

Conformément à la loi Solidarité Renouvellement Urbain, le plan local d'urbanisme est articulé au tour du projet d'aménagement et de développement durable.

Le PADD découle du diagnostic. Il est ensuite décliné dans les différentes pièces constituant le projet de PLU. Le PADD expose les objectifs communaux pour les années à venir.

Comme le rappelle les dispositions de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme « *les PLU présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu qui peut caractériser les îlots quartiers ou secteurs à restructurer ou réhabiliter, identifier les espaces ayant une fonction de centralité existants, à créer ou à développer, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment en ce qui concerne le traitement des espaces et voies publics, les entrées de ville, les paysages, l'environnement, la lutte contre l'insalubrité, la sauvegarde de la diversité commerciale des quartiers et, le cas échéant, le renouvellement urbain* ».

Le PADD définit dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L.110 et L.121-1, les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune :

- Favoriser le renouvellement urbain et la gestion économe de l'espace,
- Préserver la qualité architecturale et de l'environnement,
- Favoriser la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale,
- Répondre aux besoins en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics.

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

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.**

A - UN HABITAT DIVERSIFIÉ ET DE QUALITÉ POUR UN TERRITOIRE ATTRACTIF

LE TREPORT a engagé une politique volontariste de production de logements afin de soutenir le développement démographique et économique. 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.

Pour répondre à ces besoins, la commune doit organiser la production de logements en quantité suffisante et en qualité, tout en assumant ses responsabilités en matière de mixité urbaine et sociale. La commune ne souffre pas d'un manque de diversité de l'habitat et souhaite poursuivre la mixité dans son développement.

En conjuguant extension urbaine et renouvellement urbain, la collectivité assume les objectifs de diversification de l'offre résidentielle et de solidarité sociale à travers l'habitat et le logement.

Réussir le renouvellement urbain

Le renouvellement urbain accompagne ou anticipe la mutation d'un tissu urbain existant. Il réclame des modalités opérationnelles et financières souvent lourdes et il passe par la participation des habitants. Le renouvellement urbain se traduit souvent par des démolitions qui facilitent la recomposition de la ville sur elle-même. Il s'agit aussi de diversifier l'offre, base de la mixité sociale, concernant le locatif, l'accession, le neuf, l'ancien, et de promouvoir la variété des formes urbaines, maisons de ville, immeubles collectifs. Le parc privé doit continuer à jouer un rôle majeur dans le marché de l'habitat, en locatif comme en accession, dans une logique de préservation voire de développement de la diversité de l'offre. La poursuite de la requalification du parc immobilier sur le territoire du TREPORT s'intègre dans le projet urbain. La commune est également soumise au phénomène de logements « défiscalisés » du fait de sa situation littorale.

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.

Créer de nouveaux quartiers

LE TREPORT a la chance de posséder des vastes espaces peu ou presque pas construits à proximité de son centre, sur le plateau Sud. Ces lieux possèdent de multiples avantages : accès direct au centre, desserte aisée par le réseau viaire, une qualité paysagère, mer, campagne, un territoire particulièrement desservi par des réseaux techniques (assainissement, gaz, fibres, ...). Ils doivent devenir des lieux d'innovation architecturale et urbaine, bénéficiant de l'ensemble des services de proximité liés à l'habitat, dans une logique de développement durable, en continuité de l'agglomération actuelle.

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.

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.

Pourquoi urbaniser le plateau Sud ?

Le Sud de la commune du TREPORT est la seule entrée non encore urbanisée et présentant une très bonne accessibilité (RD 940). La volonté de développement, la politique de transports doux (le funiculaire se situe à proximité) lui confère une situation d'espace en mutation où s'exerce déjà une forte pression foncière. Enfin la présence de la RD 940, reliant la sous-préfecture de Dieppe via la RD 925, en fait un lieu stratégique en terme d'armature urbaine pour le futur de la commune.

Comment urbaniser le plateau Sud

Bien qu'il soit raccordé par des axes routiers, le secteur aura besoin d'un maillage viaire adapté, efficace et respectueux du site :

- reprise des voies communales existantes en limitant de nouvelles accroches sur ce grand axe,
- aménagement d'un carrefour majeur, sur la RD 940 afin de faciliter l'accès au site,
- prévoir des traversées sécurisées pour le réseau lent (vélos, piétons).

Quels programmes ?

La volonté de la commune du TREPORT est d'accueillir de l'habitat, mais également des équipements publics (la gendarmerie va s'installer en entrée de commune dans ce secteur), des résidences pour personnes âgées, des logements Haute Qualité Environnementale, des commerces de proximité.

