d'œuvre a été lancé en 2007. Le site de la future station se situe en zone UY du PLU sur la zone d'activité de « Sainte Croix ». les futures zones sont desservies par les réseaux.
- infrastructures, notamment de transport répondant aux besoins de déplacements de la population résidente et saisonnière : la politique communale s'est traduite à travers son funiculaire réhabilité qui a permis de gérer des déplacements plus doux et organisés.
- stationnements : le funiculaire a également permis d'organiser le stationnement en ville haute et basse de la falaise. Des stationnements gratuits incitent les visiteurs à emprunter le funiculaire afin de désengorger la ville basse, cette dernière étant payante.

Les objectifs du TREPORT

L'objectif affiché dans les orientations du PLU fixe à 6 200 habitants, le seuil démographique souhaité d'ici 10 ans. En 2005, la population communale était de 5 719 habitants ; l'augmentation programmée représente 500 habitants supplémentaires répartis sur les 10 prochaines années ce qui semble être un objectif acceptable compte tenu du profil du TREPORT.

Le profil démographique actuel du TREPORT est plutôt négatif : perte de 749 habitants en 23 ans. Le rythme moyen de 50 habitants supplémentaires par an permettra d'une part une reprise progressive de la croissance démographique, et d'autre part une affirmation et confirmation du statut de ville structurante.

Aussi à l'horizon du PLU, les objectifs renvoient donc à la réalisation de plus de 200 logements. La densification est une volonté des élus, sachant qu'elle souhaite également préserver son cadre de vie, en intégrant le végétal dans les futures opérations d'aménagement.

L'objectif relatif à l'augmentation du parc social est poursuivi par les élus, même si le pourcentage de logement social est supérieur à 20% des résidences principales.

En tout cas, une chose est sûre : les élus respectent une mixité de logements. L'objectif du TREPORT est également de développer sa population. Le dernier recensement de l'INSEE montre une évolution négative depuis 1982. Il faut donc inverser cette tendance avec de l'accession, du collectif, du locatif, du social. Les zones 1AU représentent des potentiels importants d'accueil de nouveaux habitants. Le respect du cadre de vie est un thème, un objectif primordial à atteindre.

Par contre, il reste difficile de calculer le nombre de logements à terme de la vie du P.L.U.. L'objectif du TREPORT est d'évoluer positivement en terme de population. Cet accueil se fera à travers la commune qui engage des opérations, et des aménageurs privés également. Les projets se réalisent suivant les disponibilités foncières. La situation de station balnéaire et la réhabilitation du funiculaire ont été des engouements pour les investisseurs. L'accession et le locatif sont des priorités pour les élus. Ils sont également désormais concernés par les logements réalisés pour la défiscalisation. Cette procédure permet d'accueillir des résidences de tourisme et des logements locatifs plafonnés. Les élus y sont très attentifs et imposent certaines conditions suivant les projets présentés et leur localisation dans le territoire.

Aussi, les objectifs de développement de la commune seront peut-être dépassés suivant les projets engagés par divers opérateurs privés. Il reste à préciser que même si les surfaces ouvertes à l'urbanisation du PLU ouvrent un certain potentiel de constructions, les équipements sont présents pour satisfaire les futurs habitants. Les réseaux sont également présents dans les zones ouvertes à l'urbanisation.

IV.3.6 - Synthèse : Les enjeux du PLU

A travers le diagnostic, des enjeux ont été définis qui ont permis d'élaborer le projet d'aménagement et de développement durable.

1 - Protéger et valoriser le paysage, les espaces naturels et le patrimoine bâti

- Protéger les éléments de l'identité paysagère, les zones de respiration dans le tissu bâti et les abords des sites classés.

2 - Les enjeux URBAINS

- Favoriser la séparation des flux de transit, local et touristique
- Offrir un parking touristique en périphérie
- Equilibrer la population estivale et la population résidente : permettre aux résidents de trouver un logement
- Réaménager la place de la Gare en tant que nœud urbain
- Favoriser l'harmonie du paysage de Mers au Tréport : le face à face des côtes intégreront un esprit similaire de village de pêcheurs tout en offrant une diversité de paysage
- Aménager l'espace urbain autour du funiculaire
- Requalifier l'espace des collectifs le long de l'esplanade.

3 - De l'urbanisation future :

- Faciliter les circulations, éventuellement mise en place de sens uniques afin d'offrir des équipements viaires à l'échelle du quartier
- Faciliter les cheminements piétons
- Promouvoir les relations inter-quartiers par la mise en place de voiries reprenant le tracé des voies existantes
- Valoriser le cadre de vie par la mise en place de noues et d'étendues végétales et minérale : gestion des eaux pluviales.
- Prévoir des places de stationnement suffisantes, - Favoriser quelques espaces publics de faible dimension
- Prévoir des écrans de verdure offrant une ambiance agréable de la commune à ses abords : protection et impact visuel
- Valoriser les couleurs en fonction du centre et de ses spécificités de coloris
- Créer un espace de vie en intégrant quelques commerces de proximité
- Protéger les cônes de vue
- Créer des cheminements multi-usage (piste cyclable...) séparés de la voirie par des aménagements paysagers
- Limiter l'extension de l'urbanisation le long des voies notamment du hameau de Mesnil-Sorel aux espaces urbanisés du Tréport
- Dimensionner les réseaux suivant les besoins futurs et les possibilités d'extension des zones d'aménagement futures à long terme.

4 - Les enjeux du CADRE DE VIE et du PAYSAGE

- Offrir un cheminement multi-usage entre le Château d'Eu, son parc, le marais végétalisé, l'espace industriel paysager, jusqu'à l'église Saint-Jacques, tout en passant par l'ancienne Abbaye Saint-Michel de Bénédictins et la léproserie des templiers, puis la place Notre-Dame, puis enfin jusqu'aux falaises et à la Croix des marins, passant par l'escalier du musoir ou inversement.
- Créer un arboretum de plantation hygromorphes et hydromorphe.
- Préserver le littoral
- Préserver et valoriser les cônes de vue : aménagement de placette (exemple du terrain de sport : route de Criel)
- Préserver les petites voies et escaliers pour le piéton
- Préserver et promouvoir les ambiances végétales
- Favoriser l'émergence de l'enveloppe naturelle
- Ouvrir des perspectives sur les espaces agraires.

5 - Les enjeux d'EQUIPEMENTS

- Des résidences pour personnes âgées sont à prévoir compte tenu du vieillissement de la population (augmentation des 75 ans et plus)
- Besoin de logements pour les gendarmes : permettre de répondre à cette demande
- Une piscine intercommunale permettra la cohérence des projet entre Mers et Eu
- D'infrastructure : la voie de contournement terminera son cheminement vers la place de la gare
- Aménagement de certaines entrées de ville notamment à proximité du centre décisionnel, depuis EU
- Equipements sportifs à pérenniser.

6 - Les enjeux liés aux COMMERCEs

- Permettre l'implantation de superettes dans les quartiers qui manquent de la proximité de ce commerce (permettre une diminution des flux entre EU et le Tréport)

7 - Les enjeux liés à l'INDUSTRIE

- Requalification paysagère de la zone d'activité
- Diversifier les possibilités d'utilisation de la zone d'activités
- Déplacer la station d'épuration sans qu'elle ne puisse nuire aux habitants et au projet de cheminement.

8 - Les enjeux AGRICOLES

- Protection des exploitations agricoles et des terrains agricoles attenants.

9 - Les enjeux TOURISTIQUES

- Projet de funiculaire et parking à intégrer dans un cheminement global
- Parcours touristiques
- Infrastructures hôtelières en manque : réflexion sur les lieux d'implantation, les décliner également dans le règlement, favoriser le camping à la ferme.

10 - Les enjeux liés au RISQUES

- Présence de cavités souterraines
- Présence de tunnels (entre l'ancienne Léproserie et l'Abbaye) occasionnant des effondrements du sol
- Risque SEVESO (Saint-Gobain) : la première verrerie s'est installée dans la commune au 15ème siècle environ.

5EME PARTIE - EXPLICATION DES CHOIX RETENUS INCIDENCES DES ORIENTATIONS DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

V.1 - Explication du P.O.S.

V.1.1 - Les objectifs du P.O.S.

Les objectifs de la précédente révision du POS consistaient à :

- Conserver et affirmer le centre ville et la fonction ville liée au tourisme et à la mer, avec :
 - La réorganisation des conditions de stationnement provoquant la suppression du stationnement illicite, améliorant la fluidité du trafic et concourant au désengorgement du centre ville ;
 - Les possibilités de réhabilitation des logements ne disposant pas des éléments de confort en majorité situés dans « Les Cordiers » ;
 - L'aménagement du port de plaisance et de pêche dans le bassin amont de la retenue des chasses ;
 - L'aménagement en « entrée de ville » à proximité immédiate de la voie de contournement d'Eu, d'un secteur à vocation d'équipements sportifs et d'équipements hôteliers et de restauration.
- Le développement de l'offre en logements :
 - Avec la réalisation des 2 hectares restants de la ZAC des Terrasses modifiée, et son évolution possible vers de l'habitat de type intermédiaire ;
 - Avec la redéfinition géographique des zones d'urbanisation future permettant d'assurer une meilleure cohérence tant technique (continuité des réseaux) que de continuité des quartiers d'habitat de la ville.
- Les possibilités d'accueil dans les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et des caravanes et l'inscription d'un emplacement réservé portant sur 3 400 m² environ pour y créer un terrain d'accueil des gens du voyage nomades, mais corrélativement l'interdiction de toute implantation anarchique sur le reste de la commune fortement dommageable aussi bien sur le plan de l'hygiène que de la perception dans le paysage naturel ou urbain.
- Le maintien et le développement de la protection affirmée des éléments naturels et remarquables du site avec notamment :
 - Le classement en secteur de zone NDI de protection de site de nombreux espaces définis en application de la Loi littoral, dont la totalité des espaces boisés ;
 - Le classement en NDa des terrains remblayés au sud de la voirie réalisée desservant la zone d'activités, à vocation d'équipements sportifs en sorte de garantir un caractère naturel pérenne à ces espaces, élargissant la coupure verte déjà définie par le canal de Penthièvre et élargissant la perspective perçue depuis la voie de contournement d'Eu ;
 - Le classement en secteur NCb des jardins familiaux en sorte de maintenir cette affectation du sol ;
 - Le classement en zone NC des espaces à vocation agricole.

- Le classement en secteur NDr entraînant l'interdiction de construire dans les zones susceptibles d'être concernées par des risques naturels (éboulements de falaise, marnières probables, ouvrages souterrains), le classement en secteurs ou sous-secteurs UBca et UBd et UYba et UYc des terrains susceptibles d'être concernés par des risques d'inondation, où les sous-sols sont interdits et où une altitude minimum impérative est fixée pour la cote finie du rez-de-chaussée des constructions, et le classement en UYb et secteur UYba entraînant des restrictions extrêmement contraignantes à proximité des silos, installations classées susceptibles de présenter des risques technologiques.

V.1.2 - Le précédent découpage du P.O.S. en zones

La nécessité de maintenir d'une part une cohérence et une harmonie avec la morphologie du tissu existant, et d'orienter d'autre part l'urbanisation future en fonction des options retenues, avait conduit à découper l'espace urbanisable en 8 types de zones, réparti en zones urbaines et naturelles :

La zone UA correspondait pour l'essentiel à la partie ancienne du bourg. Elle présente une urbanisation diversifiée de forte densité, à vocation principale d'habitat, de bureaux, de commerce, d'équipement et d'activités d'accompagnement. Elle comprenait 3 secteurs.

La zone UB avait pour vocation l'habitat de densité assez forte présentant une urbanisation diversifiée de forte densité, à vocation principale d'habitat, de bureaux, de commerce, d'équipement et d'activités d'accompagnement. Elle comprenait 4 secteurs et un sous-secteur.

La zone UD était une zone de moyenne densité, à vocation principale d'habitat, où les commerces, les équipements et les activités d'accompagnement sont admis. Elle comprenait un secteur Uda correspondant au lotissement du TREPORT MODERNE.

Les zones UE était vouée à l'habitat de moyenne densité. Elle comprenait le secteur UEa où les terrains de camping caravanage et le stationnement des caravanes sont autorisés.

La zone UY correspondait à la zone d'activités tertiaires et artisanales de faible nuisance. Cette zone comprend un secteur UYa où les constructions font l'objet d'une limitation de hauteur plus stricte que dans le reste de la zone UY. Le secteur UYb et le sous-secteur UYba où toutes constructions étrangères au silo portuaire sont interdites. Le secteur UYc où les sous-sols sont interdits.

La zone NA était elle pratiquement vierge et théoriquement réservée pour l'urbanisation future réservée au développement à long terme. Un modificatif au POS était nécessaire pour l'urbaniser

La zone INA pouvait être urbanisée à l'occasion de la réalisation d'opération d'aménagement ou de construction à vocation principale d'habitat, de bureaux, de commerce, de services, d'équipement et d'activités d'accompagnement sous réserve que soient réalisés les équipements nécessaires. Toute opération devra s'inscrire dans un principe d'aménagement global cohérent de toute la zone. Toute opération devait s'inscrire dans un principe d'aménagement global cohérent de toute la zone.

La zone 2NA pouvait être urbanisée à l'occasion de la réalisation d'opération d'aménagement ou de construction à vocation principale d'activités de faibles nuisances, sous réserve que soient réalisés les équipements nécessaires. Toute opération devra s'inscrire dans un principe d'aménagement global cohérent de toute la zone. Toute opération devait s'inscrire dans un principe d'aménagement global cohérent de toute la zone.

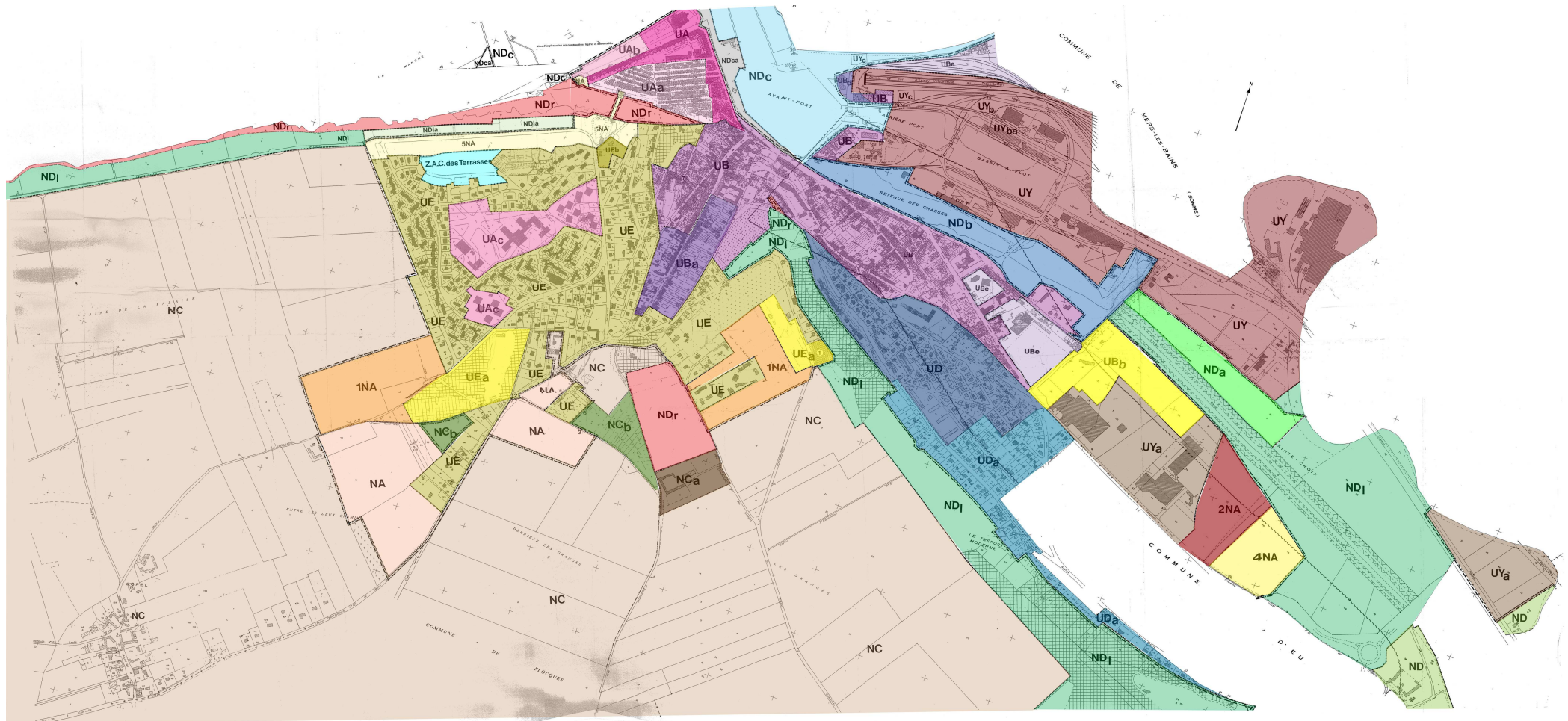
La zone 4NA était une zone d'urbanisation future anticipable à vocation d'équipements sportifs, touristiques, de loisirs, hôteliers, de restauration et de congrès, à l'exclusion de tout terrain de camping caravanage et de tout stationnement des caravanes.

La zone 5NA était une zone naturelle, d'urbanisation future anticipable, à vocation d'une part d'exploitation du funiculaire et des nécessaires ouvrages et installations d'accueil, de guichets de contrôle, de bureaux et de locaux techniques d'exploitation ; d'autres part d'aires de stationnement, de parking etc...

La zone NC était une zone de richesses naturelles à protéger en raison notamment de la valeur agricole des terres. Seules pouvaient y être autorisées les constructions ou installations directement liées à l'agriculture. Dans le secteur NCa les terrains de camping et de stationnement de caravanes pouvaient être autorisés. Le secteur NC était à vocation exclusive de jardins familiaux.

La zone ND était une zone naturelle protégée au titre de la qualité du site, au sein de laquelle l'entretien et la sauvegarde des constructions existantes y compris leur extension mesurée sont autorisés sous réserve de ne pas altérer l'intérêt de lieux et sites avoisinants. Elle comprenait 5 secteurs.

