

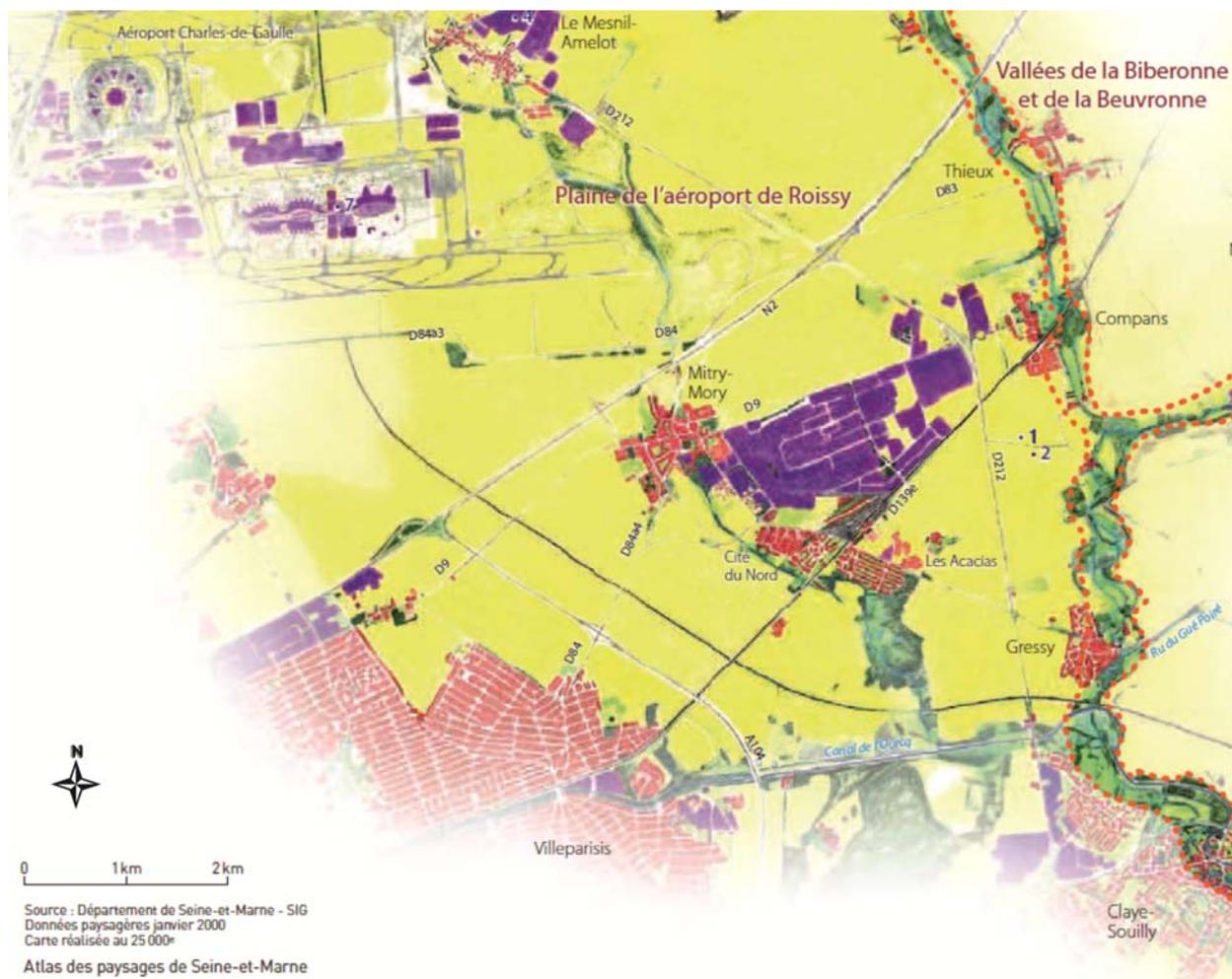
Les grandes cultures y dominent très largement le paysage, à l'exception des marges du territoire plutôt boisées. Dans cette matrice agricole vient s'inscrire l'urbanisation. Indépendamment des surfaces occupées par les pistes ou les bâtiments, les aéroports de Roissy et du Bourget comprennent de très importantes surfaces en herbe.