Développer une urbanisation compatible avec l'environnement

Il s'agit de fabriquer un morceau de ville à partir d'un site de qualité et des potentialités d'extension des quartiers d'habitat existants.

Tout ceci passe par :

- la gestion durable de l'espace en intégrant une meilleure desserte en transport collectif, un phasage progressif préparant la mutation des espaces agricoles, la mise en place de réserves foncières,
- la structuration du paysage : création d'une frange paysagée dans l'organisation du plan masse et la gestion des eaux pluviales. Plus globalement, en intégrant la dimension fonctionnelle et architecturale, il s'agira de viser un objectif de qualité (label Qualiparc, HQE, ...).

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.

Traiter l'entrée d'agglomération

La réflexion concerne la végétalisation de l'abord des voies, les marges de recul, le séquençage des ambiances, l'architecture des bâtiments, dans un souci de meilleure lisibilité et d'accroche avec les grandes composantes du paysage naturel et agricole.

Favoriser les extensions maîtrisées

La demande en maisons individuelles est toujours très forte. Le P.A.D.D. doit donc permettre de répondre à celle-ci, en recherchant les conditions qui sont à même d'en réduire l'impact sur l'étalement urbain, et de produire une offre adaptée aux besoins des différentes catégories sociales par la maîtrise des coûts du foncier.

L'urbanisation nouvelle qui permet de répondre aux besoins futurs vise une répartition équilibrée de l'offre d'habitat. Elle cherche à répondre à des critères de proximité par rapport aux quartiers existants, de qualité de site et de desserte. Il s'agit aussi de protéger l'environnement (trame paysagée, loi Littoral) et de maintenir la cohérence de l'espace agricole. La priorité est donnée aux projets qui s'appuient sur une utilisation économe de l'espace.

Diversifier le tissu urbain

Les quartiers existants possèdent souvent une forte identité et une ambiance spécifique. La logique du renouvellement urbain doit tirer parti de ces qualités ainsi que leur capacité de transformation et permettre des fonctions urbaines.

Utiliser l'espace de façon optimale : La diversification passe d'abord par une meilleure capacité d'utilisation du tissu urbain en se donnant les moyens d'une certaine densification, en fonction des données du site, de l'ambiance urbaine et du paysage.

C'est ainsi que pour répondre à la demande tout en contrôlant un étalement urbain qui dégrade la qualité des sites et des espaces naturels, et qui mite l'espace agricole, la densité théorique est augmentée par rapport au document antérieur : la commune a regard sur chaque projet, le réseau collectif d'assainissement dessert les secteurs de développement, il n'y a plus de minimum parcellaire fixé. La commune engagera également elle-même des opérations d'aménagement pour lesquelles elle aura la maîtrise parcellaire.

Promouvoir des formes urbaines innovantes et la qualité des espaces publics : L'objectif est d'améliorer la qualité de l'espace urbain et de répondre aux besoins en logements tout en favorisant, si besoin est, les commerces et les services. Sur le plateau Sud, la zone d'urbanisation future aura plusieurs fonctions : logements, équipements, commerces de proximité afin de prôner un cadre de vie agréable.

Renforcer la mixité sociale et urbaine

LE TREPORT souhaite mettre en oeuvre le droit au logement pour tous, c'est-à-dire à un logement décent, tout en améliorant la nécessaire diversité urbaine et sociale dans l'esprit de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains). Au TREPORT, la part du secteur locatif dépasse 50% du parc. Cette mixité passe par la diversité des formes urbaines (collectifs, maisons de ville, habitat individuel), car la mixité urbaine est une condition de la mixité sociale. Elle requiert également la diversité des occupations : jeunes et personnes âgées, cadres et employés, petits et grands ménages, locataires, propriétaires. On prendra en compte enfin la diversité des usages : habitat, commerces, services de proximité, activités. La collectivité est soucieuse d'agir avec une grande transversalité entre l'urbanisme et l'habitat dans la définition et la mise en oeuvre des projets de quartiers et des actions emblématiques.

Le renforcement de l'attractivité économique et notamment commerciale de proximité passe par la possibilité de maintenir et de créer une gamme étendue de commerces et de services de proximité compatible avec l'habitat. C'est aussi le moyen de favoriser l'emploi dans l'espace urbain en prenant en compte la tertiairisation de l'économie. Cette transversalité doit permettre également d'associer plus étroitement les professionnels de l'habitat et de conforter le partenariat public-privé. La qualité et la diversité de l'offre, garantes de l'attractivité, devraient s'en trouver renforcées.