PLAN D'OCCUPATION DES SOLS



V.2 - Le Plan Local d'Urbanisme

V.2.1 - Justification des délimitations des zones par rapport aux orientations du PADD

ZONES	JUSTIFICATION / ORIENTATIONS DU PADD
Zone Urbaine de densité forte : La zone UA correspond à la zone urbaine centrale reprenant les services publics et certains commerces de proximité	Conformément au PADD, c'est à l'intérieur du périmètre de cette zone que sont favorisés le renouvellement urbain et la diversité de l'habitat et équipements d'accompagnement
Zone Urbaine de densité assez forte : La zone UB reprend la zone urbaine à vocation principale d'habitat, d'équipements, d'activités d'accompagnement et de commerces.	Conformément au PADD. Elle correspond à une zone urbaine en périphérie du centre bourg, vouée à l'artisanat, le commerce, les services et bureaux.
Zone urbaine de moyenne densité. Les zones UD et UE reprennent les parcelles à vocation principale d'habitat.	Le PADD prévoit l'extension possible des équipements publics. Sur LE TREPORT on retrouve tous les services divers et variés, à pérenniser.
Zone dédiée au tourisme La zone UL est une zone réservée à l'accueil du camping municipal en développement et à un camping privé	Cette zone reprend les limites du camping municipal situé en entrée de ville à l'Est du territoire communal via la ville d'EU et le camping privé du « Golf » situé en entrée de ville à l'Ouest du territoire via la commune de Flocques.
Zone réservée aux activités artisanales et industrielles La zone UY	Elle englobe la zone SNCF, le Port, l'emprise de la verrerie Saint Gobain Desjonquères et de Rexam.
Zone d'habitat des Terrasses : La ZAC	Zone d'habitat déjà existante située à l'Ouest du territoire du TREPORT sur la falaise, en plateau, à proximité du funiculaire
Zone réservée pour l'urbanisation future à long terme : zone AU Zones réservées pour l'urbanisation future à court terme : les zones 1AU à vocation principale d'habitat.	LE TREPORT, dans le cadre de l'orientation du PADD « Maîtriser le développement urbain », a opté pour une densification des zones d'habitat au niveau du plateau : à l'Ouest, en bordure de la RD 940 et au Sud-Ouest en bordure de la RD 78 et du CR n° 3 vers Etalondes.

ZONES NATURELLES	JUSTIFICATION / ORIENTATIONS DU PADD
Zone agricole La zone A comprend les terrains non équipés protégés par le PLU du fait de leur valeur économique agricole.	Cette zone reprend les corps de ferme en activités et les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Certains bâtiments d'intérêt architectural ont été recensés.
Zone naturelle N La zone N est destinée à assurer la protection des sites, tout en y permettant certains aménagements compatibles avec cette protection.	La zone N reprend les secteurs de la commune à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. Plusieurs secteurs de zone ont été créés suivant la spécificité du territoire et les projets concernés. La zone N reprend les espaces boisés naturels à protéger au titre de l'article L.130.1 du Code de l'Urbanisme

V.2.2 - Appellation, Affectation des zones du PLU

- **ZONE UA – ZONE URBAINE CENTRALE ET ZONE A DENSITE DU BATI TRES MARQUE**

Cette zone est constituée par le tissu bâti existant ancien de la commune présentant une urbanisation relativement dense, essentiellement à caractère d'habitation. La zone UA se situe en front de mer avec le casino et la barre de logements collectifs et au niveau du Quai François 1^{er} avec ses commerces et surtout ses restaurants. Le secteur **UAa** constitue le quartier des Cordiers, le secteur **UAb** celui de l'esplanade de la plage et le secteur **UAc** englobe les immeubles collectifs de l'ancienne ZAC des Terrasses et du Tréport Moderne ainsi que le Collège et le lycée technique. S'y trouvent également des commerces de proximité. Cette zone urbaine n'est pas appelée à subir de profondes modifications sauf rénovations éventuelles limitées et très localisées. Le commerce et les activités d'accompagnement de l'habitat sont autorisés, les activités industrielles interdites et les installations classées limitées.

Les habitations sont implantées en front à rue. Elles sont de type rez-de-chaussée, deux étages et un comble aménageable ou de type rez-de-chaussée, un étage et un comble aménageable. Les hauteurs devront conserver une unité de construction (article 10 du règlement). Le style actuel devra être préservé : toitures deux pentes, respect des matériaux tels que briques, silex et ardoises... (article 11 du règlement).

Un secteur de zone a été créé : **le secteur UAcr** signale la présence de cavités souterraines suite à un recensement des indices de vides.

- **ZONE UB – ZONE URBAINE A VOCATION PRINCIPALE D'HABITAT DE DENSITE FORTE, D'EQUIPEMENTS ET D'ACTIVITES D'ACCOMPAGNEMENT**

Cette zone est située en périphérie immédiate du centre bourg, en continuité. Elle comprend les constructions plus récentes que celles du centre bourg. On y trouve, l'Eglise, le Presbytère, les Halles couvertes et fermées, les écoles d'enseignement maternelle et primaires, une halte garderie, l'école de musique, des services publics telle que La Poste. La zone **UBc** située à proximité du site de la verrerie Saint Gobain Desjonquères regroupe les petits logements ouvriers. Existente également dans cette zone le secteur **UBa** qui englobe les habitations du hameau de Mesnil Sorel à l'Ouest du territoire communal du TREPORT et le secteur **UBb** qui reprend les terrains en forte pente jouxtant la route de Dieppe (RD 940) et faisant face au cimetière. Le secteur **UBe** englobe l'entrée de ville via Eu, ses logements et commerces récemment créés ainsi que le site de la maison de retraite. Le secteur **UBf** correspond au front de mer.

Les hauteurs devront conserver une unité de construction (article 10 du règlement). Le style actuel devra être préservé (article 11).

Des sous-secteurs de zone ont été créés suivant la présence des risques naturels et technologiques

- **ZONE UD – ZONE D'HABITAT DE DENSITE MOYENNE**

La zone Ud reprend la zone d'habitat du Tréport Moderne. Deux secteurs de zone ont été créés :

- **le secteur UDr** signale la présence de cavités souterraines suite à un recensement des indices de vides.
- **le secteur UDi** reprend les axes de ruissellement suivant le bilan hydrologique de l'AREAS,

- **ZONE UE – ZONE D'HABITAT DE DENSITE FAIBLE**

La zone reprend les logements collectifs de l'ancienne ZAC des Terrasses, du Mont-Huon, de l'habitat longeant la RD 940 en entrée de ville et du lieu dit « La Pommeraie ». Cette zone est la zone de plateau à l'ouest du territoire communal. Le secteur **UEf** englobe le site touristique du funiculaire et ses parkings.

Un secteur de zone a été créé : **le secteur UEr** signale la présence de cavités souterraines suite à un recensement des indices de vides réalisé par le bureau d'études ALISE.

- **ZONE UL – ZONE LIEE AU CAMPING TOURISTIQUE**

La zone reprend l'emprise du camping municipal « Les Boucaniers » en vallée et en entrée de ville via Eu et l'emprise du camping « du Golf » en entrée de ville via Flocques.

- **ZONE UY – ZONE LIEE AUX ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES**

La zone UY comprend la zone portuaire, le site de la verrerie Saint Gobain Desjonquères, ceux des sites des Sociétés Debeaurain et Rexam, ainsi que le site artisanal de Sainte-Croix. Des secteurs de zone ont été créés :

- **le secteur UY1** correspond aux périmètres de protection Z1 de la verrerie SAINT GOBAIN DESJONQUERES, générant des risques technologiques. Dans ce secteur, l'augmentation du personnel ou des habitants soumis aux risques est limitée. Le principe à retenir en périmètre Z1 est de ne pas augmenter la population soumise aux risques (ou très faiblement, principe de 10 personnes à l'hectare).
- **le secteur UY2** correspond aux périmètres de protection Z2 de la verrerie SAINT GOBAIN DESJONQUERES, générant des risques technologiques. Dans ce secteur, l'augmentation du personnel ou des habitants soumis aux risques est limitée. En périmètre Z2, le seuil à retenir est de 25 personnes à l'hectare).

- **ZONE AU – ZONE D'URBANISATION FUTURE RESERVEE AU DEVELOPPEMENT A LONG TERME**

La zone AU est une zone d'urbanisation future réservée au développement à long terme pour accueillir de l'habitat sans forme définie : ce pourra être de l'accession, du locatif ; ou des équipements publics en mixité d'occupation du sol. Les réseaux ne sont pas existants. Cette zone est donc prévue à long terme. Une modification du PLU sera nécessaire pour ouvrir à l'urbanisation. Elle se situe en bordure du chemin des Granges au lieu dit « Derrière les Granges ». Un secteur de zone a été créé : **le secteur AUr** signale la présence de cavités souterraines suite à un recensement des indices de vides réalisé par le bureau d'études ALISE joint au rapport de présentation.

- **ZONE 1AU - ZONE A URBANISER A COURT TERME ET A VOCATION PRINCIPALE D'HABITAT**

On compte QUATRE zones 1AU sur la commune situées sur le plateau. Dans ces zones, la commune souhaite diversifier l'offre de logements en mixant le logement locatif, collectif et l'accession à la propriété. Des projets d'équipements publics sont également prévus : gendarmerie et les logements de fonction, des résidences pour personnes âgées ; des jardins familiaux ; d'un point de vue touristique des équipements liés à l'hôtellerie et la restauration pourront y être réalisés. Les constructions devront reprendre les caractéristiques précisées dans le règlement : implantation, hauteur, aspect. Ces constructions seront intégrées à terme en zone urbaine, elles doivent donc reprendre les caractéristiques du bâti déjà existant. Des plantations seront à réaliser au pourtour de ces zones afin d'intégrer ces zones d'extension dans le paysage du TREPORT. Des orientations d'aménagement précisent certaines lignes directrices d'aménagement.

Un secteur de zone a été créé :

- **le secteur 1AUr** signale la présence de cavités souterraines suite à un recensement des indices de vides réalisé par le bureau d'études ALISE joint au rapport de présentation.

• **ZONE A - ZONE COMPRENANT DES TERRAINS NON EQUIPES PROTEGES PAR LE PLU DU FAIT DE LEUR VALEUR ECONOMIQUE AGRICOLE**

Article R123.7 du Code de l'Urbanisme : « Peuvent être classées en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles ».

Cette zone couvre toutes les terres périphériques à l'espace aggloméré. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A. les corps de ferme en activité ont été repris en zone agricole ainsi que les terres attenantes. Ainsi le hameau du mesnil Sorel se voit en majorité classé en A ainsi que 2 exploitations enclavées dans l'urbanisation.

Plusieurs secteurs de zone ont été créés :

- **le secteur Ai** reprend les axes de ruissellement suivant le bilan hydrologique de l'AREAS,
- **le secteur Ar**, signale la présence de cavités souterraines suite à un recensement des indices de vide joint dans le dossier annexe du PLU.
- **Le secteur AL** englobe les Espaces Proches du Rivages et Milieux Remarquables.
- **Le secteur ALi** reprend les axes de ruissellement suivant le bilan hydrologique de l'AREAS,
- **Le secteur ALr** signale la présence de cavités souterraines suite à un recensement des indices de vides joint en dossier annexe du PLU.

Certains bâtiments à caractère architectural et patrimonial ont été repérés afin de leur autoriser un changement de destination et des travaux de réhabilitation valorisant le patrimoine.

• **ZONE N - ZONE NATURELLE DE PROTECTION**

La zone N est destinée à assurer la protection des sites, tout en y permettant certains aménagements compatibles avec cette protection. Elle correspond aux zones naturelles à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique et écologique, historique et archéologique ou en raison de l'existence de risques. Sont concernées les zones boisées situées de part et d'autre du centre ville, sur le plateau et le coteau.

L'article R. 123-8 du Code de l'Urbanisme :

« Les zones naturelles et forestières sont dites « zones N ». Peuvent être classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. »

Cette zone comprend plusieurs secteurs :

- **le secteur Na** où des terrains d'équipements sportifs sont autorisés permettant de pérenniser un aspect découvert des espaces, tout en autorisant avec une emprise maximale de 5% la réalisation de vestiaires directement nécessaires à la pratique des activités sportives.

- **Le secteur Nc** permettant la réhabilitation, l'extension de constructions excentrées.
- **le secteur Nd** correspondant aux bassins et à l'avant bassin de retenue des chasses et aux terrains adjacents, où sont autorisés les travaux, constructions et installations liées à la navigation de plaisance ou de métier pour la pêche, et à la promotion du tourisme) sous réserve qu'ils respectent les dispositions de la Loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.
- **Le secteur NL** correspondant aux espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et aux milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques, espaces d'application du L146-6 de la Loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral n° 86-2 du 3 janvier 1986. Ce secteur NL reprend la bande littorale hormis les zones de risques liés aux falaises, les bois et coteaux de Saint Croix et le parc Saint Croix, les espaces boisés existants les plus significatifs étant repris en tant qu'espaces boisés classés.
- **Le secteur NLa** correspondant aux terrains situés en bordure de la falaise haute, dans le prolongement du projet du funiculaire. Cette bande de terrain, d'accompagnement du projet, sera traitée sous la forme d'un vaste parc paysagé (revalorisée) dans l'esprit du jardin à la française de l'ancien établissement du Trianon (vestiges).
- **Le secteur NLi** reprend les axes de ruissellement suivant le bilan hydrologique de l'AREAS,
- **Le secteur Nm** reprend les 12 miles marins des eaux territoriales.
- **le secteur Np** correspondant à la place de la Poissonnerie et à l'espace environnant la gare, sur lesquels le stationnement est déjà existant mais où des aménagements sont indispensables pour une gestion cohérente des parkings en rapport avec la politique communale de déplacement.
- **le secteur Nt** reprend les zones à vocation touristique en rapport direct ou non avec la présence de la mer.
- **le secteur Nr** correspondant aux terrains où des risques précisément connus ou supposés de cavités souterraines ou des risques d'éboulements de la falaise ont été portés à la connaissance des élus, qui sont donc en conséquence rigoureusement inconstructibles.

V.2.3 - Les modifications en terme de découpage en zones

ZONAGE POS	ZONAGE PLU	JUSTIFICATION DES MODIFICATIONS
UA	UA	Il a semblé important suite au diagnostic de distinguer le patrimoine bâti très ancien, dans une zone particulière avec un règlement adapté : dans un principe de préservation.
	UAa	Cette zone UAa reprend la spécificité du quartier des Cordiers.
UAc	UAc	Le site du collège, du lycée technique et des immeubles d'habitat collectif de l'ancienne ZAC des Terrasses a été conservé dans la même zone.
UB	UB UBc	Cette zone concerne le bâti ancien jouxtant le centre bourg et l'habitat ouvrier (UBc) du site de la verrerie Saint Gobain Desjonquères.
UBa	UBb	La zone UBb concerne la zone d'habitat ancien jouxtant le centre bourg, de densité forte et construit sur des terrains très pentus jouxtant la RD 940 face au cimetière. Cette différence de zonage POS/PLU répond à une volonté de ne pas rendre accessible depuis la RD des terrains inscrits dans un relief très pentu. L'ancien secteur UBa est repris en UBb mais limité uniquement à la bordure de voirie.
	UBe	Cette zone englobe l'entrée de ville via Eu, ses équipements, logements et commerces existants.
UBb	UL	Le site du camping municipal « Les Boucaniers » est repris spécifiquement afin de lui attribuer un règlement spécifique. La vocation touristique de la ville est reprise dans plusieurs secteurs, il a donc été important de pouvoir les réglementer afin de préserver une qualité urbaine et paysagère.
UBd	Np	La gare routière inscrite en zone UBd du POS a été déclassée en zone naturelle Np. Le bâtiment a fait l'objet d'un permis de démolir. L'objectif de la commune, propriétaire foncier, est de réaménager cet espace afin de valoriser un panorama sur le port et la vitrine touristique de la ville basse. Ce secteur Np repris également sur l'autre rive pourra accueillir des stationnements dans le respect de la politique communale de déplacement, circulation et stationnement.
UBe	UBf	Le front de mer entre LE TREPORT et MERS LES BAINS est repris en zone urbaine, comme dans le POS, sauf que son indice a été modifié afin de réglementer un futur projet d'accueil de résidences, d'un équipement hôtelier et d'une piscine intercommunale.
UD UDa	UD	Cette zone d'habitat du « Tréport Moderne » est reprise dans le P.L.U.. le secteur Uda n'a pas été repris ; le règlement a été retravaillé de manière à obtenir des zones homogènes.
	UAc	Les zones d'habitat composées d'immeubles collectifs ont été inscrites dans un secteur spécifique pour une meilleure lisibilité du territoire.

UD	UBe	Le site de la maison de retraite a été repris dans ce zonage répertoriant certains équipements ou opérations d'aménagement. Le règlement s'y attachant apporte une homogénéité dans les futures opérations (hauteurs, ...).
UE	UE	C'est une zone d'habitat correspondant l'ancienne ZAC des Terrasses et comprenant également de l'habitat de moyenne densité sur le plateau à l'Ouest du territoire de la ville du Tréport.
UEa	UL	Le site du camping privé du « Golf » situé à l'ouest du territoire en entrée de ville via Flocques a été repris en UL (ex UEa) afin d'organiser et réglementer les équipements touristiques existants dans la station balnéaire, au même titre que le camping municipal (homogénéité).
UEa	UE	La zone UEa désormais lotie du POS est intégrée en zone urbaine UE.
UEb	UEf	Le secteur UEb créé lors d'une révision simplifiée et destiné à accueillir des équipements d'accompagnement au bon fonctionnement du funiculaire est repris en zone Uef du site du funiculaire dans un principe d'une gestion cohérente d'ensemble du quartier concerné.
UY	UY	La zone UY reprend plusieurs sites : des activités portuaires, de la verrerie Saint Gobain Desjonquères et du parc artisanal Sainte-Croix. Il reste que très peu de potentiels de développement. La zone UY va gérer essentiellement la pérennisation et la gestion de l'existant.
UYa	UY	La zone UY reprend l'emprise des sites industriels Debeaurain et Rexam.
UYa	NL Na	Dans le fond de vallée, vers la ville d'Eu, une partie des terrains, occupés par une scierie délocalisée désormais, sont repris en zone de protection NL et en zone d'accueil d'équipements sportifs, en liaison avec EU.
UYb, ba et c	UY	La démolition des silos, générant des périmètres de protection, a remis en question le secteur de la zone portuaire. Les sous secteurs ont donc été supprimés au profit de la zone UY. Le règlement réglemente les installations existantes et futures.
UY	UY1 et UY2	Les risques technologiques des installations de l'entreprise SAINT GOBAIN DESJONQUERES sont repris et signalés dans le PLU.
NA	1AU	Certaines zones NA passent d'une phase de réserve foncière à une phase d'aménagement. Ainsi suivant l'évolution du territoire du TREPORT, certaines zones à urbaniser deviennent à aménager à court terme à vocation principale d'habitat : dans un principe de densification. Ces 4 zones 1AU sont situées sur le plateau.
1NA	1AU	Certaines zones inscrites dans le POS restent à aménager. Certaines lacunes telles que réseaux, voirie, desserte n'avaient pas été organisées. Aujourd'hui le PLU le permet à travers le respect de certaines orientations d'aménagement. La zone 1AU concerne les zones à urbaniser à court terme à vocation principale d'habitat.