Les buttes-témoins constituent les plus importants ensembles boisés. Elles forment des continuités nord-sud entre les forêts de Montmorency, de l'Isle-Adam, de Carnelle et les forêts Picardes et un axe nord-ouest – sud-est entre la forêt d'Ermenonville (60) et les buttes boisées au nord de Meaux.

La région est traversée par de grands axes de communication orientés, selon les cas, nord-sud ou est-ouest : les autoroutes A1 et A4, les LGV Nord et Est, les routes N 1, D 316, D 317, N 330. Dans certains secteurs, ces voies de communication coupent littéralement des espaces naturels en deux, notamment dans le cas de la LGV Est en Vallée de l'Ourcq. L'ouest du territoire est également traversé par la Francilienne (N 104) qui recoupe les continuités écologiques existant entre les forêts de Montmorency et de l'Isle-Adam.

Située au nord-est de l'agglomération parisienne, la Plaine de France correspond à un espace de grandes cultures cerné, par l'urbanisation et quadrillé par les infrastructures qui desservent Paris et sa banlieue est.

A l'origine, les grands déboisements réalisés au Moyen-Age ont progressivement dégagé le paysage de ce qui allait devenir la Plaine de France. L'activité agricole a donc façonné le paysage communal sur la majeure partie de sa surface. Ce paysage cultivé, emblématique des paysages de la Seine-et-Marne, est aujourd'hui confronté au développement urbain.



Au cours de ces dernières décennies, la partie sud de la Plaine de France a connu de rapides et profonds changements. L'avancée des fronts urbains depuis la banlieue nord de Paris et celle des grandes infrastructures de transports (aéroport Roissy Charles de Gaulle) ont engendré une mutation

du paysage agricole. Il en résulte une fragilisation des espaces et une dégradation du paysage. Le maintien de l'activité agricole, au sein d'un vaste espace ouvert, participe donc à l'aménagement du territoire.

C'est d'ailleurs dans ce cadre que l'Agence des espaces verts de la région Ile-de-France, en concertation avec les collectivités locales concernées, a défini un vaste périmètre d'intervention régional sur ce territoire, pour assurer la protection des espaces cultivés et fédérer les projets d'urbanisation à venir.

*** La plaine de France « cultivée »**

Historiquement vouée à la pratique agricole, la Plaine de France a vu peu à peu ses limites régresser sous la pression urbaine des villes et des villages de ce secteur, qui reste encore principalement rural. Les éléments naturels ne sont que peu visibles dans le paysage, par contraste avec les grandes infrastructures de transport qui compartimentent le territoire et qui avec les lignes électriques à haute tension et leurs pylônes porteurs marquent fortement les paysages en y introduisant des repères dont les dimensions provoquent un décalage d'échelle en raison de la faible portée des vues.

Ce territoire est aujourd'hui concerné par de nombreux projets d'aménagement, susceptibles de modifier profondément l'identité des paysages.

*** La plaine de France « urbaine »**

Son développement est étroitement lié à l'histoire industrielle, au développement des voies de communication (emprises ferroviaires, aéroports du Bourget et de Roissy Charles De Gaulle, Francilienne, autoroutes A1 et A3) et à l'extension urbaine centrifuge de l'agglomération parisienne.

Les cours d'eau sont presque entièrement souterrains (Vieille Mer, Sausset, Morée, Ru de Montfort), tandis que l'eau canalisée marque physiquement le territoire et structure l'urbanisation sans être pour autant perçue depuis la ville : le canal de l'Ourcq traverse le territoire d'est en ouest en le reliant à Paris, tandis que le canal Saint-Denis est situé aux marges de cette entité.

*** La traduction à l'échelle communale**

L'intensification et l'uniformisation des moyens de production culturels, ainsi que les remembrements passés (le dernier en 1986) liés à la réalisation des infrastructures routières et ferroviaires ont conduit à l'agrandissement progressif des parcelles, à la diminution des éléments végétaux et des chemins, renforçant par là même l'homogénéité et la régularité du paysage agricole.

Le paysage est ici constitué de larges parcelles mais l'absence de relief marqué donne beaucoup d'importance aux éléments verticaux du paysage. Les infrastructures sont particulièrement présentes sur ce paysage ouvert et marquent des ruptures physiques importantes. Certaines franges bâties sont en contact direct avec l'espace agricole, sans réelle transition. Cet aspect est particulièrement visible au niveau des zones d'activités et du quartier de Mitry-Le-Neuf.