B - CONSOLIDER LES POLES ÉCONOMIQUES

Le développement économique est une composante majeure du développement urbain, car il implique une croissance de l'emploi, de la population et des besoins en production de l'habitat. Dans la commune, il importe de conforter les principaux pôles économiques existants, bases de l'économie productive, tout en facilitant la diffusion des activités tertiaires dans l'ensemble du tissu urbain.

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

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.

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.

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.

C - FAVORISER L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE

Le développement touristique du TREPORT s'articule autour des trois pôles que sont le port de commerce, le port de pêche, et de plaisance.

L'intérêt touristique

La commune du TREPORT vit 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.

Renforcer l'offre d'hébergement et le tourisme d'affaires

L'augmentation et l'amélioration de l'offre paraissent nécessaires pour répondre aux besoins, car le niveau global de l'hôtellerie est insatisfaisant. Un projet d'hôtel est en réflexion sur le front de mer, en continuité de la gare et de Mers-les-Bains.

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).

Développer les équipements intercommunaux

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.

D - PÉRENNISER L'ACTIVITE AGRICOLE

L'activité agricole occupe une large partie du territoire du TREPORT (en 2000 : 9 exploitations ; Surface Agricole Utile (SAU) : 524 ha). C'est une activité économique à part entière, qui permet aussi une gestion et un entretien du paysage. La place de l'agriculture est donc centrale pour l'avenir du territoire.

Affirmer le principe d'une zone agricole (A) large et homogène

La consolidation des exploitations agricoles, dans une période de mutation de longue durée et non encore achevée passe par le maintien, voire le développement de l'espace comme "outil de travail" et la possibilité d'amortir les installations qui participent à l'économie agricole (serres, bâtiments d'exploitation, ...). Le P.L.U. affiche le principe d'une zone agricole homogène. La zone A est la traduction de cette ambition : elle sert à protéger le potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles. Elle est réservée aux agriculteurs qui pourront y aménager ou construire tout type de bâtiment nécessaire à leur usage (hangars, serres, ...). LE TREPORT possède de vastes espaces naturels en raison de son littoral et son réseau hydrographique complexe du fond de vallée. Cet espace classé en zone N peut être cultivé lorsque cela est propice. Néanmoins, les constructions nouvelles à usage agricole n'y sont pas autorisées.

Considérer la zone agricole comme épaulant la trame paysagée

L'agriculture, comme activité économique, participe à l'aménagement du territoire car elle permet l'occupation et l'entretien des espaces naturels (zone N). Ceux-ci doivent être préservés en raison de la qualité des sites, de la richesse du milieu, du paysage. C'est pourquoi les habitations et autres constructions agricoles nouvelles y sont prohibées.

La complémentarité entre zone A et zone N devrait permettre à l'activité agricole de poursuivre son évolution vers une insertion territoriale de l'agriculture qui réponde aux préoccupations transversales agriculture – société : gestion raisonnée de l'environnement, aménagement de l'espace à usage de loisirs et de détente, découverte du milieu ...

Valoriser le bâti rural désaffecté

L'intégration de l'agriculture dans un fonctionnement économique, social et culturel qui valorise le territoire demande que l'on facilite l'évolution et l'entretien du bâti rural. Dans une logique de complémentarité et de tourisme vert, le P.A.D.D. affiche sa volonté de diversifier les usages du bâti tout en protégeant l'espace agricole. Les bâtiments, qui ont un intérêt architectural et patrimonial, ont été identifiés au P.L.U. et pourront faire l'objet d'un changement de destination.

Lutter contre le mitage

Les zonages A et N par les restrictions qu'ils opèrent sur les autorisations d'urbanisme favorisent l'activité agricole et la pérennité des espaces naturels, et empêchent la mise en cause de son intégrité par le mitage. La commune affirme ainsi la pérennité des grandes composantes paysagères de son espace.

E - DES MODES DE DÉPLACEMENTS COHÉRENTS, MULTIPLES ET ATTRACTIFS

L'amélioration constante des infrastructures routières facilitant les accès a permis le développement de la mobilité pour la majorité des habitants. Elle a aussi facilité l'étalement urbain par la multiplication des infrastructures et l'augmentation de la vitesse de circulation des automobiles. Cette situation a trouvé ses limites :

- étalement urbain consommateur d'espace agricole et naturel
- spécialisation des espaces avec éloignement du lieu de résidence et de l'emploi
- dynamisme du centre-ville fragilisé par sa perméabilité aux flux routiers
- extension de l'aire d'attraction commerciale de la périphérie
- dégradation de la qualité résidentielle et du cadre de vie
- un réseau de transports collectifs vulnérable et non compétitif vis-à-vis de la voiture individuelle
- pollutions préjudiciables à la santé et à l'environnement.