1NA	UE	Certaines zones à urbaniser, à vocation d'habitat, dans le POS ont été réalisées (au niveau de « la Pommeraie »). Aussi, elles reprennent le zonage du bâti récent, extension du tissu urbain, soit UE.
2NA	UY	Cette zone jouxte le site Rexam et accueille certains bâtiments de l'entreprise.
4NA	NL	Cette zone est le lit d'expansion de la Bresle. C'est une zone humide à conserver. Avant le PLU la commune souhaitait y réaliser des équipements sportifs. La volonté des élus est désormais de préserver cet espace naturel ainsi que l'entrée de ville.
5NA	UEf	Cette zone UEf reprend le secteur touristique dynamique en rapport avec le funiculaire. Le projet réalisé reprend maintenant des espaces de stationnements, des équipements de restauration.
NC	1AU	Une partie de la zone agricole est reprise en zone de développement. Elle se situe dans le prolongement d'une urbanisation créée : en effet, elle jouxte le programme d'habitat locatif récent de « la Pommeraie ».
	UBa	Cette zone englobe les habitations du hameau de Mesnil Sorel. Les maisons d'habitation ont été reprises en zone urbaine afin de leur permettre d'évoluer.
	Na	Ce secteur reprend les équipements sportifs communaux. il se situe en fond de vallée, la qualification « a » limite les emprises au sol afin de préserver le site naturel de la vallée.
	AL	Cette zone reprend les espaces proches du rivage.
NCa	Nt	Dans la vocation touristique affichée de la commune, il est recensé des hébergements tels que gîtes, chambres d'hôtes (...). Ainsi la structure existante de la Ferme des Granges (camping à la ferme) existante dans le POS a été reprise dans une zone naturelle spécifique afin de réglementer d'autres structures identiques sur le territoire du TREPORT.
NCb	AU	Une zone de jardins familiaux est reprise en secteur futur de développement à long terme. Elle fera le lien entre plusieurs zones 1AU. Les jardins familiaux seront recrées dans une autre zone 1AU, proche du cimetière militaire. La préservation de ces jardins, en tant que lien social, est une volonté communale forte. Ils permettent également de dégager des zones de respiration dans l'urbanisation.
ND	Na	Des terrains du TREPORT jouxte les équipements sportifs de la commune voisine de EU. Pour une réflexion intercommunale, les terrains sont inscrits en zone Na, avec des restrictions quant à l'occupation et l'emprise au sol.
ND	NL	Les zones naturelles liées au littoral mais également au fond de vallée (Prairies humides) ou en bordure de mer ont été reprises en zone NL afin de respecter la loi Littoral.

ND	Nt	Un projet d'hébergement touristique dans le Parc Sainte-Croix, en limite avec EU, a été pris en compte dans le PLU. Actuellement les bâtiments accueillent déjà des gîtes et chambres d'hôtes. Le projet, présenté à la municipalité et faisant l'objet d'une consultation interne du SDAP, consiste à restaurer les bâtiments existants et à en construire de nouveaux dans le respect du site et des paysages.
NDa	Na	Les équipements sportifs communaux sont repris en zone naturelle (stades football et rugby, tennis couvert, boulodrome etc. ...). La qualification « a » limite les emprises au sol afin de préserver le site naturel de la vallée dans le respect de la zone NDa du P.O.S..
NDb	Nd	Les bassins et à avant bassin ont été repris en zone Nd.
NDI	Nc	Cette zone permet la réhabilitation, l'extension de constructions excentrées, très limités dans le territoire, à un seul site.
	NL	La bande littorale, sur la falaise, a été reprise en zone NL de protection du site, des paysages et conformément à la loi littoral.
NDIa	NLa	Ce secteur correspond aux terrains situés en bordure de la falaise, dans le prolongement du projet du funiculaire. Cette bande de terrain, d'accompagnement du projet, sera traitée sous la forme d'un vaste parc paysagé (revalorisée) dans l'esprit du jardin à la française de l'ancien établissement du Trianon (vestiges). Ce zonage avait été validé lors d'une précédente révision simplifiée du POS.
NDr	1AU et 1AUr	Une zone de suspicion de cavités souterraines avait été inscrite dans le PLU. Le recensement des cavités souterraines a permis de les localiser plus précisément. Le terrain se situe dans une zone urbaine, son aménagement constitue une densification. La zone NDr est donc reclassée en zone de développement indicée « r ». Des études levant le risque rendra constructible toute la parcelle.
	Nr	Les zones de protection liés aux éboulements de la falaises ont été reprises en secteurs Nr.

V.3 - Justification du règlement

V.3.1 - Justification des modifications apportées aux 14 articles du règlement

En général, le règlement a été simplifié dans sa rédaction afin de donner une plus grande responsabilité aux élus. Ces simplifications engageront les élus dans un meilleur contrôle sur l'urbanisation de la commune.

Articles 1 et 2 - Occupations et utilisations des sols

Ces articles permettent d'introduire ou de soumettre à conditions les occupations du sol qui sont compatibles avec la vocation de la zone. Ils permettent une mixité des fonctions urbaines : des restrictions sont édictées pour les activités industrielles, artisanales et les installations classées afin d'éviter tout conflit avec la fonction d'habitat. Les terrains de camping et de caravanes sont interdits en zones urbaines ou à urbaniser car non compatibles avec la densité urbaine de la zone. Néanmoins, cette interdiction ne peut faire obstacle à l'aménagement de terrain permettant l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs.

La zone N correspond aux zones naturelles et forestières à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique. C'est pourquoi, seuls sont autorisés les travaux d'infrastructures et les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des installations de services publics et d'intérêts collectifs à condition qu'ils respectent le cadre environnant.

Article 3 - Conditions de desserte et d'accès aux voiries.

Cet article règlement les accès privés qui doivent desservir les parcelles à construire. Les règles de l'article 3 organisent les accès sur les voies de manière à préserver la sécurité. Par rapport au POS, les règles du PLU correspondent globalement aux principes des règles du POS, elles ont juste été reformulées et complétées éventuellement.

Article 4 - Conditions de desserte par les réseaux.

Cet article détermine les conditions de raccordement aux réseaux indispensables à la constructibilité des terrains. Par rapport au POS, la rédaction des règles liées à la desserte en eau potable, et à l'assainissement des eaux usées a été modifiée, mais sans changement de fond.

Par contre, des prescriptions liées à la gestion des eaux pluviales ont été introduites. Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le milieu récepteur (réseaux, fossés, cours d'eau ...). En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Article 5 - Caractéristique des terrains

Il n'a pas été fixé de minimum parcellaire pour toutes les zones excepté pour la zone UBa où il est précisé que les terrains à bâtir ne doivent pas être inférieur à 1 000 m² afin d'y réaliser un assainissement autonome, puisque le réseau collectif est inexistant. Un minimum parcellaire a aussi été défini en zone naturelle N du fait de l'absence de réseau collectif d'assainissement. Ce minimum parcellaire fixé à 5 000 m² en zone N répond également à la préservation du site.

Il est précisé en zone urbaine et dans les zones à urbaniser que tout lotissement ou division de propriété doit être établi de telle sorte qu'il garantisse l'utilisation rationnelle des terrains environnants, préservant le caractère des site et paysages et réservant en outre toute possibilité pour l'accès et l'assainissement éventuel des lots ultérieurs.

Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies

Cet article permet de maintenir ou de modifier les caractéristiques morphologiques des zones. En général, dans toutes les zones les implantations son des constructions doivent respecter un recul, sauf dans le cas d'agrandissement d'une construction existante et pour les bâtiments annexes, des implantations autres peuvent être autorisées (zone A).

Il garde le même esprit et les mêmes distances d'implantation que dans le POS. En général l'implantation est fixée soit en alignement, soit à 5 m minimum des emprises publiques en zones urbaines ou à urbaniser (1AU). Une continuité doit aussi être conservée (articles UA, UB et UL). L'implantation en zone UY est fixée à 10 m.

Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Cet article permet de maintenir ou de modifier les caractéristiques morphologiques des zones. En zone dévolue à l'habitat (UB, UD, UE, et 1AU), les constructions peuvent s'implanter en limite de propriété ou avec une distance égale à la moitié de la hauteur du bâtiment qui ne peut être inférieure à 1,90 en zone UA (uniquement) ou à 3 m pour toutes les autres zones avec un recul de 3 m en fond de parcelle pour la zone 1AU. En zone d'activités tertiaires, artisanales, commerciales, industrielles, réservée aux équipements publics et en zone naturelle, les constructions ne peuvent pas être implantées à moins de 5 mètres des limites séparatives. En zone A, les constructions devront être implantées en observant un recul minimum par rapport à celle-ci de 5 mètres. En zone Na sont autorisées les constructions en limite de propriété ou celles qui respecteraient un recul au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment à construire mais de plus de 3 m. En zone UY, les constructions doivent être implantées à plus de 10 m des zones urbaines et naturelles.

Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Les dispositions de cet article permettent d'imposer un espacement entre deux bâtiments pour assurer l'éclairement des locaux. Dans l'ensemble des zones créées dans le PLU, aucune prescription n'a été déterminée.

Article 9 - Emprise au sol des constructions

Cette disposition permet de limiter la partie de terrain utilisée pour les constructions dans le souci de maintenir le cadre de vie et les surfaces imperméabilisées. Dans la zone UA et UB les terrasses couvertes démontables ne doivent pas empiéter de plus de 2,50 m d'emprise sur le domaine public. En zone UBa, UBb, UBe, UBf, UD, UE, 1AU, et dans toute la zone N, l'emprise au sol des constructions est fixée à 40 %. Dans la zone 1AU, pour les terrains réservés aux équipements publics, scolaires et sportifs, il n'a pas été fixé d'emprise au sol. Dans la zone A et UY, l'emprise au sol est fixé à 60 % et en zone UE à 30 %.

Les changements, pour l'article 9, par rapport aux différentes zones correspondantes du POS sont les suivants :

Class POS	POS	Class PLU	PLU
UA	Pas de prescriptions spéciales sauf en UAb où les constructions légères à usage commercial liées au tourisme ne devront pas être supérieur à 49 m ²	UA	Pas plus de 2,50 m d'emprise sur le domaine public pour les terrasses couvertes démontables
UAa	Pas de prescriptions spéciales	UAa	Pas plus de 2,50 m d'emprise sur le domaine public pour les terrasses couvertes démontables
UAb	Les constructions légères à usage commercial liées au tourisme ne devront pas être supérieur à 49 m ²	UAb	Pas de prescriptions spéciales Cette zone est de compétence et maîtrise communale. Aucun autre projet n'est envisagé.
UAc	Pas de prescriptions spéciales	UAc	Pas de prescriptions spéciales La zone accueille les logements collectifs existants
UB	Pas de prescriptions spéciales sauf en UBa : 40 % et pour les terrasses couvertes démontables qui ne devront pas dépasser de plus de 2,50 m d'emprise sur le domaine public par rapport aux façades existantes dans le cas général et ne devront pas dépasser de plus de 2 m d'emprise sur le domaine public entre la rampe du Musoir et la rampe Jonas Lefranc.	UB	Pas de prescriptions spéciales sauf en UBa : 40 % et pour les terrasses couvertes démontables qui ne devront pas dépasser de plus de 2,50 m d'emprise sur le domaine public par rapport aux façades existantes dans le cas général et ne devront pas dépasser de plus de 2 m d'emprise sur le domaine public entre la rampe du Musoir et la rampe Jonas Lefranc.
UBa	40 %	UBb	40 %
		UB	Pas de prescriptions spéciales
UBb	Pas de prescriptions spéciales	UL	Pas de prescriptions spéciales
UD	40 %	UD	40 %
		UBe	Pas de prescriptions spéciales
		UAc	Pas plus de 2,50 m d'emprise sur le domaine public pour les terrasses couvertes démontables

UDa	40 %	UD	40 %
UE	40 %	UE	40 %
		UBb	Pas de prescriptions spéciales
UEa		UL	Pas de prescriptions spéciales
UY	60 %	UY	60 %
		UBc	Pas de prescriptions spéciales
UYb	60 %	UY	60 %
UYba	60 %		
UYa	60 %	Na	5 %
NA	Pas de prescriptions spéciales	1AU	40 % excepté pour les équipements publics et la gendarmerie
		UE	40 %
1NA	40 %	1AU	40 % excepté pour les équipements publics et la gendarmerie
		UE	40 %
2NA	60 %	UY	60 %
		NL	Pas de prescriptions spéciales La zone est de toute manière inconstructible : protection du site
4NA	50 %	NL	Pas de prescriptions spéciales La zone est de toute manière inconstructible : protection du site
5NA	5 %	NLa	Pas de prescriptions spéciales La zone est de toute manière inconstructible : protection du site
		UEf	40 %
NC	60 %	UE	40 %
		UBa	40 %
		AU	Sans objet
		1AU	40 % excepté pour les équipements publics et la gendarmerie
		A	60 %
		Na	5 %

NCa	60 %	Nt	20 % la situation en secteur naturel oblige à limiter le développement, c'est une volonté communale
NCb	60 %	UE	40 %
ND	Pas de prescriptions spéciales	N	Pas de prescriptions spéciales La zone est de toute manière inconstructible : protection du site
		Nt	20 % la situation en secteur naturel oblige à limiter le développement, c'est une volonté communale
		1AU	40 % excepté pour les équipements publics et la gendarmerie
NDa	5 %	Na	5 %
NDI		Na	5 %
		Nc	5 %
		NL	Pas de prescriptions spéciales La zone est de toute manière inconstructible : protection du site
		NLa	Pas de prescriptions spéciales La zone est de toute manière inconstructible : protection du site

Article 10 - Hauteur maximale des constructions

La limitation de la hauteur des constructions permet de s'assurer de l'harmonie des silhouettes bâties avec le cadre environnant.

Ainsi, en zone Ua et Uaa, toute construction d'habitation peut être sur 5 niveaux : le rez-de-chaussée, trois étages et un comble aménageable. En zone Uab et UBb, il n'a pas été fixé de hauteur. En zone UAc la hauteur est fixée à 14,50 m.

En zone UB et 1AU la hauteur de toutes constructions ne devra pas excéder 4 niveaux : rez-de-chaussée, deux étages et un comble aménageable.

Pour les secteurs de zone UBe et UBf la hauteur de toute construction ne doit pas excéder 3 niveaux ni 13 m.

Pour la zone UD, UE et UL, la hauteur de toutes constructions ne devra pas excéder 3 niveaux : le rez-de-chaussée, 1 étage et un comble aménageable. En zone UY la hauteur ne doit pas excéder 15 m ou 30 m si la construction le nécessite. Des dépassements de hauteur pour des installations de caractère technique et les équipements publics pourront être autorisés dans toutes les zones exceptée en zone N qui limite toute extension à 3 niveaux : le rez-de-chaussée, un étage et un comble, ainsi qu'une harmonie avec le bâtiment existant.

Pour la zone A, la hauteur de toute construction, à usage d'habitation, ne doit pas excéder un étage droit sur rez-de-chaussée, plus un comble aménageable, ni 6 mètres à l'égout de toiture.

La hauteur des établissements industriels et commerciaux, dont l'activité est liée à l'agriculture, et des constructions agricoles ne devra pas excéder 9 mètres à l'égout de toiture ni 15 mètres au faîtage. Des dépassements en hauteur peuvent être autorisés pour les installations de caractère technique ou superstructures nécessaires au fonctionnement des établissements et pour les équipements d'infrastructure.

Les changements, pour l'article 10, par rapport aux différentes zones correspondantes du POS sont les suivants :

Class POS	POS	Class PLU	PLU
UA	R + 3 étages + 1 ou 2 niveaux C < 12 m égout ou acrotère	UA	R + 3 étages + 1 ou 2 niveaux C La hauteur maximale a été supprimée pour autoriser des projets contemporains de qualité
UAa	R + 2 étages + 1 niveau C < 9 m égout ou acrotère	UAa	R + 3 étages + 1 niveau C La hauteur maximale a été supprimée pour autoriser des projets contemporains de qualité
UAb	< niveau de la plateforme de la promenade de la digue, sauf constructions légères et temporaires à usage commercial liée au tourisme < 3,50 m au dessus du niveau de la plateforme de la promenade de la digue.	UAb	Pas de prescriptions spéciales
UAc	< 14,50 m hors tout	UAc	< 14,50 m hors tout
UB	R + 2 étages + 1 niveau de C < 9 m égout ou acrotère Si rénovation 3 étages < 12 m égout ou acrotère Pour terrasse couverte < 2,50 m ou 3,50 m	UB	< 2 étages + 1 niveau C Pour terrasse couverte < 2,50 m ou 3,50 m En cas de construction d'un ensemble collectif de plus de 1 000 m ² SHON, un niveau supérieur pourra être autorisé s'il n'excède pas 50% de l'emprise au sol du bâtiment.
		UBe	3 niveaux
		UBf	La hauteur maximale a été supprimée pour autoriser des projets contemporains de qualité
UBa	R + 2 étages + 1 niveau de C < 9 m égout ou acrotère	UBb	Pas de prescriptions spéciales

	Si rénovation 3 étages < 12 m égout ou acrotère Pour terrasse couverte < 2,50 m ou 3,50 m	UB	R < 2 étages + 1 niveau C Pour terrasse couverte < 2,50 m ou 3,50 m En cas de construction d'un ensemble collectif de plus de 1 000 m² SHON, un niveau supérieur pourra être autorisé s'il n'excède pas 50% de l'emprise au sol du bâtiment.
UBb	R + 2 étages + 1 niveau de C < 9 m égout ou acrotère Si rénovation 3 étages < 12 m égout ou acrotère Pour terrasse couverte < 2,50 m ou 3,50 m	UL	R + 1 étage + C Constructions liées au camping, au commerce < 9 m faîtage
UBd	R + 2 étages + 1 niveau de C < 9 m égout ou acrotère Si rénovation 3 étages < 12 m égout ou acrotère Pour terrasse couverte < 2,50 m ou 3,50 m	Nt	En cas d'extension < R + 1 étage + C Harmonie avec l'existant
UD	R + 1 étage + 1 niveau C < 7 m égout ou acrotère Si opération d'ensemble < R + 2 étages + 1 niveau C	UD	R + 1 étage + 1 niveau C Si opération d'ensemble < R + 2 étages + 1 niveau C
		UBe	3 niveaux < 13 m
		UAc	< 14,50 m hors tout
UDa	R + 1 étage + 1 niveau C < 7 m égout ou acrotère	UD	R + 1 étage + 1 niveau C Si opération d'ensemble < R + 2 étages + 1 niveau C
UE	R + 1 étage + 1 niveau C < 7 m égout ou acrotère Pas pour équipements publics	UE	R + 1 étage + 1 niveau C Pas pour équipements publics
		UBb	Pas de prescriptions spéciales
UEa	R + 1 étage + 1 niveau C < 7 m égout ou acrotère Pas pour équipements publics	UL	R + 1 étage + C sauf constructions liées au camping, au commerce < 9 m faîtage
UY	< 15 m et 30 m si nécessité pour l'activité	UY	< 15 m et 30 m si nécessité pour l'activité
		UBc	< 2 étages + 1 niveau C
UYa	< 10 m	Nb	En cas d'extension R + 1 étage + 1 niveau C
		NL	Pas de prescription : zone inconstructible
UYb	< 15 m et 30 m si nécessité pour l'activité	UY	< 15 m et 30 m si nécessité pour l'activité
UYba	< 15 m et 30 m si nécessité pour l'activité		
NA	Pas de prescriptions spéciales	1AU	R + 2 étages + 1 niveau C Pas pour équipements publics
		UE	R + 1 étage + 1 niveau C Pas pour équipements publics