En 2018, le territoire de la commune de Mitry-Mory se répartissait en 51,6 % de terres arables, 29,4 % de zones industrielles commercialisées et réseaux de communication, 14,6 % de zones urbanisées, 4,3 % de forêts et moins de 0,5 % d'espaces verts artificialisés non agricoles.

Le territoire de la commune de Mitry-Mory traduit bien la dualité entre ruralité et urbanisation. En effet, de part et d'autre d'un large et long couloir agricole, les zones urbanisées de la commune se composent de deux parties qui se font face :

- Mitry-Bourg, l'ancien village de Mory et le quartier des Acacias, dans le nord-est du territoire communal ;
- Mitry-le-Neuf dans le sud-ouest, au contact des zones urbaines de Tremblay-en-France et de Villeparisis.

L'équilibre entre espaces agricoles et urbains figure au Schéma directeur d'Ile-de-France, approuvé en décembre 2013 sous la forme d'une "*continuité écologique : espace de respiration, liaison agricole et forestière*" qui va de Tremblay-en-France à Gressy en incluant la plaine de Mitry. La préservation des espaces non-bâti va également dans le sens des lois Grenelle 1 et 2, qui préconisent la limitation de l'étalement urbain.

La municipalité de Mitry-Mory s'est par ailleurs engagée depuis plusieurs années à maintenir une trame verte, en reliant les espaces naturels et les espaces verts urbains, afin de préserver au mieux le cadre de vie et le patrimoine paysager de la commune. Depuis 2004, elle a passé une convention avec la Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural d'Ile-de-France (SAFER) sur l'ensemble des zones agricoles et naturelles. Le but de cette convention est de préserver l'agriculture, l'usage des jardins familiaux en zone périurbaine, et de lutter contre la spéculation foncière sur les parcelles agricoles et naturelles.

Dans une moindre mesure, cette dualité entre rural et urbain se vérifie également sur le territoire de Tremblay-en-France, dont une partie est incluse dans l'aire d'étude. Le bourg de Tremblay-Vieux Pays y est en effet séparé de la ZA Tremblay Charles de Gaulle et des quartiers des Cottages et du Petit Vert Galant par une zone culturelle.

2. - La structure du paysage local

2.1. - La lecture du paysage

Elle permet de comprendre les principales composantes du paysage et l'organisation de celles-ci.

En premier lieu, l'unité de plaine ouverte des grandes cultures, dans laquelle s'intègre l'aire d'étude, correspond à un paysage emblématique de la richesse agricole de l'Ile-de-France. Les grandes cultures s'étendent largement, dessinant des paysages ouverts qui contrastent avec la densité urbaine de l'agglomération parisienne. Ces espaces reflètent une activité céréalière multiséculaire en Ile-de-France.

Encadré par un tissu urbain et industriel de plus en plus pressant, un long couloir agricole oriente et focalise les vues en direction de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle pour l'observateur qui y débouche après avoir traversé les boisements bordant le Canal de l'Ourcq.

Deux principaux axes de desserte, l'interconnexion TGV et la N 104, structurent le paysage de la plaine agricole. Bien qu'ils soient parallèles sur une longue distance, la perspective depuis le sud de la plaine semble guider le regard en direction des infrastructures de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.



Depuis le sol, les vues ont une portée limitée sur la plaine, du fait de la planitude de celle-ci et du quadrillage des infrastructures de transport et des talus qui les supportent. Pour le piéton, le paysage est comme un petit échiquier et il faut passer de case en case pour appréhender le paysage dans sa globalité. La structure paysagère apparaît morcelée.

En revanche, pour les usagers qui prennent un tant soit peu d'altitude (automobilistes sur la N 104, voyageurs des trains ou passagers des avions), la structure du paysage apparaît tout autre, car le caractère agricole est vu dans sa globalité, chacune des cases se juxtaposant pour constituer un ensemble cohérent. Le paysage n'est plus structuré par les routes ou les voies ferrées, mais par des fronts urbains ou forestiers.

2.2. - Les lignes de force

Elles correspondent aux principaux axes structurants du paysage. Par leur agencement, les lignes de force horizontales ou verticales déterminent l'équilibre, l'harmonie du paysage.

Sur le secteur d'étude, il est possible de distinguer des lignes de force intérieures et extérieures.