En tant que commune littorale, la municipalité du TREPORT a réfléchi aux transports mais également au stationnement afin de gérer au mieux les flux lors des périodes estivales et de week-end. Des équipements ont été réalisés à ce sujet : la réhabilitation du funiculaire, la réalisation d'aires de stationnement en périphérie du centre et une politique de stationnements payants pour les visiteurs et résidents.

En conséquence, le présent P.A.D.D. met l'accent sur quatre grandes thématiques :

- hiérarchiser et mailler le réseau de voirie, pour une maîtrise de la vitesse et du trafic automobile en ville,
- développer un transport en commun en site propre structurant : le funiculaire,
- mettre en place une politique de stationnement qui valorise l'attractivité résidentielle et touristique du centre,
- prendre en compte tous les modes de déplacements dans les nouveaux projets d'urbanisation, notamment en accordant plus de place aux déplacements lents (marche, vélo...).

Parallèlement à cet enjeu d'urbanisme, la commune a le dessein de mieux organiser les déplacements vers les autres territoires voisins : une étude de cohérence urbaine est en cours de réflexion.

Le funiculaire

La réhabilitation du funiculaire, finalisée en 2006, est un complément de la volonté politique des élus de gérer les déplacements, trafic et stationnements sur le territoire communal. Le funiculaire organise 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 la forme d'un 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.

Le projet de voie routière de désenclavement

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.

F - LE STATIONNEMENT, AU BÉNÉFICE DES RÉSIDENTS ET DES VISITEURS

La répartition et la réglementation du stationnement ont un impact important sur le choix du mode de transport ainsi que sur le volume de circulation. Limiter l'accroissement du trafic automobile par le transfert modal est un objectif qui a des conséquences majeures sur la politique de stationnement. On peut ainsi favoriser le stationnement résidentiel et maintenir une offre suffisante pour les visiteurs ou les consommateurs, tout en limitant l'encombrement de l'espace public par les véhicules en stationnement.

Faciliter le stationnement résidentiel

Il y a lieu de proposer aux habitants des quartiers une offre de stationnement adaptée au contexte car l'usage de l'automobile participe de la qualité résidentielle.

Conformément à ces enjeux, les objectifs de la politique de stationnement sont les suivants :

- donner la priorité à la qualité résidentielle,
- faciliter la réhabilitation et le renouvellement urbain,
- favoriser la mixité sociale, générationnelle, familiale,
- inciter le développement commercial de proximité,
- favoriser le stationnement visiteur,
- libérer la voirie des véhicules en livraison ou utilitaires,
- limiter le stationnement lié à l'emploi,
- accompagner le funiculaire, nécessité d'un programme d'aménagement prévisionnel du stationnement (parcs relais, parcs publics, voirie, ...).

Le taux de motorisation des ménages et les hypothèses d'évolution serviront de base à ces normes de stationnement. Il s'agit de réduire le nombre de places exigées notamment pour les grands logements. Cette baisse, compensée par la présence de transports publics, aura des incidences positives sur la vie de quartier car elle autorise un usage plus convivial des espaces publics.

Concevoir un dispositif global associant stationnement et transports collectifs

La réhabilitation du funiculaire a modifié quantitativement et qualitativement l'offre de stationnement. Un parc relais facilite le report modal des visiteurs qui utilisent un espace public requalifié. Ce site se situe sur la partie haute de la falaise.

G - FAVORISER ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS LENTS

Mode efficace et autonome pour les déplacements de proximité, la marche est le fondement de l'animation urbaine. Les piétons demandent à la fois liberté et sécurité, car ils sont très vulnérables. Le vélo est particulièrement adapté aux déplacements courts. Il s'agit de fournir davantage de sécurité et d'aisance pour des usagers, comme les jeunes et les sportifs, qui recherchent une plus grande autonomie.

Il faut agir sur la tendance actuelle de la baisse de la marche (trajets inférieurs à 500 mètres), baisse qui se traduit par une augmentation de la demande pour le stationnement de proximité. Cette politique se traduira de la manière suivante :

- réaliser des aménagements faisant ralentir l'ensemble des usagers et permettant donc une meilleure cohabitation « vélos – voitures »,
- étudier et flécher des itinéraires sûrs et attractifs (voire faire quelques aménagements légers) reliant LE TREPORT à ses 2 communes voisines Eu et Mers-les-Bains (étude de cohérence urbaine),
- prendre en compte, dans la réalisation d'infrastructures nouvelles, les déplacements des deux roues,
- mettre en place des itinéraires de substitution aux grands axes et voiries structurantes,
- privilégier, dans le réseau de déplacements lents, les liaisons entre les quartiers.