1NA	R + 2 étages + 1 niveau C Pas pour équipements publics	1AU	R + 2 étages + 1 niveau C Pas pour équipements publics
		UE	R + 1 étage + 1 niveau C Pas pour équipements publics
2NA	< 10 m dépassement autorisé pour installations à caractère tech.	UY	< 15 m et 30 m si nécessité pour l'activité
		NL	Pas de prescription : zone inconstructible
4NA	R + 2 étages + 1 niveau C dépassement autorisé pour installations à caractère tech.	NL	Pas de prescription : zone inconstructible
5NA	< 7 m égout ou acrotère	NLa	Pas de prescription : zone inconstructible
		UEf	R + 1 étage + 1 niveau C Pas pour équipements publics
NC		UE	R + 1 étage + 1 niveau C Pas pour équipements publics
		UBa	R + 1 étage + 1 niveau C
		AU	Sans objet
		1AU	R + 2 étages + 1 niveau C Pas pour équipements publics
		A	Habitations : R + 1 étage + 1 niveau C Bâtiments agricoles : 9 m égout. Dépassement autorisé pour installations à caractère technique
		Na	En cas d'extension < R + 1 étage + C Harmonie avec l'existant
		Nb	En cas d'extension < R + 1 étage + C Harmonie avec l'existant
NCa	Habitation : < 6 m égout ou acrotère Autres constructions : < 7 m égout ou acrotère dépassement autorisé pour installations à caractère tech.	Nt	En cas d'extension < R + 1 étage + C Harmonie avec l'existant
NCb	Habitation : < 6 m égout ou acrotère Autres constructions : < 7 m égout ou acrotère dépassement autorisé pour installations à caractère tech.	UE	R + 1 étage + 1 niveau C Pas pour équipements publics
ND	Extensions mesurées < ou = hauteur existante	N	Pas de prescription : zone inconstructible
		Nt	En cas d'extension < R + 1 étage + C Harmonie avec l'existant

		1AU	R + 2 étages + 1 niveau C Pas pour équipements publics
NDa	< 3,50 m	Na	En cas d'extension < R + 1 étage + C Harmonie avec l'existant
		Nc	En cas d'extension < R + 1 étage + C Harmonie avec l'existant
		Nl	Pas de prescription : zone inconstructible
		NLa	Pas de prescription : zone inconstructible

Article 11 - Aspect extérieur des constructions

Cet article permet de définir les règles destinées à harmoniser l'aspect des bâtiments entre eux. Par rapport au P.O.S, le P.L.U. est resté dans les mêmes généralités. Les dispositions de l'article R-111.21 du Code de l'Urbanisme sont applicables. Tout projet d'architecture d'expression contemporaine dérogeant aux règles suivantes sera recevable dès lors que cette architecture ne porte pas atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Article 12 - Aire de stationnement

Le nombre de place de stationnement exigé par cet article est fonction de la destination de la construction. Des dérogations sont prévues par l'Article L. 421-3 du Code de l'Urbanisme. Les règles du POS n'ont pas été modifiées. Suivant la nature du bâtiment, des places de stationnement sont imposées, sauf dérogation possible. Il a tout de même été précisé que :

- Dans le cas de changement d'occupation ou d'affectation, le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction de la totalité des besoins existants et créés.
- La réalisation d'aires de stationnement devra être accompagnée de dispositifs permettant une gestion des eaux pluviales.

Article 13 - Espaces libres et plantations

Cet article impose aux constructeurs la préservation des plantations existantes, le traitement paysager des espaces libres, un nombre minimum de plantation d'arbres de tige en proportion de la superficie du terrain. Il a été apporté des petites modifications au règlement du POS. En zone UAc, UD, il est imposé 25 % d'espaces verts de la surface totale du terrain d'assiette en cas d'édification d'immeubles, ainsi que des écrans boisés autour des parkings. En zone 1AU 40 % du terrain d'assiette doit être traité en espaces verts, en zone UY, le domaine public concédé à la CCI doit être de 5 %, en zone UL 50 % du terrain d'assiette doit être traité en espaces verts, des écrans boisés autour des parkings devront être prévus et 1 arbre pour 200 m² de terrain devra être planté. En zone UE, 5 % du terrain d'assiette doit être traité en espaces verts ou engazonné, des écrans boisés autour des parkings devront être prévus et 1 arbre pour 200 m² de terrain devra être planté.

En zone A et N, la motivation de cet article est la préservation et la valorisation du cadre paysager du secteur.

Article 14 - Coefficient d'occupation du sol

Cet article fixe le nombre maximum de m² de SHON (Surface Hors Œuvre Nette) constructibles en fonction de la superficie de l'unité foncière. Par rapport au POS, les changements de règles par rapport à chacune des zones correspondantes sont les suivantes :

Class POS	POS	Class PLU	PLU
UA	Pas de prescriptions spéciales	UA	Pas de C.O.S.
UAa	Pas de prescriptions spéciales	UAa	Pas de C.O.S.
UAb	Pas de prescriptions spéciales	UAb	Pas de C.O.S.
UAc	Pas de prescriptions spéciales	UAc	Pas de C.O.S.
UB	1,30	UB	1,30
		UBe	Pas de C.O.S.
		UBf	1,30
UBa	0,80	UBb	0,80
		UB	1,30
UBb	1,30	UL	Pas de C.O.S.
UBd	1,30	Nt	0,20 afin de limiter la construction et de privilégier le paysage
UD	0,60	UD	0,60
		UBe	Pas de C.O.S.
		UAc	Pas de C.O.S.
UDa	0,33	UD	0,60
UE	0,40	UE	0,40
		UBb	0,80
UEa	0,40	UL	Pas de C.O.S.
UY	Pas de prescriptions spéciales	UY	Pas de C.O.S.
		UBc	0,80
UYa	Pas de prescriptions spéciales	NL	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
UYb	Pas de prescriptions spéciales	UY	Pas de C.O.S.
UYba	Pas de prescriptions spéciales		
UYc	Pas de prescriptions spéciales	Nt	0,20 afin de limiter la construction et de privilégier le paysage
NA	Pas de prescriptions spéciales	1AU	0,40
		UE	0,40

1NA	0,40	1AU	0,40
		UE	0,40
2NA	Pas de prescriptions spéciales	UY	Pas de C.O.S.
		NL	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
4NA	Pas de prescriptions spéciales	NL	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
5NA	Pas de prescriptions spéciales	NLa	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
		UEf	0,40
NC	Pas de prescriptions spéciales	UE	0,40
		UBa	0,80
		AU	Pas de C.O.S. / modification du PLU
		1AU	0,40
		A	Pas de C.O.S.
		Na	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
NCa	Pas de prescriptions spéciales	Nt	0,20 afin de limiter la construction et de privilégier le paysage
NCb	Pas de prescriptions spéciales	UE	0,40
ND	Pas de prescriptions spéciales	N	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
		Nt	0,20 afin de limiter la construction et de privilégier le paysage
		1AU	0,40
NDa	Pas de prescriptions spéciales	Na	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
NDI	Pas de prescriptions spéciales	Na	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
		Nc	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
		NL	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage

		NLa	0,05 afin de limiter les équipements nécessaires à la zone et de privilégier le paysage
--	--	-----	---

Les C.O.S. du P.O.S. ont été conservés. Ils permettent de densifier la zone urbaine. Toutefois certaines n'ont pas été réglementées : les règles de constructions de la forme urbaine, c'est-à-dire des articles 6 à 13, sont jugées suffisamment précises pour conduire à la réalisation de la forme urbaine retenue pour les zones urbaines et à urbaniser. En conséquence, il n'est pas fixé de prescriptions particulières à l'article 14 pour toutes les zones.

Pour la zone AU, une modification du PLU gèrera cette densité.

V.3.2 - Les orientations d'aménagement

Il a été précisé des orientations d'aménagement pour les futures zones d'urbanisation accueillant de l'habitat. Ces orientations permettront d'orienter les futurs aménageurs dans le principe du respect de la zone et des paysages (pièce n°5 du dossier de P.L.U.).

V.4 - Autres prescriptions figurant aux documents graphiques

V.4.1 - Espaces boisés classés

Les espaces boisés classés sont délimités en application de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme. Cette prescription concerne des plantations existantes ou des plantations à créer et interdit toutes occupations et utilisations des sols qui s'opposeraient à la préservation ou à la création des plantations.

LE TREPORT compte des espaces boisés classés situés au Mont-Huon. Dans le PLU, les alignements d'arbres méritant d'être protégés ont été repris sur le zonage. Quant aux futures zones d'aménagement, leur intégration dans le site sera en partie réussie grâce à la réalisation d'une ceinture végétale (cf. diagnostic). Des prescriptions sont reprises sur le plan de zonage et en pièce 6 du PLU.

Il est à noter également l'existence d'un site classé par arrêté ministériel du 4 juin 1924 intitulé « Talus boisé situé à la base de l'église du côté du port ». Ce talus a été repris dans les documents graphiques à travers la trame de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme et classé en zone naturelle N.

V.4.2 - Les bâtiments agricoles d'intérêt patrimonial

Les bâtiments agricoles ayant un intérêt architectural et patrimonial ont été pris en compte dans le plan local d'urbanisme. Ainsi, à travers le diagnostic, ils ont été recensés pour leur permettre un changement de destination, générant une préservation du patrimoine bâti local.

Les bâtiments protégés en zone agricole se situent à Mesnil-Sorel et un autre au Mont Huon. Un document particulier a été réalisé à ce sujet (cf. pièce n°7 du PLU).

IV.4.3 - Les secteurs de risques naturels liés aux ruissellements

Les axes de ruissellements ont été recensés à partir d'un bilan hydrologique réalisé par l'AREAS (cf. document joint en annexe de ce rapport de présentation). La prescription entraîne l'inconstructibilité des terrains concernés par l'indication d'axes de ruissellement. L'objectif de cette prescription est de ne pas faire barrage aux eaux pluviales. Les zones concernées par un axe de ruissellement ont été indicées « i ».

Les élus ont pris en compte les axes de ruissellement présents sur leur territoire. Les soucis indiqués dans le bilan de l'AREAS concernant l'inondabilité du carrefour de la RD 940 ont fait l'objet d'une étude particulière et d'une réflexion globale sur l'aménagement urbain et routier du secteur. Des bassins de rétention ont ainsi été créés.

Les talwegs 1, 3 et 4 ont été repris sur les documents graphiques ainsi que leurs secteurs d'expansion conformément aux données de l'AREAS. Par contre, le talweg n°2 n'a pas été repris car il emprunte uniquement le tracé de la voirie. Aucune construction n'a été inondée et des talus viennent border cet axe routier, empêchant de ce fait l'entrée des eaux de ruissellement dans les parcelles. De plus, toutes les constructions sont implantées en hauteur par rapport au niveau de la rue.

Dans le règlement, sont interdits :

- Toutes les constructions nouvelles en l'absence de données complémentaires sur les zones d'expansion des ruissellements,
- Les remblais ou tout ouvrage susceptible de gêner le libre écoulement des eaux sauf pour la réalisation d'ouvrages hydrauliques visant à lutter contre les inondations,
- Le remblaiement des mares ou la suppression de tout obstacle naturel aux ruissellements (haies, talus, ...),
- Les changements d'affectation ayant pour effet d'exposer davantage de personnes aux risques,

Sont autorisés :

- Les extensions mesurées et modifications des constructions existantes,
- Les reconstructions après sinistre, à la condition que celui-ci ne relève pas des inondations.

V.4.4 - Les secteurs de risques naturels liés aux présomptions de cavités souterraines

Un recensement des cavités souterraines a été élaboré par le bureau d'études ALISE ENVIRONNEMENT. Autour des indices de cavités souterraines, des périmètres d'un rayon de 60 m (pour les indices liés à la présence de marnières) ou de 35 m (pour les indices karstiques, bétouilles) ont été indiqués aux plans de zonage. Lorsque des indices n'ont pu être localisés précisément, des parcelles napoléoniennes font référence du risque. Ces différents périmètres entraînent l'inconstructibilité des zones. Les zones concernées par des cavités souterraines ont été indicées « r ».

Dans les espaces concernés, le règlement autorise :

- Les extensions mesurées des constructions existantes pour l'amélioration du confort des habitations, sous réserve que ces travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements ainsi que leurs annexes de faible emprise, jointives ou non,
- Les reconstructions après sinistre sauf si ce sinistre est lié à un effondrement du sol,
- Les aménagements ayant pour objet de vérifier ou supprimer les risques,
- Les voiries ou ouvrages techniques.

V.4.5 - Les secteurs de risques naturels liés aux falaises

Au TREPORT, des éboulements, chutes de blocs et cailloux affectent la falaise sur l'ensemble du littoral et sont, la plupart du temps, imprévisibles. Des glissements en masse de terrain peuvent également se manifester localement à la faveur de structures géologiques particulières.

La falaise a reçu deux zonages : un zonage Nr qui correspond aux zones d'éboulement, en zone urbaine, et un zonage NL, dans la zone naturelle, afin de la protéger au titre du littoral. Ces zones ont été définies suivant l'étude de 2002 réalisée par la DDE et jointe dans ce rapport de présentation, page 89.

Dans le règlement, il est précisé que tout type d'occupation du sol est interdit.

V.4.6 - Les secteurs de risques technologiques

On peut noter le transport de matières dangereuses à travers la voie ferrée. On note que le site de la Verrerie Saint Gobain Desjonquères est vecteur de risques technologiques (cf. page 92).

Ainsi dans sur le plan de zonage des indices « 1 et 2 » ont été attachés aux zones concernées. Le règlement détermine les interdictions et autorisations. La vocation des zones UY et UB détermine des indices pour lesquels l'occupation du sol est différente.

- **le secteur UBc1** englobe une zone de maisons ouvrières située à proximité de la verrerie Saint Gobain Desjonquères dans le périmètre de protection Z1, risque technologique. Dans ce secteur, l'augmentation du personnel ou des habitants soumis aux risques est limitée. Le principe à retenir en périmètre Z1 est de ne pas augmenter la population soumise aux risques (ou très faiblement, principe de 10 personnes à l'hectare).
- **le secteur UY1** correspond aux périmètres de protection Z1 de la verrerie SAINT GOBAIN DESJONQUERES, générant des risques technologiques. Dans ce secteur, l'augmentation du personnel ou des habitants soumis aux risques est limitée. Le principe à retenir en périmètre Z1 est de ne pas augmenter la population soumise aux risques (ou très faiblement, principe de 10 personnes à l'hectare).
- **le secteur UY2** correspond aux périmètres de protection Z2 de la verrerie SAINT GOBAIN DESJONQUERES, générant des risques technologiques. Dans ce secteur, l'augmentation du personnel ou des habitants soumis aux risques est limitée. En périmètre Z2, le seuil à retenir est de 25 personnes à l'hectare).

Sont interdits :

Dans le secteur de zone UBc1, afin de ne pas augmenter le nombre de personnes, toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites sauf les occupations du sol précisées à l'article UBc1 2.

Dans le secteur de zone UY1, afin de ne pas augmenter le nombre de personnes, toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites sauf les occupations du sol précisées à l'article UY1 2.

Dans le secteur de zone UY2, sont interdits :

- la construction ou l'installation de nouveaux établissements recevant du public,
- les aires de sport ou d'accueil du public,
- les terrains de camping ou de stationnement de caravanes,
- les nouvelles voies de circulation dont le débit est supérieur à 2 000 véhicules / jour ou de voies ferrées ouvertes au transport des voyageurs,
- Les constructions nouvelles à usage d'habitation.

Sont autorisés :

Dans le secteur UBc1, seules sont autorisées les extensions mesurées limitées à 20 m² hors oeuvre, sans création d'un logement supplémentaire. Ces extensions ne pourront être autorisées qu'une seule fois, sans possibilité de dérogation.

Dans le secteur de zone UY1, seuls sont autorisés :

- les constructions ou l'extension des constructions à usage industriel pour l'activité industrielle existante qui engendrent les distances d'isolement ou pour les activités voisines qui concourent directement à ses fabrications, à la transformation de ses produits ou à leur conditionnement,
- l'extension mesurée des constructions à usage industriel pour les activités industrielles existantes ne générant pas les distances d'isolement,
- la reconstruction de bâtiments sinistrés pour des causes autres que celles liées au risque technologique.
- les constructions ou l'extension des constructions à usage d'habitation, lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles existantes (gardiennage, surveillance),
- les constructions ou l'extension des constructions à usage de services, lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles existantes (restaurant d'entreprise, salle de réunions d'entreprise, etc. ...),
- les modifications des constructions existantes à usage d'habitation ou de bureau, qui n'entraînent pas d'extension, sans changement de destination,
- les extensions mesurées sont limitées à 20 m² hors oeuvre, sans création d'un logement supplémentaire. Ces extensions ne pourront être autorisées qu'une seule fois, sans possibilité de dérogation,
- les ouvrages techniques d'intérêt public à condition qu'ils ne soient pas destinés à recevoir du public ou à être utilisés par celui-ci, et qu'ils ne soient pas susceptibles d'affecter la sécurité des installations en place,

Dans le secteur de zone UY2, seules sont autorisés :

- les constructions ou l'extension des constructions à usage industriel ainsi que les constructions ou l'extension des constructions à usage d'entrepôts, conformes à la vocation de la zone,
- les constructions ou l'extension des constructions à usage d'habitation lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles (gardiennage, surveillance, etc. ...),
- les constructions ou l'extension des constructions à usage de services, lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles (restaurant d'entreprise, salle de réunion d'entreprise, etc. ...).
- Les reconstructions de bâtiments sinistrés pour des causes autres que celles liées au risque technologique.
- les constructions ou l'extension des constructions à usage d'habitation ou de bureau d'un étage au plus, implantées sur des terrains :
 - de surface supérieure à 2.000 m² avec un cos au plus égal à 0,08 pour les constructions individuelles,
 - de surface supérieure à 1.000 m² avec un cos au plus égal à 0,08 pour les constructions édifiées dans une opération d'ensemble.