Les lignes de force périphériques à la plaine agricoles sont les lisières boisées au sud, les fronts bâtis côté Mitry-bourg et côté Mitry-le-Neuf, ainsi que la plate-forme aéroportuaire au nord. Sur l'horizon, la ligne de certains monts boisés peut émerger.

Au cœur de la plaine, les lignes de force horizontales sont principalement matérialisées par les talus de la N 104 et de l'interconnexion TGV. Elles sont complétées par d'autres lignes de force moins importantes, mais perpendiculaires (N 2, D 84, ligne Paris-Soissons) aux précédentes.



2.3. - Les lignes et points de convergence

Situées à la jonction des axes visuels, il s'agit de points forts, car ils sont les temps du paysage, là où s'arrête la vision dans sa perception d'ensemble. Ces structures sont autant de points de focalisation du regard.

Sur le territoire étudié, les lignes sont surtout artificielles : A 104 et interconnexion TGV avec au nord l'aéroport en ligne de mire et au sud les boisements bordant le canal de l'Ourcq.

Depuis la N 2 le regard pointe vers Paris et sa banlieue est, tandis que la D 84 et la ligne empruntée par le RER ont des visées également urbaines.

2.4. - Les points d'appel

Il existe également des éléments verticaux ponctuels, qui constituent autant de repères visuels, d'autant plus importants dans le paysage que celui-ci est souvent cloisonné et la portée de vues assez limitée.

Certains édifices imposants se détachent dans le paysage, tantôt ponctuellement tels que châteaux d'eau (Mitry-le-Neuf, Tremblay-en-France), clochers (Mitry-bourg) ou tours de contrôle de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, tantôt de manière plus répétitive comme les nombreux pylônes des lignes électriques haute tension.

Dans la zone plus ouverte, située au nord-est de l'aire d'étude, bosquets et arbres isolés, viennent également par leur forme et leur position, rompre les lignes de la plaine agricole.



2.5. - L'ambiance paysagère

Selon la position au sein de l'aire d'étude, l'ambiance paysagère peut varier, tantôt agricole, tantôt agro-forestière ou péri-urbaine.

Dans la partie située au sud de la ligne ferroviaire Paris-Soissons, l'ambiance est nettement agricole, mais est tempérée par la proximité des lisières des boisements.

Dans le couloir central, encadré par les talus ferroviaires et routiers, l'ambiance est strictement agricole, faute de réelles vues de portée importante.

Dans la partie de la plaine comprise entre la ligne TGV et le bourg de Mitry et ses quartiers annexes, l'ambiance rurale est là tempérée par le front bâti, ce qui se traduit par une ambiance plutôt périurbaine.

Il en est de même en ce qui concerne la zone agricole comprise entre la N 104 et Mitry-le-Neuf, où le caractère périurbain est d'autant plus évident que le front bâti est plus proche et dense.

L'élargissement de la plaine au nord de la N 2 renforce l'ambiance rurale de ce secteur, plus à l'est de la liaison TGV qu'à l'ouest où la présence du Vieux Pays de Tremblay et l'important poste électrique du Sausset induisent une certaine périurbanisation.

Il y a toutefois un élément commun à toutes ces ambiances : le mouvement.

En automobile, en train ou en avion, le passager traverse cette plaine en mouvement. Pour le promeneur empruntant les chemins agricoles ou forestiers entre les deux pôles urbains de Mitry-Mory, la traversée de la plaine est comme une respiration rurale ... à condition de faire abstraction des files souvent continues de véhicules sur les voies routières, des passages plus ponctuels de train et du survol quasi perpétuel des avions de ligne.