H - DES ESPACES ET RESSOURCES NATURELLES PRÉSERVÉS SUR UN TERRITOIRE DYNAMIQUE

Le territoire du TREPORT possède la particularité de constituer un vaste espace de 127 km² en bordure de la Manche.

Il se présente comme un paysage qui associe des espaces naturels terrestres et littoraux, des espaces agricoles et des espaces urbanisés ou à urbaniser. L'ensemble forme un environnement et un cadre de vie de qualité. Il s'agit d'un atout majeur qu'il nous faut valoriser au moment où des pressions et des nuisances diverses menacent directement la préservation et la qualité de ce patrimoine.

Les préoccupations liées au cadre de vie et à l'environnement ont déjà donné lieu à des stratégies d'aménagement et d'intervention sur l'espace communal.

Le document d'urbanisme intègre le caractère maritime de l'espace à travers la loi Littoral. La production et la gestion des eaux feront l'objet d'investissements lourds ces prochaines années avec la construction d'une nouvelle station d'épuration aux normes.

La protection et la mise en valeur de l'environnement doivent être assurées pleinement au moment où l'on souhaite favoriser le développement économique, et renforcer l'attractivité de la commune, en s'appuyant sur les actions suivantes :

- organiser le Développement Durable autour d'un des enjeux majeurs : l'eau, la Bresle et le littoral,
- préserver la richesse des écosystèmes du littoral et de la rivière la Bresle, et maîtriser, par une gestion intégrée des espaces naturels et cultivés, l'impact des activités économiques et domestiques,
- associer développement qualitatif de l'agriculture et gestion de l'espace,
- organiser la gestion globale des déchets de toutes natures,
- prévoir et gérer les risques majeurs.

La commune du TREPORT est un espace riche et diversifié. On note une bordure littorale, un réseau hydrographique, des prairies humides et un coteau planté ainsi qu'un patrimoine bâti permettant de prôner une politique de qualité environnementale dans un processus de développement communal. On retrouve une continuité des espaces bâtis, naturels et marins. La volonté communale répond à plusieurs objectifs :

- assurer le maintien des corridors écologiques infra (dans la commune : fond de vallée) et inter (en lien avec les territoires voisins : Eu et Mers-les-Bains) ;
- participer à l'évacuation des eaux pluviales ;
- maîtriser néanmoins la qualité des eaux de surface pour répondre aux objectifs de qualité des milieux et de la production en eau potable ;
- assurer ou créer des liens et des espaces tampons avec la campagne et la ville ;
- intégrer les projets d'aménagement pour permettre une continuité des milieux, des espaces et des cheminements ;
- protéger et mettre en valeur le littoral

Définir un réseau écologique

Le maillage bocager autour de la commune est propice au développement du concept de réseau écologique, lequel est le modèle de base qui est de plus en plus utilisé, en Europe, par la planification urbaine, lorsqu'elle souhaite une protection intégrée. Ce concept repose sur les éléments suivants :

- le maintien des zones patrimoniales,
- la mise en place de zones tampon,
- le maintien d'espaces ouverts.

Le maintien des espaces naturels permet de relier la campagne aux différents espaces verts urbains. Ces espaces constituent un cadre écologique idéal pour les habitants, car ils contribuent à promouvoir la diversité biologique tout en apportant une valeur récréative et « cadre de vie ». En milieu urbain dense, les espaces végétaux se traduisent par les zones boisées situées à flanc de coteau.

Organiser les espaces publics

Dans le tissu urbain, en général, le végétal perd sa dimension naturelle. Il faut donc lui substituer des parcs et jardins, des voies et des allées, et faire en sorte que ces espaces publics facilitent la perméabilité du tissu urbain aux déplacements lents et donnent accès aux espaces de campagne et aux espaces naturels en frange de ville. Ces liaisons douces sont particulièrement intéressantes pour favoriser la mobilité non motorisée. La commune a déjà initié cette demande grâce à la mise en place de chemins multi-usages. Il s'agira de poursuivre la politique engagée, en concentrant l'attention sur les liaisons de quartiers vers la centralité et les noeuds de transports collectifs, notamment les parkings « relais » constitués pour le funiculaire. L'existence de ces liaisons douces bien insérées dans le tissu urbain est une des conditions du report modal.