Il ne sera pas fait application de la possibilité de surdensité.

- les modifications des constructions existantes à usage d'habitation ou de bureau, qui n'entraînent pas d'extension, sans changement de destination,
- les extensions mesurées et limitées à 20 m² hors oeuvre, sans création d'un logement supplémentaire. Ces extensions ne pourront être autorisées qu'une seule fois, sans possibilité de dérogation,
- les ouvrages techniques d'intérêt public à condition qu'ils ne soient pas susceptibles d'affecter la sécurité des installations en place,
- les aires de sports à condition qu'elles ne comportent pas de structure destinée à l'accueil du public.

L'évolution des périmètres de risques restera dans la courbe d'enveloppe Z2, pour l'évolution des périmètres Z1 et Z2 sous réserve de ne pas impacter plus fortement les zones d'habitat ou d'activités proches.

Les principes dans les périmètres Z2 sont les suivants : pour l'habitat, dans le tissu urbain dense, la typologie des constructions doit correspondre à celle environnante. Dans les espaces vierges, le principe d'une densité de 25 personnes à l'hectare est à retenir. La reconstruction après sinistre pour autres causes que celles liées aux risques technologiques doivent être permises.

V.4.7 - Les sites pollués

Comme précisé page 94 de ce rapport de présentation, il a été recensé sur la commune du TREPORT deux sites pollués (source BASOL fichier du MATE, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement du 29/01/2002) : CAPA et EDF GDF ; ainsi que plusieurs sites susceptibles d'être pollués (source Internet BASIAS, Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service, Service de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement). Les sites susceptibles d'être pollués peuvent être recensés suivant deux sources : BASIAS et BASOL.

L'inventaire BASIAS reprend donc des sites susceptibles d'être pollués, il n'y a donc pas de traduction réglementaire dans les documents graphiques du P.L.U.. Toutefois, une étude de sol sera nécessaire avant d'envisager l'éventuelle reconversion de ces sites.

Quant à **l'inventaire BASOL**, il reprend des sites réellement pollués, recensés par les pouvoirs publics et faisant l'objet d'une action. BASOL impose une traduction réglementaire dans les documents graphiques.

Ainsi, concernant LE TREPORT, plusieurs sites BASIAS sont recensés et 2 sites BASOL ont été inventoriés. Aussi, les informations BASOL ont été reprises sur les documents graphiques. Aucune indication n'a été reprise pour les sites BASIAS.

Seul le site « EDG GDF » a été repéré sur les documents graphiques du P.L.U. car les analyses effectuées ont mis en évidence l'existence de certains composés liés à l'activité de production de gaz manufacturé. Par contre, pour le site « CAPA », il s'agit en fait d'une pollution par les hydrocarbures du fait d'une fuite. La conclusion a précisé que compte tenu des travaux effectués et de la situation portuaire du site, la surveillance des eaux n'était pas nécessaire. Ainsi, seul le site EDF GDF a été signalé sur les document graphique, plan de zonage du P.L.U..

D'un point de vue réglementaire, tout projet d'urbanisation sur de tels sites, transforme l'affectation future de ces terrains d'un usage « non sensible » à un usage dit « sensible ». Ceci ne peut s'envisager qu'après réalisation d'un diagnostic des sols et d'une « étude détaillée des risques » qui préconisera les aménagements nécessaires pour ce changement d'usage ou l'invalidera.

VI - INCIDENCES DES ORIENTATIONS DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRESERVATION / MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT

La volonté de la commune du TREPORT est d'assurer le développement de la commune tout en préservant le cadre de vie et la qualité de son environnement et de ses paysages naturels et urbains qui participent largement à son attractivité.

Le plan local d'urbanisme traduit cette volonté à travers un développement urbain maîtrisé et modéré et la mise en œuvre de mesures pour protéger les espaces naturels.

VI.1 - Incidences sur l'environnement

Habitat

Le développement futur de la commune a été réfléchi avec le souci d'une gestion économe de l'espace. Les espaces à urbaniser ont été choisis dans la continuité du tissu urbain, préservant les grandes entités naturelles représentées en grande partie par le littoral. Ce développement urbain s'accompagne d'une politique de densification du tissu urbain existant (zones d'extension 1AU).

Les projets de densification s'intégreront dans le paysage puisque situés en partie urbaine. Les futures zones 1AU seront à recomposer avec le paysage : des orientations d'aménagement ont été précisées à ce sujet ainsi que dans le zonage (une structure végétale est à créer). Le paysage sera donc protégé. Le cadre de vie des habitants actuels et futurs sera également privilégié et protégé car les futurs projets se situent en périphérie du centre ville. Les élus mettent l'accent sur le paysage dans la ville en préservant et imposant des zones de respiration dans les opérations d'aménagement. L'outil économique composé des commerces de proximité sera valorisé avec une nouvelle population intégrée dans le centre ville. Les risques ont été pris en compte dans les zones urbaines et à construire : tant ruissellements, cavités souterraines, falaises, risques technologiques.

Equipements

Les équipements se situent dans la zone urbaine donc impactant peu le paysage et l'environnement. D'autres structures publiques vont se développer dans les zones de développement 1AU, leur intégration dans l'environnement sera gérée à travers les orientations d'aménagement et la vigilance des élus.

Tourisme

Le développement du tourisme et la découverte de la commune sera poursuivie avec le classement de plusieurs sites à vocation touristiques : résidences, gîtes, balnéothérapie, piscine, funiculaire, Leur intégration dans le paysage se fera à travers des plantations, ...

Activités économiques

Elles sont situées déjà en zone urbaine et non plus la possibilité d'évoluer. La présence du fond de vallée et la volonté des élus de le protéger est un frein à leur développement. L'intercommunalité qui a pris compétence économique a créé une zone sur un autre territoire. Ainsi les zones économiques du TREPORT poursuivront leur vocation. La commune a créé son service instructeur. A chaque dépôt, le projet est analysé et revu en concertation avec le pétitionnaire si des questions et thèmes divers sont à aborder et à revoir.

Accueil des gens du voyage

L'accueil des gens du voyage est de compétence intercommunautaire, le projet ne se situe pas sur le territoire communal du TREPORT mais à SAINT QUENTIN LAMOTTE (le projet est mené en concertation avec EU).

VI.2 - Justification de la dispense d'évaluation environnementale

La directive européenne du 27 juin 2001, qui a été transposée dans le droit français par l'ordonnance du 3 juin 2004, impose le principe selon lequel certains plans, schémas, programmes et autres documents de planification susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement ou qui ont des effets prescriptifs à l'égard de travaux ou projets d'aménagement soumis à étude d'impact, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale. Le décret n° 2005-608 du 27 mai 2005 précise que les PLU qui permettent des travaux ou aménagements dont la réalisation est de nature à affecter de façon notable un site Natura 2000 sont soumis à l'obligation d'une évaluation environnementale telle qu'évoquée dans les articles L.121-10 à L.121-15 et R.123-2-1 du code de l'urbanisme.

Dans le cadre du PLU, il est donc nécessaire d'apporter la preuve d'une absence d'incidences notables de sa mise en œuvre sur le site Natura 2000 répertorié sur le territoire communal.

Le projet de PLU ne prévoit pas d'action majeure sur le périmètre des zones Natura 2000. Concernant « le littoral cauchois », les terrains protégés ont été classés en zone Naturelle liée à la loi Littoral, NL, NLa, NLr et Nr afin de préserver ce secteur. Le règlement de chacun des zones répond aux dispositions de l'article R.146-2 du code de l'urbanisme. Quant au site de « la Vallée de la Bresle », il ne comprend, côté haut normand, que les rives et les lits majeurs des rivières et ruisseaux de l'ensemble hydraugraphique constituant le bassin de la Bresle.

Ainsi, le PLU ne constitue pas une atteinte notable aux sites NATURA 2000 intitulés « le littoral cauchois » et « la Vallée de la Bresle ». Aussi, il n'a pas été réalisé d'évaluation environnementale dans le cadre de ce PLU.

VI.3 - Prise en compte de l'article L.122-2 du code de l'urbanisme

L'article L.122-2 du code de l'urbanisme est le suivant :

Dans les communes qui sont situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants au sens du recensement général de la population, ou à moins de quinze kilomètres du rivage de la mer, et qui ne sont pas couvertes par un schéma de cohérence territoriale applicable, le plan local d'urbanisme ne peut être modifié ou révisé en vue d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser délimitée après le 1er juillet 2002 ou une zone naturelle.

Dans les communes mentionnées au premier alinéa et à l'intérieur des zones à urbaniser ouvertes à l'urbanisation après l'entrée en vigueur de la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat, il ne peut être délivré d'autorisation d'exploitation commerciale en application des 1° à 6° et du 8° du I de l'article L. 720-5 du code de commerce ou d'autorisation de création des salles de spectacles cinématographiques en application du I de l'article 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

Il peut être dérogé aux dispositions des deux alinéas précédents soit avec l'accord du préfet donné après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites et de la chambre d'agriculture, soit, lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale incluant la commune a été arrêté, avec l'accord de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4. La dérogation ne peut être refusée que si les inconvénients éventuels de l'urbanisation envisagée pour les communes voisines, pour l'environnement ou pour les activités agricoles sont excessifs au regard de l'intérêt que représente pour la commune la modification ou la révision du plan.

Le préfet peut, par arrêté motivé pris après avis de la commission de conciliation, constater l'existence d'une rupture géographique due à des circonstances naturelles, notamment au relief, et, en conséquence, exclure du champ d'application du présent article une ou plusieurs communes situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants.

Pour l'application du présent article, les schémas d'aménagement régionaux prévus par la loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion, le schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 et le plan d'aménagement et de développement durable de Corse prévu à l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales et, jusqu'à l'approbation de celui-ci, le schéma d'aménagement de la Corse maintenu en vigueur par l'article 13 de la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse ont valeur de schéma de cohérence territoriale.

Les dispositions du présent article sont applicables à compter du 1er juillet 2002.

La commune du TREPORT a présenté son dossier d'ouverture à l'urbanisation à la commission des sites, lors de sa séance du 13 mars 2007. Considérant que le projet dans son ensemble ne présente pas d'inconvénient excessif pour les communes voisines, pour l'environnement ou pour les activités agricoles ; que les objectifs démographiques affichés par la commune sont en adéquation avec les équipements et le bassin d'emploi que constitue l'entité LE TREPORT – EU – MERS LES BAINS, la commission préfectorale et la chambre d'agriculture se sont prononcées favorablement au projet de PLU du TREPORT. L'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites du 13 mars 2007 ainsi que la décision préfectorale favorable du 7 juillet 2007 sont joints en annexe de ce rapport de présentation. Dans le hameau de « Mesnil Sorel », seules les serres de production ont été intégrées dans la zone agricole A, les serres de vente sont classées en zone UBa.

VI.4 - Incidences du plan sur les déplacements

Politique

La politique communale est d'organiser les déplacements, la circulation et les stationnements. Les déplacements sont un réel intérêt pour la commune. Le diagnostic a en effet fait apparaître la présence et qualité des sentes piétonnes et cyclables. Le PADD préconise de favoriser des liaisons, connexions inter-quartiers entre les futures zones d'aménagement et le centre ville.

Tourisme

Dans le cadre du développement du tourisme et de la découverte du patrimoine, les cheminements préservés et poursuivis valoriseront cet objectif. Des chemins de randonnée ont été préservés. Le règlement autorise leur valorisation et entretien.

La zone Nt, située en limite avec EU, pour laquelle un projet de résidences de tourisme est à l'étude, sera reliée au centre ville par un cheminement piétonnier et cyclable. Cette liaison fait suite à la réflexion sur l'aménagement urbain du carrefour de l'entrée de ville dans un principe de valoriser les entrées de ville et de sécuriser les parcours piétons et vélos.

Le funiculaire est un outil de gestion des déplacements touristiques.

Habitat

Dans les projets de développement des zones 1AU (habitat), des connexions sont existantes et d'autres seront à prévoir (cf. orientations d'aménagement). Le funiculaire crée la liaison entre la ville haute et la ville basse : les habitants l'utilisent pour se rendre en centre ville et les touristes pour découvrir la commune. L'organisation du territoire se poursuit avec d'autres projets en réflexion.

Activités économiques

Le diagnostic a fait apparaître la notion de trafic et de déplacement. Le PLU n'a pas développé ses zones d'activités et donc ne peut pas agir sur le trafic actuel généré. Par contre, une réflexion, engagée par la Chambre de Commerce et d'Industrie, a conduit les études à envisager la création d'une voie de contournement. Des liaisons Nord / Sud serait également prévues afin de faciliter les déplacements.

VI.5 - Incidences du plan sur la gestion de l'eau

L'évolution de l'urbanisation programmée dans le PLU prend en compte le schéma d'assainissement des eaux usées. De plus, l'AREAS a réalisé un bilan hydrologique, pris en compte dans la réflexion du PLU. Aussi, les axes de ruissellement ont été repris sur le plan de zonage et des prescriptions réglementaires dans le règlement. Le règlement préconise que les aménagements réalisés sur les terrains à urbaniser garantissent l'écoulement des eaux dans le milieu récepteur. Tout raccordement doit être conforme au règlement d'assainissement en vigueur.

L'assainissement est repris dans le dossier annexe du PLU. L'ensemble des zones urbaines et à urbaniser sont raccordées, exceptées la zone AU (d'où le classement à long terme). L'urbanisation de AU sera organisée après modification du PLU et en présence des réseaux.

Le règlement du PLU a repris les prescriptions suivantes :

- L'imperméabilisation doit être limitée et maîtrisée.
- Une gestion intégrée des eaux pluviales à la parcelle ou à l'échelle d'une opération groupée est à prévoir pour limiter les ruissellements vers les fonds inférieurs.
- Ainsi, avant rejet, les eaux pluviales devront être régulées par des dispositifs adaptés (bâche de stockage - régulation, drains d'infiltration, ...).
- Sauf impossibilité technique, l'infiltration des eaux sera privilégiée. De plus, un prétraitement, de type dessablage - déshuilage, pourra être demandé notamment à l'exutoire des parcs de stationnement. Dans l'attente du zonage pluvial réglementaire, l'ensemble des dispositifs correspondants sera dimensionné sur la base d'événements pluviométriques centennaux et le débit rejeté sera limité au maximum à 2 litres par seconde et par hectare aménagé.
- S'il existe un réseau pluvial, seul le débit de fuite ou le trop plein du dispositif de régulation pourra y être raccordé.

De plus, d'autres éléments ont été repris :

- Le comblement des mares est interdit.
- La réalisation d'aires de stationnement devra être accompagnée de dispositifs permettant une gestion des eaux pluviales
- Les voies d'accès aux futures habitations et notamment aux sous-sols doivent être conçues de façon à éviter que les eaux pluviales issues des voiries les inondent.

VI.6 - Impact des zones AU, 1AU sur l'environnement

La zone AU est réservée à l'urbanisation à long terme. Aucun projet défini n'est programmé mais il aura vocation à accueillir des logements et des équipements publics. C'est un espace vierge se situant au sud de la zone UE du « Mont Huon ». L'absence de réseaux justifie ce classement (cf. page suivante, chapitre VI.7). Les zones 1AU ont pour vocation à accueillir des zones d'habitat. Elles se situent dans la continuité d'espaces urbanisés extérieurs du centre ville. L'impact sur l'environnement sera compensé par la gestion de plantations, des implantations, des hauteurs, des matériaux, ..., prescrits dans le règlement pour la zone. Des orientations d'aménagement sont également reprises dans le PLU (cf. pièce n°5). Les zones 1AU seront urbanisées à l'occasion de la réalisation d'opérations d'aménagement ou de constructions à vocation principale d'habitat, compatibles avec un aménagement cohérent de toute la zone ; cela permettra une réflexion d'ensemble sur les parcelles concernées avec des liaisons avec les équipements, le centre bourg, les commerces de proximité... La consommation d'espace naturel en zone 1AU s'élève environ 31 hectares (en comptabilisant les zones de risques cavités souterraines et ruissellements). Cette surface est imputée à des surfaces de pâture, non cultivées et jouxtant sur son pourtour la partie urbanisée.

Le boisement situé au sud-ouest de cette zone est conservé et participe au paysage, à la protection du site et à la valorisation du cadre de vie. Cet espace constitue une zone de biodiversité.

Pour ce qui est des enjeux urbains et environnementaux, il est envisagé, lors de l'urbanisation de ces secteurs de :

- maintenir les liaisons piétonnes avec le tissu bâti existant et créer de nouvelles liaisons douces entre les futures zones de développement,
- limiter les accès aux zones à urbaniser à partir des axes principaux, organiser les entrées de manière à ne pas multiplier les accès individuels sur les réseaux existants : cohérence d'aménagement,
- élargir certaines voiries, les adapter à la future vocation des secteurs (emplacements réservés créés),
- gérer le paysagement de l'intérieur des secteurs de développement : le fil conducteur sera le végétal tout au long de la desserte,
- gérer l'hydraulique à travers des principes doux : noues, zones humides, contribuant de ce fait aussi à la végétalisation de ce futur quartier,
- prévoir des aires de détente, rencontre dans les quartiers : solidarité,
- protéger le cimetière en l'intégrant dans une structure végétale pouvant accueillir une aire de stationnement,
- gérer l'implantation des futures constructions en limite de zone agricole : afin de limiter l'impact de pignons dans le paysage, les 1^{ers} bâtiments auront le faitage implantés perpendiculairement à la voie : en cas de faible ensoleillement, les pignons pourront être implantés différemment : des dispositifs architecturaux sont repris dans le cahier de prescriptions architecturales,
- reconstituer une frange paysagée en limite avec l'espace agricole pour :
 - protéger les futures constructions des intempéries,
 - intégrer les constructions dans le paysage, limiter les impacts visuels et protéger le cadre de vie des habitants.

Ces principes d'organisation et d'aménagement des secteurs Sud du TREPORT participent à la gestion de la qualité de vie de la commune et de l'image qu'elle diffuse à travers ses entrées de ville. Ces secteurs véhiculeront une image qualitative du TREPORT.