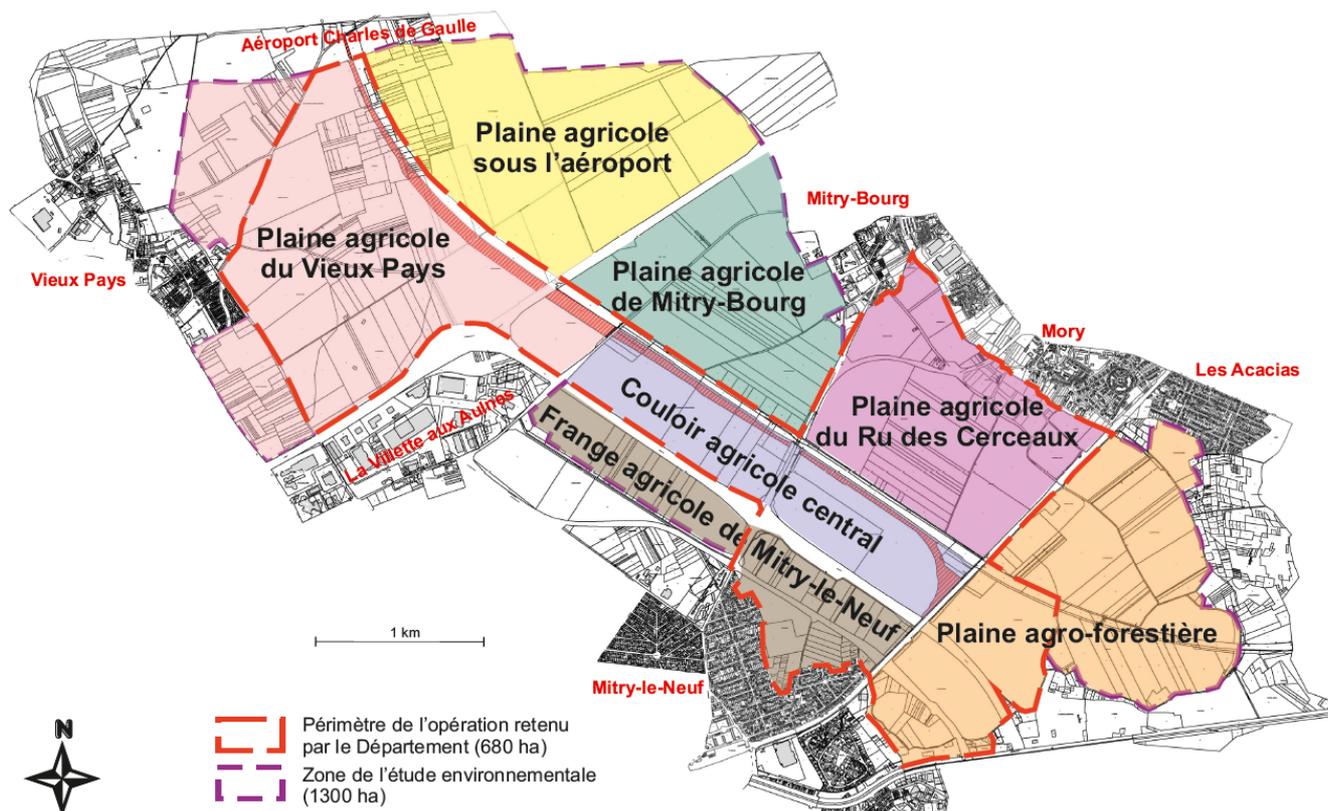
S'il est difficile d'oublier la proximité de l'agglomération parisienne, il est toutefois indéniable que cet espace agricole donne à la commune mitryenne un petit air de ruralité que peuvent lui envier bien des communes de banlieue proches.

3. - Les unités paysagères, les séquences et la qualité paysagère

Le territoire étudié peut être divisé en plusieurs unités, visuellement séparées, en grande partie appuyées sur la topographie et le quadrillage des infrastructures de transport.

La qualité (échelle : très faible, faible, moyenne, bonne, très bonne) de ces unités peut être approchée sur la base de leur perception dynamique (voies de desserte traversant le territoire) et de la variété de leurs composantes. C'est le recoupement des variations topographiques éventuelles même peu importantes et des différentes unités paysagères (espaces agricoles, zones boisées) qui permet l'accès à une succession de séquences paysagères.

Les principales unités paysagères peuvent ainsi être définies :