Maintenir l'agriculture et gérer des espaces ouverts structurants

Le maintien de l'agriculture est une volonté affichée du P.A.D.D. : pérenniser l'agriculture en tant qu'activité économique et considérer la zone agricole comme épaulant la préservation des paysages. En effet, l'agriculture fournit l'activité essentielle des espaces non urbanisés, mais potentiellement urbanisables. Or, le maintien d'espaces ouverts à proximité ou dans la ville est nécessaire, car elle correspond de plus en plus aux besoins physiques et symboliques des populations urbaines. Il faut maintenant considérer ces espaces comme des équipements verts urbains au même titre que les autres. L'évolution future des modes de vie et des besoins devra trouver là, l'expression d'un rapport renouvelé à la nature. En attendant, le P.L.U. préserve la taille et l'homogénéité des grands espaces agricoles : pour cela, l'agriculture constitue la meilleure gestion de ces espaces.

Protéger et mettre en valeur le littoral

Le PADD intègre et permet la prise en compte des principes de la loi littoral sur le territoire de la commune : coupures d'urbanisation, extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage, protection des espaces remarquables, développement des sentiers côtiers, ...

I - VALORISER LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE URBAIN

La qualité de l'environnement et du cadre bâti constitue un atout majeur d'attractivité. Les espaces publics et les paysages, naturels, bâtis, ruraux, urbains, fondent l'image et l'identité du TREPORT. Préserver et mettre en valeur ce patrimoine est un des enjeux du P.A.D.D.

Patrimoine et paysage

LE TREPORT possède un patrimoine historique de référence ancien, bien conservé. Certains bâtiments sont classés « Monuments historiques », d'autres sont en cours d'inscription.

L'habitat balnéaire, le patrimoine lié à l'artisanat et à l'eau, le patrimoine religieux constituent des spécificités locales souvent méconnues donc non valorisées. Il convient donc de prendre les mesures pour connaître ce patrimoine, le préserver et le valoriser.

Au-delà de l'architecture, le P.A.D.D. met l'accent sur la prise en compte de l'espace public dans les opérations d'urbanisme (renouvellement urbain, nouveau quartier, extension urbaine, travaux liés au développement du réseau structurant de transports publics (funiculaire), ...). L'espace public n'est pas simplement l'espace où circulent le piéton et l'automobiliste, mais l'expression de la vie urbaine où se mêlent les catégories sociales et d'âge qui doivent y trouver l'occasion de la rencontre et du plaisir de la ville (déambulation, rêverie, flânerie, ...). Chaque opération d'urbanisme devra prendre en compte cette dimension afin de répondre aux objectifs de mixité sociale et urbaine.

Les entrées de ville

LE TREPORT possède des entrées de ville qui offrent encore de bonnes qualités d'ambiance. Il devient cependant urgent de répondre à la banalisation qui les menace. La commune a réfléchi sur ces espaces qui sont comme des « cartes de visite » de son territoire. Sont particulièrement concernées les entrées depuis le plateau agricole Sud, zone d'extension de l'urbanisation. Il s'agira de les traiter avec un souci de cohérence afin :

- d'éviter le désordre architectural (juxtaposition de constructions de nature et d'époque différentes),
- de calmer la surenchère des signes (panneaux publicitaires, architecture agressive, enseignes géantes),
- de viser une harmonie avec les lignes paysagères qui reposent sur des trames végétales et de grand paysage,
- d'améliorer l'impact paysager et environnemental des zones d'habitat (démarche HQE),
- de maîtriser le détail et la finition des ouvrages, des vues et des espaces publics, rarement traités par les maîtres d'ouvrage privés et publics, dans des secteurs où les automobilistes "passent vite", améliorer l'ambiance urbaine car la voie n'est pas qu'une route mais annonce une commune.

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 bordant 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.

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.

J - 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.

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.

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.

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 a également été protégé. 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.

H - PROTÉGER ET VALORISER LES RESSOURCES

Le respect de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie des habitants nécessitent la préservation des ressources naturelles, telles que l'eau potable. Il suppose également la mise en place d'une gestion durable des déchets, de disposer d'un réseau d'assainissement performant et de valoriser les ressources renouvelables.

La qualité de l'eau

L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général. Le développement durable suppose un approvisionnement suffisant et de qualité en eau potable sur le long terme. Les pollutions affectant cette ressource sont multiples, elles sont principalement d'origine agricole, industrielle, domestique ou urbaine, de certaines pratiques (pesticides). Protéger et restaurer les ressources en eau existantes passent par :

- une politique de gestion des bassins versants,
- la mise en place de périmètres de protection des captages face aux pollutions accidentelles et de proximité (réglementation ou interdiction d'activités, dépôts, installations pouvant nuire directement ou indirectement à la qualité de la ressource),
- la poursuite de la démarche d'économie d'eau.