Pour ce qui concerne la problématique du ruissellement des eaux, dans le cadre opérationnel, une étude hydrologique (Loi sur l'eau) sera réalisée pour identifier les incidences du projet sur le reste de la commune. Ainsi, il pourra être adopté des mesures permettant de maîtriser le ruissellement et de réduire les risques.

VI.7 - Incidences des zones ouvertes à l'urbanisation sur les réseaux

L'article R.123-6 du code de l'urbanisme distingue deux catégories de zones à urbaniser AU, l'une immédiatement urbanisable, l'autre dite d'urbanisation différée.

Sur la commune du TREPORT, des zones AU et 1AU ont été définies :

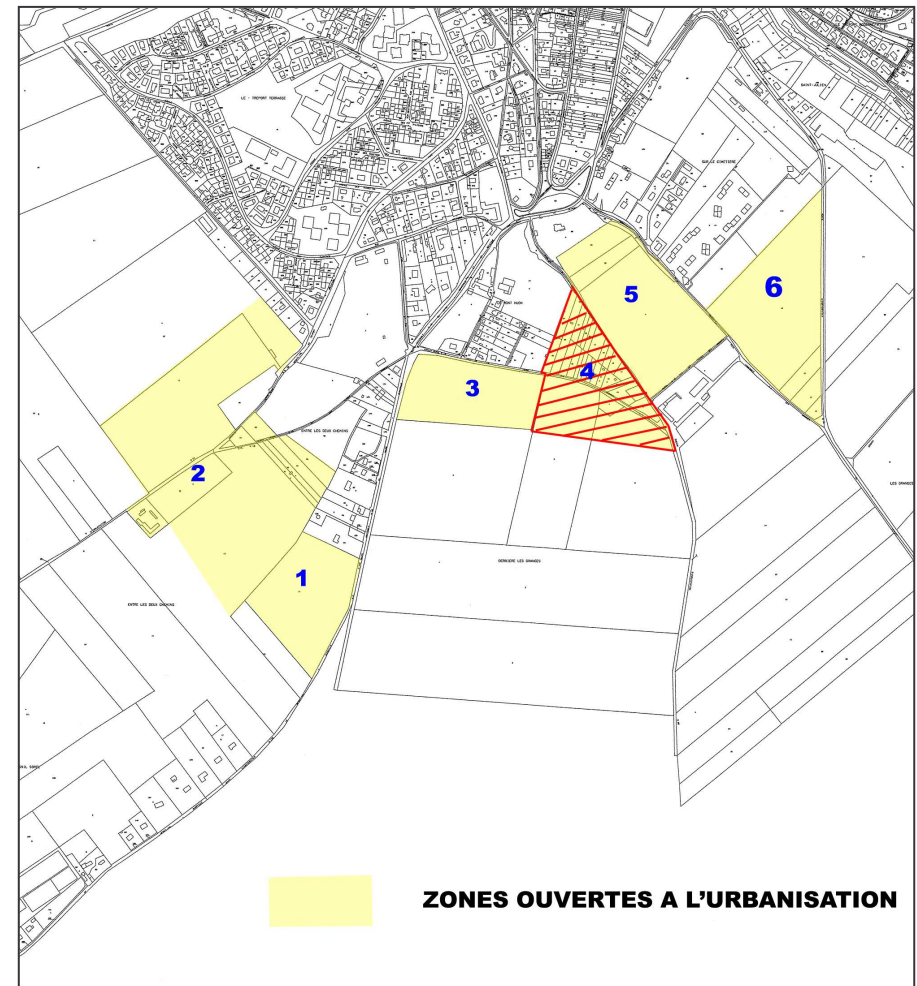
- la zone AU est une urbanisation à long terme qui nécessitera une modification du P.L.U. : ce classement fait suite à l'absence des réseaux qu'il conviendra d'étendre pour urbaniser les futures parcelles.
- Les zones 1AU répondent à une urbanisation à court terme : elles sont raccordées aux différents réseaux.

Sur le plan ci-contre, les zones numérotées 1, 2, 3, 5 et 6 sont des zones 1AU, urbanisables immédiatement. La zone hachurée rouge et numérotée 4 est une zone AU, de développement à long terme.

Le détail des réseaux a été fourni par les services techniques de la Ville du TREPORT, il est repris page suivante.

Secteur 4 :

Tous les réseaux sont à prévoir.



Secteur 1 :

- Voirie : voie de desserte prévue dans le cadre de la construction de la gendarmerie avec projet de carrefour giratoire.
- Réseau EP : inexistant (traitement à la parcelle),
- Réseau EU : réseau route de Dieppe allant vers Mesnil-Val (réseau à étendre par la ville du Tréport qui s'y est engagé),
- Eau potable : canalisation diamètre 80 route de Dieppe avec possibilité de renforcement en diamètre 100 ou diamètre 150 (Véolia - château d'eau à proximité (100 mètres)),
- Electricité : réseau existant,
- Pas de réseau gaz.

Secteur 2 :

- Raccordement de l'ensemble du secteur à tous les réseaux publics « rue du Golf ».
- Voirie : voirie à élargir
- Réseau EP : inexistant (traitement à la parcelle),
- Réseau EU : extension à prévoir - vérifier si possibilité de construction d'un réseau gravitaire ou mise en place d'une station de relèvement,
- Eau potable : extension à prévoir (diamètre 80 existante route de Dieppe et diamètre 100 boulevard du Parc)
- Electricité : extension à prévoir,
- Réseau gaz éloigné côté boulevard du Parc

Secteur 3 :

- Voirie : élargissement de chaussée à prévoir avec création d'un trottoir (emplacement réservé prévu),
- Réseau EP : existence d'un diamètre 400 du chemin rural à la rue des Champs - mais exiger le traitement sur la parcelle,
- Réseau EU : réseau existant du chemin rural à la rue des Champs,
- Eau potable : diamètre 100 maintenant de la route de Dieppe à la rue des Champs,

- Electricité : réseau existant,
- Par de réseau gaz.

Secteur 5 :

- Voirie : route de Mancheville - emplacement réservé prévu pour élargissement de chaussée + trottoir (route de Mancheville + chemin rural côté camping à la ferme),
- Réseau EP : diamètre 300 ou diamètre 400 route de Mancheville de la route de Dieppe jusqu'à la rue de Normandie - traitement sur les parcelles,
- Réseau EU : réseau existant diamètre 200 jusqu'au camping à la ferme,
- Eau potable : diamètre 150 route de Mancheville,
- Electricité : réseau existant,
- Réseau gaz route de Mancheville jusqu'à la rue de Normandie.

Secteur 6 :

- Voirie : route de Mancheville et route d'Etalondes - emplacement réservé prévu pour élargissement de chaussée + trottoir,
- Réseau EP : diamètre 300 ou diamètre 400 route de Mancheville de la route de Dieppe jusqu'à la rue de Normandie - traitement sur les parcelles,
- Réseau EU : réseau existant diamètre 200 jusqu'au camping à la ferme - peut-être extension à prévoir selon configuration du lotissement,
- Eau potable : diamètre 150 jusqu'à la rue de Normandie - extension à prévoir,
- Electricité : extension à prévoir,
- Réseau gaz route de Mancheville jusqu'à la rue de Normandie - extension à prévoir.

VI.8 - Impact de l'urbanisation des dents creuses sur l'environnement

Les dents creuses ont peu d'impact sur l'environnement. Il reste très peu de dents creuses dans le centre ville de la commune. Seules des opérations de démolition seront organisées par des investisseurs. Comme expliqué précédemment, la commune a pris compétence et rencontre les pétitionnaires lors des avant-projets.

VI.9 - Actions de préservation et de mise en valeur des espaces naturels

Les espaces boisés de la commune du TREPORT se traduisent par une trame particulière sur le zonage relatif à l'article L.130-1 du code de l'urbanisme. Ces espaces se situent à la fois en zone urbaine et naturelle. Dans le cadre de NATURA 2000, le projet de PLU du TREPORT ne remet pas en question les espaces naturels. La commune a opté de protéger son fond de vallée et son littoral.

VI.10 - La préservation de la faune et de la flore

LE TREPORT est concernée par des zones ZNIEFF et des zones NATURA 2000.

Les zones humides ont été protégées dans le PLU : le fond de vallée dans sa partie non construite a été classée en zone naturelle NL. La commune souhaite réhabiliter cette prairie humide et à réaliser un diagnostic et un recensement de la faune et la flore. Le dossier est joint en annexe de ce rapport. Pour les secteurs urbanisés, zone sportive, le secteur Na limite la constructibilité à travers une emprise au sol de 5%. La bande littorale a été protégée en zone NL et Nr (pour les secteurs plus exposés aux risques d'éboulement). Quant aux espaces proches du rivage et espaces et milieux remarquables, ils sont également recensés en secteurs NL et AL. Leur justification est reprise dans les pages suivantes et leur traduction sur les documents graphiques.

VI.11 - La prévention contre les nuisances sonores

La voie ferrée est classée voie bruyante de type II et de catégorie 1. Un périmètre de 300 m a donc été repris de part et d'autre de son axe (cf. plan annexe). La RD 1915 et la RD 925 sont également classées voies bruyantes de catégorie 3 soit un périmètre de 100 m. Cependant, le plan ne prévoit pas de restriction d'urbanisme prévoient que la prise en compte du bruit doit être traitée au niveau de la construction. Toutefois, la PADD en retenant le principe de liaisons douces dans le centre ville (déjà existantes) et à venir dans les futures zones d'urbanisation, contribue à la diminution du trafic et des vitesses de traversée et par là même à la diminution des nuisances.

VI.12 - La prévention routière

En 2001, le trafic de la RD 1915 et celui de la RD 925 sont respectivement de 12 460 et de 6 290. On a recensé d'août 1998 à juillet 2003 42 accidents corporels ayant fait 40 blessés graves et légers. La sécurité routière dans un projet urbain permet d'assurer un bon service des axes, la sécurité des nouveaux accès, et à éviter que les voies les plus fréquentées ou dangereuses ne coupent un quartier à cause d'une implantation malheureuse de constructions. La commune est sensibilisée à ce thème : sa politique de gestion de la circulation, déplacements et stationnement en est la preuve.

VI.13 - Les conditions d'aménagement des abords des principaux axes routiers : article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

La loi du 2 février 1995 relative au renforcement de l'environnement, dite « Loi Barnier », a créé par son article 52 un article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme qui s'applique aux zones **non urbanisées**. Les dispositions de cet article partent d'un constat : les désordres urbains le long des voies routières et autoroutières, notamment dans les entrées de ville, dus à une forte pression économique d'acteurs qui recherchent pour leur implantation l'accessibilité, la disponibilité foncière et la visibilité, sans préoccupations d'aménagement et dans le seul souci de rentabilité immédiate.

Les objectifs de l'article L.111-1-4 : L'intervention du législateur permet de promouvoir une urbanisation de qualité dans des espaces en mutation, trop souvent maltraités, faute d'une réflexion d'ensemble. En dehors des espaces urbanisés, et en l'absence de réflexion spécifique d'aménagement, les marges de reculement à respecter sont de 100 mètres par rapport à l'axe pour les voies express et de 75 mètres par rapport à l'axe pour les voies à grande circulation. La marge de reculement (article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme) permet de libérer un espace pour les projets paysagers ou la sauvegarde des paysages existants. Elle est la base d'une réponse de qualité sur l'aménagement des espaces le long des voies à grande circulation. Les principes retenus par la commune ont été pris en compte dans le P.L.U. et traduits aux articles 6, 11 et 13 du règlement.

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- *aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- *aux réseaux d'intérêt public.*

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Sur la commune du TREPORT, trois voies routières sont concernées par cet article. Il s'agit des voies classées à grande circulation RD 1015, RD 925 et RD 940 (retrait de 75 mètres). Cet article du code de l'urbanisme est donc applicable sur la commune. Les nouvelles constructions situées de part et d'autre de ces axes routiers devront faire l'objet d'une étude d'aménagement afin de préserver et valoriser les entrées de la commune.

Concernant les RD 1015 et 925, aucun projet n'est prévu en entrée. Par contre pour la RD 940, deux zones 1AU sont implantées en bordure de voie. Des orientations d'aménagement définissent les éléments paysagers à prendre en compte : structure végétale ; principes architecturaux : implantation des faîtes ; sécurité routière : accès limités. Le cimetière est déjà un élément d'intégration dans le paysage. il accompagnera le développement.

Comme précisé précédemment, le service instructeur de la ville et les élus sont vigilants. Des projets ont déjà été soumis pour cette zone, elle accueillera des logements, une gendarmerie et les logements, une résidence pour personnes âgées, des jardins familiaux, ...

PRINCIPE RETENUS EN ENTREE DE VILLE / RD 940

La marge de recul de 75 m liée à la RD 940 est portée à 10 m. Le règlement de la zone 1AU est conçu pour répondre aux dispositions permettant la réduction de la marge au regard des cinq critères mentionnés à l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

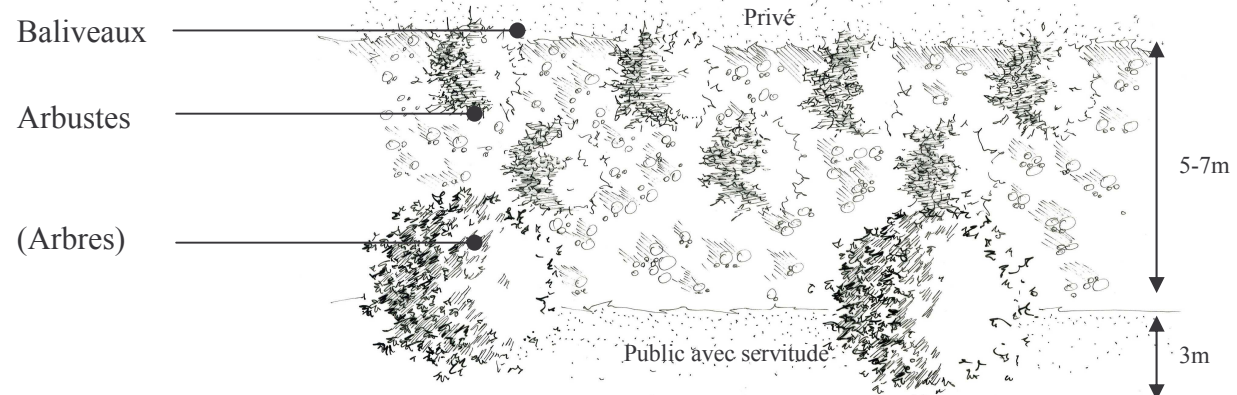
- **Les nuisances** : les articles 1AU1 et 2 restreignent les occupations du sol et interdisent celles qui pourraient générer des bruits et des odeurs autres que ceux liés à la circulation des véhicules.
- **La sécurité** : L'article 1AU 2 interdit les activités industrielles à risques. L'article 1AU 3 impose des prescriptions de sécurité pour la configuration de la voirie et pour les accès, en particulier en relation avec la circulation des secours.
- **La qualité architecturale** : Les articles 1AU 6 à 10 réglementent l'implantation et la configuration des constructions.
- **La qualité de l'urbanisme et des paysages** : Les constructions étant un élément important du futur paysage et de la qualité de l'urbanisme, l'article 1AU 11 réglemente l'aspect extérieur des constructions. L'article 1AU 13, relatif aux espaces libres et plantations, contient des prescriptions ayant pour objectif de donner une qualité paysagère et d'urbanisme d'ensemble aux futures zones d'urbanisation.

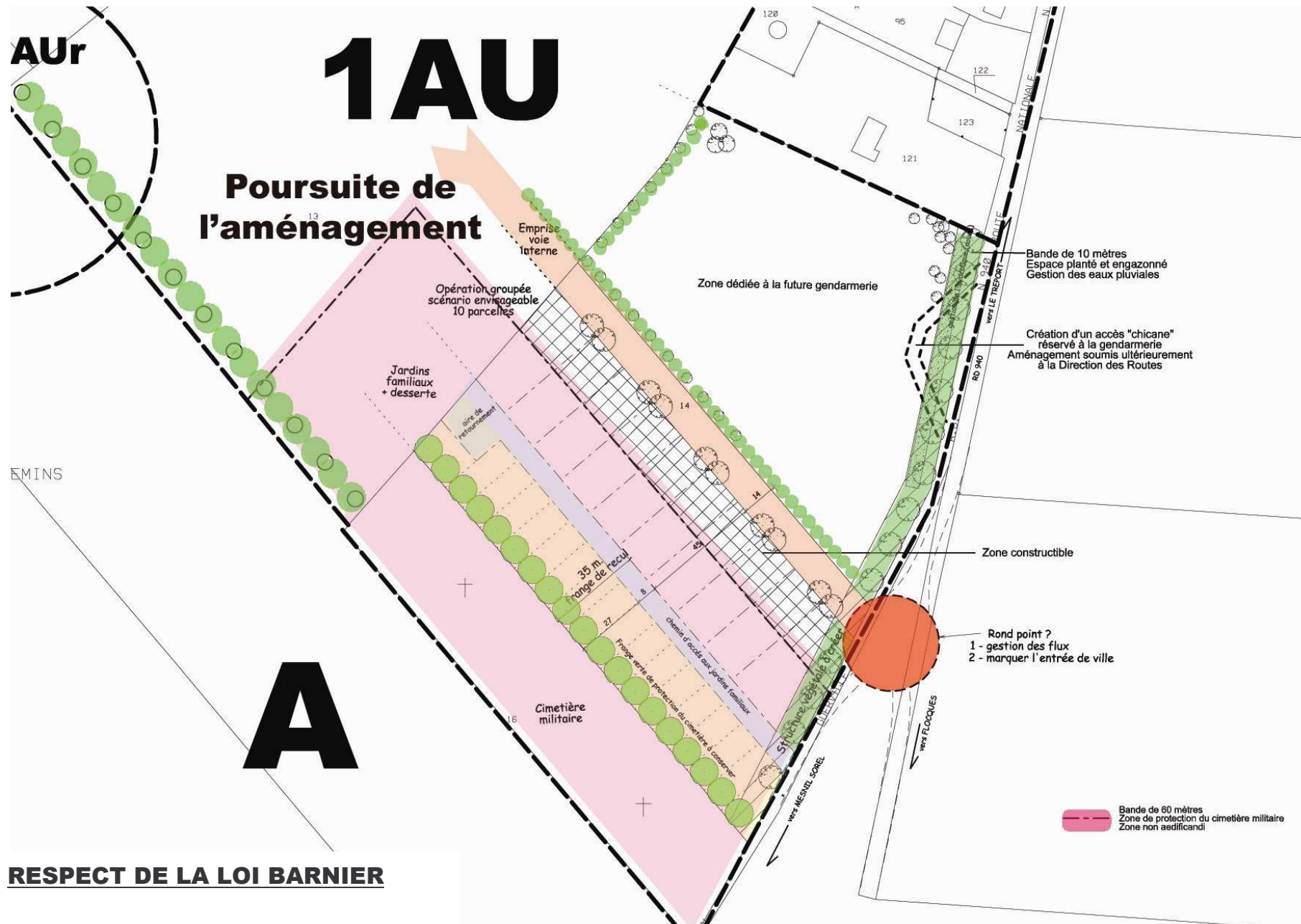
Par ailleurs, des orientations architecturales et paysagères, indique le parti d'aménagement, les principes d'implantation du bâti, de traitement et de végétalisation des espaces publics. Et notamment les éléments suivants :

- Aménagement paysager de la bande jouxtant l'emprise de la RD 940 avec un espace planté pour obtenir un effet masquant le plus important possible, l'objectif étant de minimiser les vues sur les futures zones d'urbanisation. Il permet de couper tout écoulement direct d'eau de ruissellement.
- Aménagement d'une frange plantée anti-bruit en limite de l'espace agricole, d'une largeur de 10 mètres, pour diminuer les nuisances sonores et les maintenir en dessous des seuils réglementaires et intégrer les futures constructions dans le paysage.
- Préservation au maximum de la trame paysagée

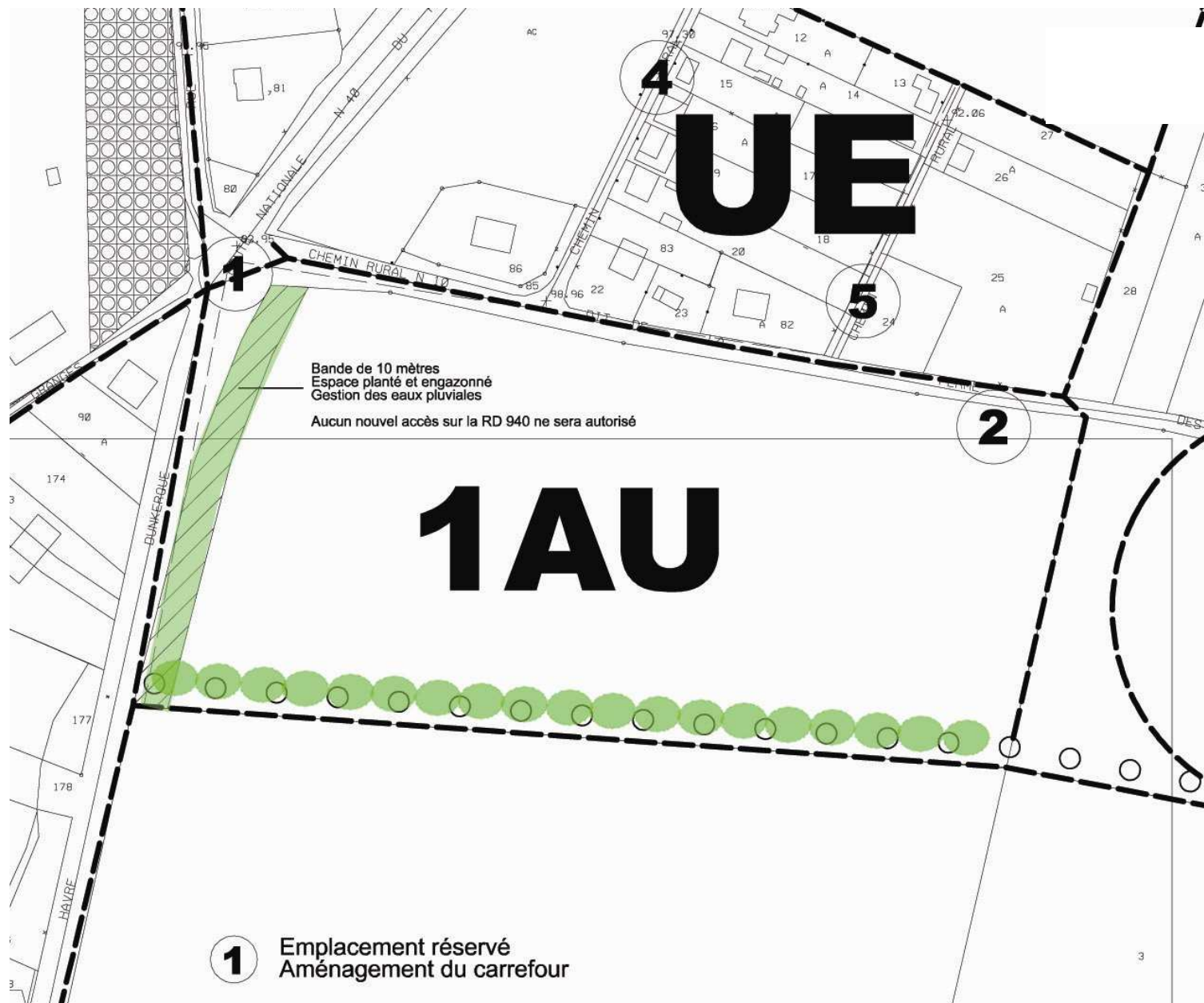
PRINCIPE DE LA FRANGE PAYSAGEE

Une structure végétale est donc prévue dans le PLU sous la forme d'une trame de plantations à créer au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme, repérée sur les documents graphiques. Cette frange aura une largeur d'environ 10 m sur toute la margeur des zones 1AU et AU. En effet, la zone AU, même si elle se développe à long terme, doit intégrer cet élément paysager d'intégration, afin d'organiser un paysage homogène.





RESPECT
DE LA LOI BARNIER



VI.14 - Les dispositions relatives au littoral

La loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral (articles L.146-1 à 9 et R.146-1 et 2 du code de l'urbanisme) détermine les conditions d'utilisation des espaces terrestres et maritimes des communes littorales. Elle affiche une volonté protectrice des espaces littoraux en organisant un développement urbain maîtrisé, en préconisant un aménagement en profondeur, conséquence d'une protection graduée des espaces depuis le rivage. La compatibilité du PLU au regard des dispositions législatives s'apprécie donc sous les deux angles de la préservation environnementale et de la maîtrise de l'urbanisation.

Le PLU du TREPORT a repris les zones urbaines existantes tant en front de mer qu'en haut de littoral. Les espaces terrestres et marins du littoral ont été protégés en zone N. La bande littorale sur 100 mètres a été inscrite en zone NL. Les espaces proches du rivage ont été localisés et repris en NL et AL. Les espaces boisés ont été répertoriés et classés au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme, conformément aux données de la DIREN.

La capacité d'accueil en application de l'article L.146-2 du code de l'urbanisme

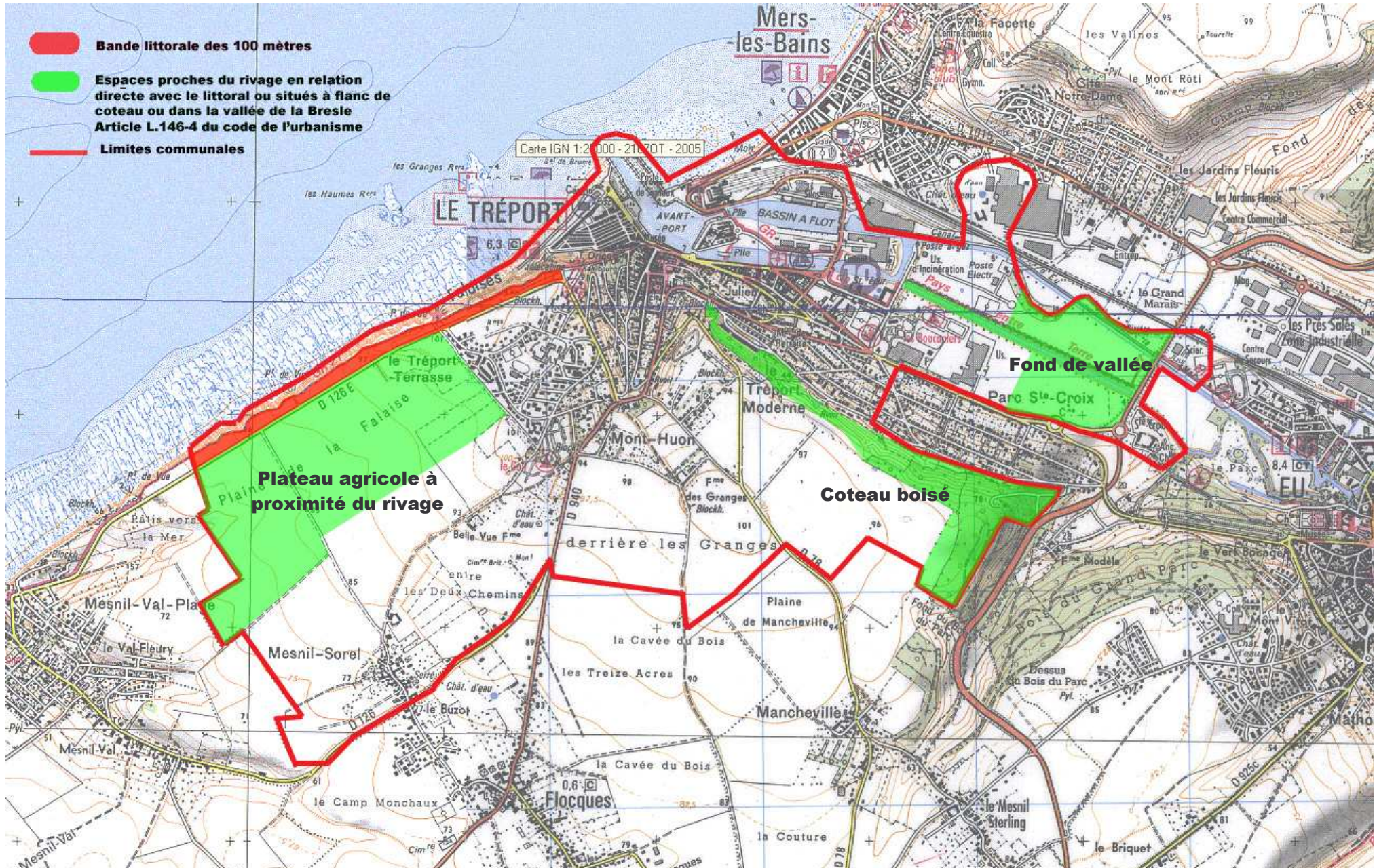
Au regard des éléments décrits page 116, il est difficile de quantifier la future capacité d'accueil. Mais il est une chose certaine : les élus souhaitent pouvoir valoriser cette économie qu'est le tourisme en développant elle-même les lieux d'accueil ou en incitant des initiatives privées. Un projet de résidence de loisirs (en limite avec la commune de EU) est également à l'étude. L'ouverture à l'urbanisation pour l'accueil touristique et autre a tenu compte :

- de la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L. 146-6 : les zones 1AU et AU se situent en dehors des EPR,
- de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes : les zones agricoles ont été protégées, le PLU a été validé par la commission départementale des paysages, de la nature et des sites.
- des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés : ces espaces sont bien délimités physiquement et se situent à la fois en haut de falaise (chemin de randonnée) et sur le port (quai sur le domaine portuaire).

Les espaces proches du rivage

Les espaces proches du rivage ont été définis sur le plan joint page suivante, en prenant en compte :

- le relief : le coteau boisé situé au « Tréport moderne »,
- les écosystèmes présents en fond de vallée : protection des zones humides,
- la nature des espaces, non urbanisés :
 - o le plateau agricole « la Plaine de la falaise » a été repris en partie dans les EPR sur une distance de 500 mètres de la frange de la falaise,
 - o le coteau boisé situé au « Tréport moderne » : cet espace boisé est intégré dans sa totalité,
 - o du fond de vallée naturel situé au « Parc Sainte Croix ».



L'urbanisation maîtrisée

- Les zones de développement se situent en recul de la bande littorale et ne sont pas visibles des espaces proches du rivage. Il n'y a pas de co-visibilité entre les espaces maritimes et les zones 1AU et AU. De plus, des orientations d'aménagement sont reprises dans le PLU qui, de toute manière, organiseront l'intégration de ces zones dans le paysage. De plus, elles amélioreront le site en intégrant une bande d'urbanisation linéaire existante.
- La zone de hameau du « Mesnil Sorel » a été revue afin de permettre l'évolution des constructions non agricoles. Aucun développement n'est prévu, excepté quelques constructions en dents creuses, mais non perceptibles du littoral car intégrées dans une trame urbaine (limitrophe à la commune voisine de FLOCQUES).
- Le hameau de « Mesnil Sorel » est un hameau existant. L'ouverture à l'urbanisation de terrains situés à l'intérieur de cette entité urbaine ne constitue pas une extension de l'urbanisation. Les opérations de constructions se situeront dans le tissu bâti existant et viseront à le consolider.
- Les espaces destinés au camping, caravanes seront limités aux structures existantes : campings municipaux et privés existants et à l'intérieur de corps de ferme existants.
- Les routes longeant le littoral sont touristiques et reçoivent un trafic saisonnier. Les véhicules lourds ne les empruntent pas. Aucune nouvelle voie de desserte n'est envisagée.

La commune du TREPORT est respectueuse de son littoral. Ce dernier constitue son image de station balnéaire touristique. Elle le valorise et le protège.

L'extension limitée de l'urbanisation

L'article L.146-4-I du code de l'urbanisme stipule que l'extension de l'urbanisation envisagée dans un document d'urbanisme doit se réaliser en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement.

D'autre part, l'article L.146-4-II précise que dans les EPR, ces extensions doivent être justifiées et motivées selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Le projet de P.L.U. du TREPORT a défini ses extensions de l'urbanisation en continuité de l'urbanisation existante. Seuls des secteurs liés à l'habitat ont été ouverts à l'urbanisation. Ces zones sont implantées sur le plateau.

En respect de l'article L.146-4-I, ces secteurs se situent en continuité avec le tissu bâti existant. Une coupure naturelle a été préservée entre ces futures urbanisations et le hameau de « Mesnil Sorel ». Ces zones se situent en dehors des E.P.R..

La surface des zones 1AU s'élève à environ 31 hectares, la zone AU représente environ 4.25 hectares. Ces zones ont été validées par la commission départementale de la nature, des paysages et des sites par arrêté du 7 juillet 2007.

Leur urbanisation contribuera à la densification du bâti dans le principe de la loi SRU et au développement communal dans un principe de confortement autour des équipements et infrastructures existants.

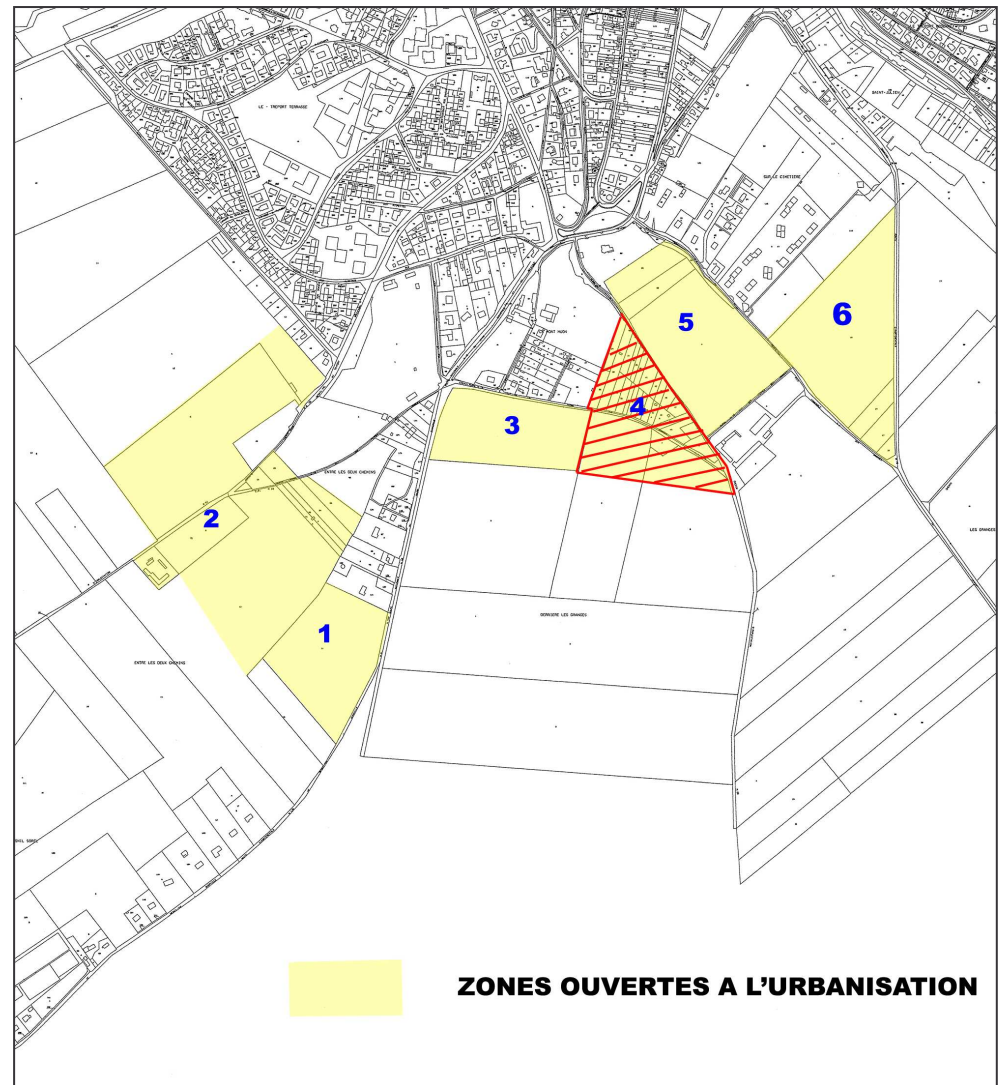
Les terrains se situent sur un relief quasiment plat, sur des terres agricoles.

Les réseaux sont existants, la présence d'un réseau d'assainissement collectif permettra d'organiser une forme urbaine dense dans un principe d'économie de l'espace.

La vocation des zones est en priorité l'accueil d'habitat mais les équipements d'accompagnement et autres structures sont autorisées afin de créer du lien social dans ces nouveaux quartiers de ville : résidences pour personnes âgées, commerces de proximité, gendarmerie, ...

Les zones ouvertes à l'urbanisation restent cohérentes avec le développement affiché et les objectifs de la ville du TREPORT : tant pour la mixité du logements que pour le tourisme.