Un assainissement performant

Au TREPORT, le système d'assainissement collectif comprend un réseau séparatif. Une station d'épuration est implantée sur la commune : un projet de construction d'une nouvelle structure est à l'étude. Disposer d'un réseau d'assainissement performant nécessite :

Eaux usées :

- d'améliorer les performances de la station d'épuration (projet en cours),
- d'améliorer le taux de raccordement et de collecte,
- de supprimer les mauvais raccordements,
- de gérer les rejets des déversoirs d'orages (chocs hydrauliques),
- de mettre en place un SPANC (Service Public d'Assainissement Non Collectif) qui permet de contrôler les assainissements individuels.

Eaux pluviales :

La gestion des eaux pluviales a pour objectif majeur de limiter et de contrôler les ruissellements que génèrent les précipitations et certains modes d'occupation des sols. En milieu rural, l'objectif est de limiter les phénomènes de ruissellement et de lessivage à l'origine d'inondations, de coulées de boues et de pollutions des cours d'eau. La protection des zones humides présente des intérêts divers (paysager, écologiques ...) dont celui de participer activement à la gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau. Ces espaces tampons ont un rôle de filtre, de stockage et d'absorption pour une part non négligeable de polluants qui transitent sur les bassins versant et qui s'écoulent vers les cours d'eau. Le réseau bocager intervient également d'un point de vue quantitatif et qualitatif sur la ressource en eau, il limite les ruissellements et joue également un rôle épurateur.

La gestion des eaux pluviales en milieu urbain consiste à gérer les eaux de ruissellement issues des toitures et des voiries et recueillies dans les réseaux unitaires ou séparatifs. Depuis quelques années, une part des eaux pluviales est également traitée de manière différente. Des techniques alternatives ont progressivement été adaptées et orientées vers des dispositifs d'infiltrations contrôlés dans le sol (puits, chaussées ...). Ce type de système intervient sur la qualité de l'eau en limitant les concentrations de polluants dans les réseaux traditionnels et en favorisant le rôle « épurateur » du sol.

En résumé, il s'agit de préserver et mettre en valeur les « infrastructures naturelles », c'est-à-dire de protéger les zones humides, de préserver et conforter le réseau bocager. Quant à la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales, elle implique :

- de réserver des secteurs dans les zones urbanisées destinés à recevoir des bassins de rétention afin d'éviter les inondations,
- de favoriser la mise en oeuvre de solutions alternatives pour le traitement des eaux : jardins filtrants, noues plantées ...,
- d'établir un schéma directeur des eaux pluviales.

Une qualité de l'air

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (L.A.U.R.E) reconnaît le droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à la santé. Les projets d'aménagement doivent contribuer à réduire l'usage de la voiture privée. Pour y contribuer, la ville entend privilégier les moyens de transports et une mobilité qui préservent l'environnement, tels que le vélo, la marche, les transports en commun, etc. ... Notamment, la commune va poursuivre ses projets de création ou de requalification des espaces publics en faveur des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite. Le projet d'aménagement et de développement durable a décrit par ailleurs la volonté de la municipalité de poursuivre une politique active en faveur des circulations douces. La préservation de la qualité de l'air peut également être assurée par la réduction des pollutions d'origine industrielle ou domestique.

Une gestion durable des déchets

La gestion durable des déchets constitue un véritable enjeu. Sa mise en oeuvre ne peut se faire sans le concours de tous les acteurs de la société. Tous les acteurs produisent des déchets aux caractéristiques variables :

- les ménages (ordures ménagères, déchets verts, déchets occasionnels tels que encombrants ou résidus toxiques) et la collectivité (boues de STEP, déchets des espaces verts),
- les entreprises, qu'elles soient industrielles, commerciales, artisanales et les administrations (résidus banals, déchets d'emballages, de restauration, déchets industriels spéciaux, ...),
- les acteurs du BTP, (déblais de terrassements, déchets de démolition ...),
- les établissements hospitaliers (déchets à risque infectieux ...),
- les producteurs agricoles (emballages souillés, films plastiques).

Auparavant ces déchets étaient simplement mis en décharge sans protection particulière ni tri préalable. En lien avec l'évolution de la réglementation, la planification départementale ou régionale et la demande sociale, les initiatives se sont multipliées pour améliorer la gestion de l'ensemble de ces flux dans un meilleur respect de l'environnement.