L'urbanisation de ces zones ne pourra que contribuer à valoriser ces espaces : des orientations d'aménagement ont été reprises à travers des franges paysagées à créer en limite de l'espace agricole. Ces zones (3,4,5 et 6) tournent le dos au rivage et aux espaces proches du rivage. Les zones 1 et 2 constituent des extensions de l'urbanisation existante tout en restant à l'écart des espaces proches du rivage et du littoral.



La commune du TREPORT a engagé depuis 5 ans une politique de renouvellement à travers la réalisation de plusieurs projets, aux 3 entrées de la commune :

- la réhabilitation du funiculaire et la gestion du stationnement, REALISE
- la réflexion sur l'aménagement de l'entrée de ville, depuis EU, en terme de circulation, gestion des eaux pluviales, mise en valeur de l'entrée, REALISE
- la mise en valeur du front de mer grâce à un équipement de loisirs et la construction de résidences. EN COURS

L'aménagement du front de mer valorisera le littoral en place d'une friche ferroviaire peu qualitative pour les espaces naturels et pour l'urbanisme.

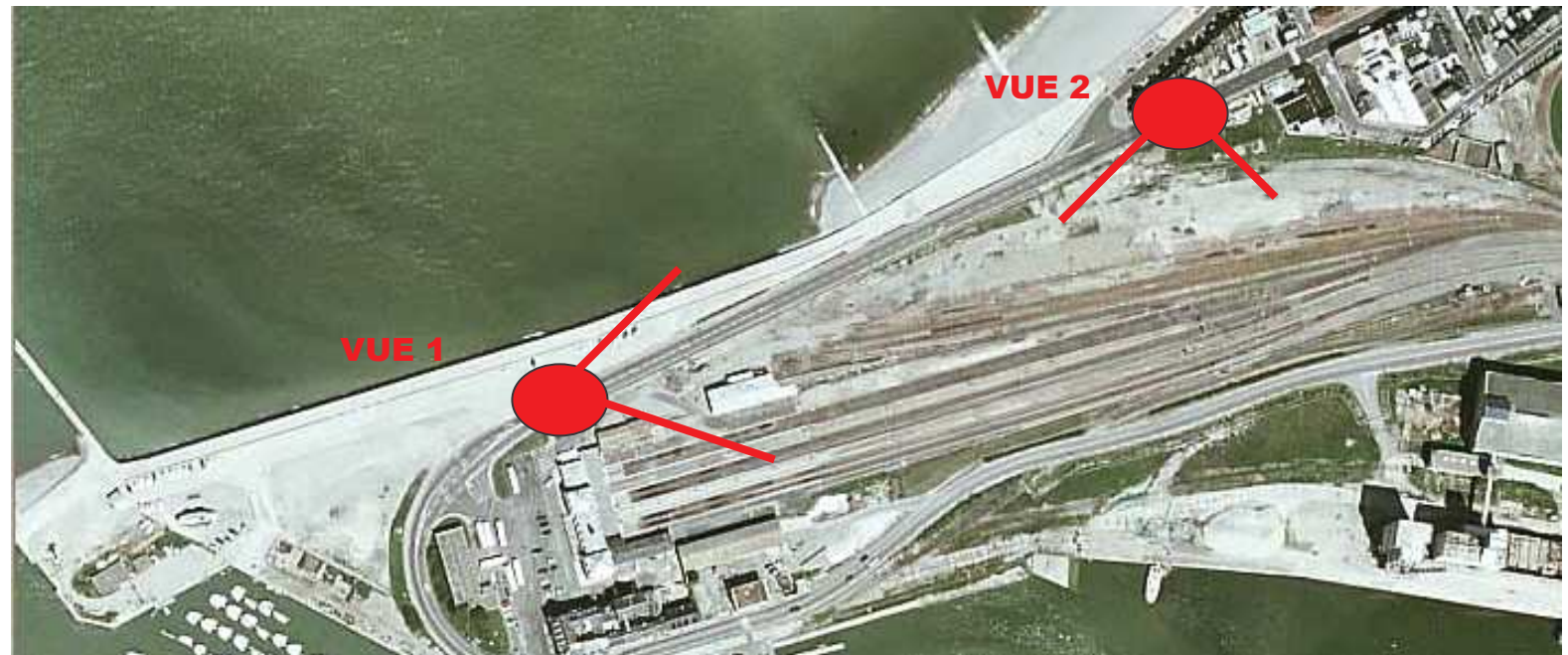


Ce projet ne constitue pas une extension de l'urbanisation mais l'urbanisation d'une dent creuse : il permet de valoriser le site en intégrant des équipements liés au tourisme dont la proximité de l'eau est importante : hôtel, résidence et piscine. A travers ce projet, c'est l'ensemble du quartier qui est valorisé.

La zone UBf située en front de mer entre MERS LES BAINS et LE TREPORT a fait l'objet de plusieurs réunions entre les Architectes des Bâtiments de France de la Seine Maritime et de la Somme. Le projet final accueillera un hôtel, des résidences et un équipement intercommunal (piscine). Cette urbanisation vient renforcer un front bâti et supprimer une friche ferroviaire peu qualitative pour une station balnéaire. La réalisation de ce projet met, en effet, fin à une friche ferroviaire peu valorisante pour une commune du littoral. Ce projet constitue un atout touristique dans son principe de construire un hôtel et d'accueillir une résidence de tourisme. La commune du TREPORT organise sa mise en valeur et son développement : elle a d'ailleurs réhabilité son funiculaire dans une politique de stationnement, circulation et tourisme de la ville. Le funiculaire a de ce fait entraîné une pression foncière et la motivation de certains propriétaires et aménageurs à vendre et construire. La commune n'est pas opposée à cet engouement mais l'organise de manière cohérente entre tous les partenaires grâce à son service instructeur. En effet, la commune du TREPORT a pris compétence en urbanisme depuis Avril 2002 et désormais instruit les autorisations d'urbanisme. Un service en mairie a été renforcé et s'est accompagné des compétences d'une urbaniste, externe à la ville. Aussi, la volonté et l'objectif de la commune du TREPORT sont d'autoriser un développement tout en le maîtrisant. Grâce à sa compétence en urbanisme, elle dialogue avec les divers aménageurs et les projets s'orientent d'eux-mêmes vers une prise en compte du site et du paysage.



Le projet aménagera un espace de friches ferroviaires peu valorisant pour une commune littorale et de plus situé en entrée de ville.



Le projet de funiculaire et l'article R.146-2 du code de l'urbanisme.

Lors de la réhabilitation du funiculaire, la commune du TREPORT a souhaité à travers son projet valoriser son environnement. Cet aménagement est surtout qualitatif, il a permis d'aménager un espace peu valorisé et attractif ; et de plus a l'objectif de participer à la politique de déplacements et de stationnements de la ville. Pour cela, cet équipement a été réfléchi dans le respect de la loi Littoral.

Le projet est

Ainsi, l'article 2.5 du règlement précise que dans les secteurs NL et NLa, seuls sont autorisés les aménagements légers suivants, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :

2.5.1 - Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public ;

2.5.2 - Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible ;

2.5.3 - La réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques ;

2.5.4 - A l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes :

- les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières ne créant pas plus de 50 mètres carrés de surface de plancher ;
- dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture et d'élevage d'ovins de prés salés, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques ;

2.5.5 - Les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la loi du 31 décembre 1913 ou localisés dans un site inscrit ou classé.

Le projet respecte également le périmètre du site NATURA 2000 n°FR2300139 « Littoral cauchois ».

Les zones naturelles à vocations agricoles

Les zones agricoles concernées par les espaces proches du rivage ont été signalées dans le PLU par l'intitulé « AL ». Le règlement de cette zone n'autorise que la réalisation de travaux de mise aux normes des exploitations agricoles, à condition que les effluents d'origine animale ne soient pas accrus (article L.146-4-1 du code de l'urbanisme) : article 2 de la zone A.

Quant aux constructions ou installations ex-nihilo, situées en dehors des EPR (Espaces Proches du Rivage) devra recevoir nécessairement l'accord du Préfet après avis de la Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites (article L.146-4-1 du code de l'urbanisme).

Afin de gérer l'évolution des bâtiments agricoles et de l'activité en général, certains éléments ont été précisés dans le règlement de la zone agricole :

- Sont autorisées les constructions et transformations de bâtiments liées aux activités de diversification de l'activité agricole (gîtes, camping à la ferme, chambre d'hôte, magasin de vente à la ferme, ...).
- Seuls les bâtiments agricoles, à caractère patrimonial, recensés, pourront faire l'objet d'un changement de destination (pièce n° 7 du plan local d'urbanisme).

La protection des espaces naturels remarquables

En application de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme, les espaces remarquables doivent être préservés et bénéficier d'une protection particulière en tant qu'espaces les plus caractéristiques, riches ou sensibles du point de vue écologique.

Un secteur de zone Naturel (NL) a été créé : il correspond aux espaces remarquables à protéger au titre de la loi littoral. La zone NL a été déterminée en tenant compte de la carte des espaces littoraux à préserver sur la commune réalisée par la DIREN. La délimitation fixée est la résultante de la prise en compte de ce document, des périmètres de ZNIEF, du site Natura 2000 et de notre connaissance de la commune. C'est pourquoi certains espaces supplémentaires ont été classés en NL et d'autres ont été supprimés notamment compte tenu des besoins de développement de la commune. En se rapportant à l'article R.146-1 du code de l'urbanisme, les espaces remarquables suivants ont été identifiés en secteur de zone NL compte tenu de leur intérêt écologique et paysager :

- la bande littorale : cette bande correspond à l'ensemble des terrains vierges situé à moins de 100 m du rivage. Elle comprend les falaises et leurs abords. Cette bande de milieu naturel qui subsiste en rebord de falaise constitue une zone tampon, déterminante pour la protection des équilibres biologiques et écologiques. Ce classement est induit par l'article L.146-4-III du CU qui stipule que « en dehors des espaces urbanisés, les constructions et installations sont interdites sur une bande littorales de 100 m à compter de la limite haute du rivage (...) » ;
- le lit d'expansion de la Bresle : cette zone humide classée site Natura 2000 participe aux équilibres littoraux. Les prés salés et les marais constituent une des stations les plus importantes du littoral pour la végétation aquatique et amphibie et pour les oiseaux ;
- la zone boisée au Sud-Est du territoire du TREPORT jouxtant le lieu-dit du Tréport Moderne.

Aucune urbanisation n'est possible dans ce secteur. Seuls des aménagements légers (chemins piétonniers, postes d'observation de la faune, postes de secours...) peuvent y être implantés à condition qu'ils ne portent pas atteinte aux sites et à la qualité des milieux. Les aménagements autorisés ont été précisés dans les articles 1 et 2 du règlement de la zone Naturelle du PLU (secteur de zone NL) en adaptant l'article R.146-2 du code de l'urbanisme par rapport aux spécificités communales.

Un sous-secteur de zone a été créé en secteur de zone NL :

- le secteur NLa qui correspond aux terrains situés en bordure de la falaise haute, dans le prolongement du projet du funiculaire. Cette bande de terrain, d'accompagnement du projet, sera traitée sous la forme d'un vaste parc paysagé (revalorisée) dans l'esprit du jardin à la française de l'ancien établissement du Trianon (vestiges) ;

Plusieurs secteurs de zone Naturelle ont été créés :

- le secteur Na où des terrains d'équipements sportifs sont autorisés permettant de pérenniser un aspect découvert des espaces, tout en autorisant avec une emprise maximale de 5% la réalisation de vestiaires directement nécessaires à la pratique des activités sportives.
- le secteur Nc permettant la réhabilitation, l'extension de constructions excentrées.
- le secteur Nd correspondant aux bassins et à l'avant bassin de retenue des chasses et aux terrains adjacents, où sont autorisés les travaux, constructions et installations liées à la navigation de plaisance ou de métier pour la pêche, et à la promotion du tourisme) sous réserve qu'ils respectent les dispositions de la Loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.
- le secteur Nm reprend les 12 miles marins des eaux territoriales.
- le secteur Np correspondant à la place de la Poissonnerie et à l'espace environnant la gare, sur lesquels le stationnement est déjà existant mais où des aménagements sont indispensables pour une gestion cohérente des parkings en rapport avec la politique communale de déplacement.
- le secteur Nr correspondant aux terrains où des risques précisément connus ou supposés de cavités souterraines ou des risques d'éboulements de la falaise ont été portés à la connaissance des élus, qui sont donc en conséquence rigoureusement inconstructibles.
- le secteur Nt reprend les zones à vocation touristique en rapport direct ou non avec la présence de la mer.

La priorité communale est de préserver ses éléments de paysage. Ainsi, un projet est en cours de réhabilitation d'une zone humide en fond de vallée. Ce secteur se situe entre la zone d'activités du TREPORT et la voie de contournement de EU : il a été classé en zone NL.

Le parc de Sainte Croix est un site caractérisé par une mosaïque d'habitats d'une superficie totale d'environ 11,6 hectares. L'intérêt majeur de ce site porte sur la présence d'une zone humide constituée d'un ancien bras mort et d'une roselière. Cependant, il a été constaté la fermeture progressive de ce milieu. Aussi, afin d'empêcher sa disparition future mais aussi pour valoriser la roselière, la commune du Tréport a engagé une étude en partenariat avec la fédération départementale des chasseurs 76 et a sollicité une aide financière de la part de l'Agence de l'eau pour en réaliser la gestion.

Ainsi, la gestion du site est orientée selon trois axes principaux : La remise en état de l'annexe fluviale : reformer le bras mort et une partie du canal et agrandir la zone de contact avec la roselière ; La gestion raisonnée de la végétation et L'aménagement du site pour l'accueil du public (scolaires et particuliers). Des études ont été réalisées : Inventaire floristique et description des différents habitats ; Inventaire faunistique ; Fonctionnement hydraulique et Cartographie du site et des habitats. Un document est annexe en fin de ce rapport de présentation.

La délimitation du domaine portuaire

La limite du secteur Nm correspond à la distance de 12 miles marins. Dans ce secteur maritime, les articles L.321-5 du code de l'environnement et les articles L.2124-1 et 2 du code général de la propriété des personnes publiques s'appliquent. Ces derniers régissent le domaine public maritime. Ce secteur a été créé au TREPORT suivant sa caractéristique de commune littorale ayant une bordure maritime. L'occupation du sol est limitée. Dans le règlement, seules sont autorisées les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative.

L'aménagement de routes et d'aires de stationnement en secteur Np au regard de l'article L.146-7 du code de l'urbanisme

Conformément au dernier alinéa de cet article, l'aménagement de routes dans la bande littorale des 100 mètres définie à l'article L.146-4 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Les secteurs Np reprennent les zones de stationnement déjà existantes de la Ville du Tréport. Ces aires reprennent également des voiries et cheminements piétonniers. Ils permettent d'accéder à la mer : touristes, pêcheurs, ...

Le règlement reste compatible avec cet article de la loi Littoral, sachant que la proximité immédiate de l'eau est nécessaire au tourisme et à l'économie de pêche ainsi que les activités d'accompagnement qui existent déjà à l'approbation du P.L.U..

Dans le règlement, le secteur Np n'autorise que :

- Les aires de stationnement, de parking et les nécessaires équipements et installations de barrières, bornes signalétiques, de guichets de contrôle, de bureaux et de locaux techniques d'exploitation,
- Les aires de marché ainsi que les nécessaires équipements et installations nécessaires à leur bon fonctionnement.

VII - Superficie des différentes zones

	UA	UA	4 ha 24 a 28 ca
		UAa	4 ha 93 a 48 ca
		UAb	78 a 80 ca
		UAc	8 ha 65 a 56 ca
		UAcr	1 ha 31 a 51 ca
		TOTAL UA	19 ha 93 a 63 ca
	UB	UB	25 ha 19 a 06 ca
		UBa	8 ha 50 a 02 ca
		UBar	54 a 65 ca
		UBb	2 ha 78 a 29 ca
		UBbr	42 a 27 ca
		UBc	32 a 00 ca
		UBe	7 ha 17 a 93 ca
		UBf	2 ha 06 a 40 ca
		UBr	2 ha 11 a 10 ca
		TOTAL UB	49 ha 11 a 72 ca
	UD	UD	11 ha 84 a 92 ca
		UDr	10 ha 13 a 64 ca
		UDir	59 a 00 ca
		TOTAL UD	21 ha 99 a 15 a
	UE	UE	54 ha 68 a 77 ca
		UEf	5 ha 31 a 34 ca
		UEr	4 ha 58 a 22 ca
		TOTAL UE	64 ha 58 a 33 ca

	UL	UL	11 ha 28 a 73 ca
		TOTAL UL	11 ha 28 a 73 ca
	UY	UY	58 ha 07 a 13 ca
		UY1	2 ha 97 a 20 ca
		UY2	1 ha 20 a 21 ca
		TOTAL UY	62 ha 24 a 54 ca
	TOTAL ZONES URBAINES	/	229 ha 16 a 10 ca
ZONES A URBANISER	AU	AU	2 ha 65 a 74 ca
		AUr	1 ha 60 a 19 ca
		TOTAL AU	4 ha 25 a 93 ca
	1 AU	1AU	26 ha 67 a 41 ca
		1AUr	4 ha 24 a 14 ca
		TOTAL 1AU	30 ha 91 a 55 ca
	TOTAL ZONES A URBANISER	/	35 ha 17 a 48 ca
ZONES NATURELLES	A	A	181 ha 68 a 54 ca
		Ar	16 ha 93 a 30 ca
		Ai	2 ha 37 a 17 ca
		Ari	19 a 71 ca
		AL	69 ha 52 a 60 ca
		Ali	1 ha 67 a 36 ca
		ALr	9 ha 75 a 86 ca
		TOTAL A	282 ha 14 a 54 ca
	N	N	10 a 52 ca
		Na	13 ha 38 a 02 ca
		Nc	1 ha 22 a 72 ca
		Nd	21 ha 51 a 80 ca
		NL	69 ha 00 a 17 ca
		NLa	2 ha 03 a 00 ca

		NLi	29 a 23 ca
		NLr	6 ha 49 a 14 ca
		Np	4 ha 79 a 79 ca
		Nr	5 ha 36 a 23 ca
		Nt	6 ha 31 a 16 ca
		TOTAL N	130 ha 51 a 78 ca
	TOTAL ZONES NATURELLES	/	412 ha 66 a 32 ca

ANNEXE

- Enquête annuelle de recensement 2005
- Fiches DIREN, NATURA 2000
- Carte des zones d'application du L.146-6 du code de l'urbanisme
- Atlas des zones inondables de la Bresle
- Bilan hydrologique de l'AREAS : étude et plan
- Liste des sites BASIAS et BASOL
- Dossier de réhabilitation de la zone humide
- Avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites du 13 mars 2007
- Décision préfectorale favorable du 7 juillet 2007