La gestion durable des déchets se structure autour des mesures suivantes :

- Conforter le recyclage de la matière (poursuivre le développement des collectes sélectives en porte à porte des emballages ménagers et des journaux magazines).
- Développer la valorisation organique :
 - consolider la filière de compostage des déchets végétaux,
 - distribuer des composteurs individuels,
 - étudier les possibilités de mobiliser un gisement supplémentaire de bio déchets.
 - Optimiser la valorisation des déchets résiduels :

La lutte contre le bruit

Le bruit influence la qualité de vie. La prise en compte du bruit doit se faire dès la conception des projets d'aménagement. Les orientations d'aménagement traduisent les mesures spécifiques de protection prises pour le secteur à urbaniser ou à requalifier.

La réalisation de la voie de contournement permettra d'éloigner les nuisances. Le bruit est également induit par la vitesse. La création de carrefours giratoires le long des grands axes est de nature à atténuer les nuisances sonores en diminuant la vitesse et en améliorant la fluidité. Des aménagements paysagers seront réalisés lors de création de voies nouvelles à forte circulation pour faire usage d'écran phonique.

La valorisation des énergies renouvelables

L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les principales sources d'énergies renouvelables sont : le solaire passif, le solaire thermique et photovoltaïque, l'éolien, la biomasse. De façon générale, il s'agit de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et de valoriser une production locale.

Cela se traduit par des mesures servant une politique de développement durable :

- favoriser les énergies renouvelables, filière bois (chaufferies), le solaire (chauffe eau, chauffage ...),
- optimiser l'utilisation des énergies renouvelables dans les constructions, les lotissements, ..., à travers la démarche HQE (Haute Qualité Environnementale),

K - PRÉVENIR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

La collectivité prend les dispositions afin de ne pas aggraver les risques, de garantir la sécurité des personnes et des biens et de permettre des occupations du sol compatibles avec la nature des risques connus.

Les risques naturels

LE TREPORT est implanté sur un territoire sur lequel certains risques naturels sont présents : inondations par ruissellement, inondations par submersion et crues, cavités souterraines et éboulement de falaises.

Sur le territoire, le risque de mouvement de terrain se situe principalement au niveau des falaises. Pour le fond de vallée, un Plan de Prévention des Risques Inondations est en cours d'élaboration. Les ruissellements ont été repérés et sont connus. Quant aux cavités souterraines, une étude particulière a été intégrée dans la réflexion du P.L.U..

Les risques technologiques

Le risque technologique est présent sur LE TREPORT. Une activité est répertoriée comme établissement engendrant des risques technologiques, relevant de la directive SEVESO.

Des périmètres de protection existent au P.L.U. autour de ces installations définissant des autorisations ou interdictions à l'intérieur de ces périmètres afin de maîtriser l'urbanisation à proximité de ces sites. Ainsi suivant les bâtiments concernés, les périmètres sont les suivants :

- périmètre Z1 : 33, 40 et 50 m,
- périmètre Z2 : 53, 50 et 73 m.

SYNTHESE

Document de planification, le Plan Local d'Urbanisme se fonde sur un diagnostic, traduit une ambition et contient un choix d'urbanisme qui engage l'avenir.

Le diagnostic montre les atouts d'un territoire possédant une économie diversifiée, artisanale, industrielle, touristique, un habitat et un cadre de vie en constante amélioration, un système d'accès et de desserte pénalisé par une insuffisance de raccordement au réseau routier, et enfin un environnement préservé intégrant des paysages emblématiques.

S'appuyant sur ses atouts, LE TREPORT se doit de poursuivre les actions engagées pour valoriser son patrimoine. Elle y parviendra si elle réussit à développer sa démarche d'attractivité, valorisant son image de commune littorale dans un environnement naturel et rural de qualité.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable définit les orientations stratégiques pour mener à bien cette ambition grâce à :

- L'affirmation d'un espace consacré aux emplois qui correspond à l'espace où sont concentrés toutes les activités que ce soit artisanales, industrielles et touristiques.
- Une gestion économe de l'espace permettant de répondre aux besoins futurs de l'urbanisation à partir de trois principes, conjugués de façon équitable et réaliste :
 - le renouvellement urbain,
 - les nouveaux quartiers,
 - une extension urbaine maîtrisée.
- Une offre d'habitat de qualité répondant aux modes de vie d'aujourd'hui, des formes urbaines innovantes, des espaces publics valorisés, des services à la population.
- Une politique des déplacements et de stationnements, s'appuyant sur un réseau de voirie hiérarchisé basé sur la modération de la vitesse, et sur l'amélioration de l'offre de transports collectifs : le funiculaire reste l'élément essentiel de la volonté communale.
- Une politique de qualité environnementale, guidée par le paysage, vaste espace ouvert jouant un rôle écologique et offrant aux habitants des espaces publics récréatifs.