Description des unités (voir la figure 13)

| |
|---|
| PLAINE AGRO-FORESTIERE |
| Entre la zone boisée en limite sud et la ligne SNCF Paris-Soissons, une clairière agricole s'offre au regard des passagers des trains (TGV, TER et RER) et dans une moindre mesure aux automobilistes de la N 104. Hormis le quartier des Acacias, le front urbain est absent. |
| Points favorables : lisières irrégulières, talus végétalisés, fronts bâtis peu présents |
| Points défavorables : infrastructures ferroviaires, pylônes des lignes électriques aériennes HT et poste électrique |
| <i>Qualité paysagère globale : moyenne</i> |



| |
|--|
| PLAINE AGRICOLE DU RU DES CERCEAUX |
| La légère dépression, qui s'étend de la connexion TGV jusqu'à la ripisylve du ru en limite des quartiers de Mory et de la Cité du Nord, est occupée par des cultures où le réseau de chemins est peu présent et les vues lointaines impossibles pour les automobilistes empruntant la D 84 entre les quartiers et le rond-point de Maurepas. L'ambiance péri-urbaine est liée à la proximité du front bâti. |
| Points favorables : variations topographiques, ripisylve du ru |
| Points défavorables : limitation de la portée des vues, lignes électriques aériennes, front bâti proche |
| <i>Qualité paysagère globale : faible</i> |



| |
|--|
| FRANGE AGRICOLE DE MITRY-LE-NEUF |
| Entre la ZA de la Vilette aux Aulnes et la voie ferrée Paris-Soissons, une étroite bande de cultures s'étend, coincée entre le talus de la N 104 et le front bâti de Mitry-le-Neuf. Les talus successifs routier et ferroviaire limitent la portée des vues vers le bourg. L'insertion des lignes électriques aériennes HT est très présente. Le caractère péri-urbain est marqué car le front urbain est très proche. Les bois présents en limite des zones pavillonnaires sud ne sont visibles que par les automobilistes en transit sur la N 104. |
| Points favorables : bois en limite d'une partie du front urbain, plantations d'arbres le long de la D 309 |
| Points défavorables : limitation de la portée des vues, front bâti proche, lignes électriques aériennes |
| <i>Qualité paysagère globale : très faible</i> |



| |
|--|
| PLAINE AGRICOLE DE MITRY-BOURG |
| Entre le bourg et le talus du TGV, et entre la N 2 et la D 84, s'étend une petite zone de cultures, traversée par la D 9, sans réel repère paysager hormis un unique îlot arbustif et les pylônes électriques HT. Cette unité agricole est bien lisible depuis les dessertes routières et ferroviaire qui l'entourent et la vue peut porter même jusqu'aux abords lointains de l'aéroport et au front bâti de Mitry-le-Neuf, voire même au-delà les collines boisées de l'Aulnaye. |
| Points favorables : portée des vues, présence éparse de bosquets |
| Points défavorables : fronts bâtis proches, lignes électriques aériennes |
| <i>Qualité paysagère globale : faible</i> |



| |
|--|
| COULOIR AGRICOLE CENTRAL |
| Entre les deux talus portant la ligne TGV et la N 104, une étroite bande de cultures s'étend entre la voie ferrée Paris-Soissons et la N 2. Il s'agit d'un espace uniquement agricole (hors travaux en cours du CDG Express), sans repère végétal intercalaire, séparé en deux par le talus de la D 84 dont le franchissement peut offrir aux automobilistes une vue d'ensemble qui se prolonge vers le sud jusqu'à la lisière boisée et vers le nord jusqu'à l'aéroport. Depuis le sol, des vues peuvent aussi se développer sur le front bâti de Mitry-le-Neuf, au-delà de la N 104. |
| Points favorables : talus végétalisés |
| Points défavorables : front bâti, lignes électriques HT, portée limitée des vues |
| <i>Qualité paysagère globale : faible</i> |



| |
|--|
| PLAINE AGRICOLE SOUS L'AEROPORT |
| Il s'agit d'une unité agricole assez large, comprise entre la N 2 et les plates-formes de l'aéroport, à l'est de la connexion TGV. Depuis la N 2, la vue ne peut porter que sur les abords de l'aéroport, alors que depuis la route périphérique sud, la position dominante sur la plaine agricole permet des vues étendues, notamment jusqu'aux lisières boisées des bords du canal de l'Ourcq et aux fronts bâtis de Mitry-bourg et de Mitry-le-Neuf, voire au-delà sur les collines boisées de l'Aulnaye. La présence de repères végétaux (bosquets isolés dans le secteur agricole, talus végétalisés) est à noter dans ou en bordure du secteur agricole. |
| Points favorables : portée des vues, bosquets isolés, talus végétalisés, architecture (clocher) |
| Points défavorables : fronts bâtis et industriels, lignes électriques HT |
| <i>Qualité paysagère globale : moyenne</i> |



PLAINE AGRICOLE DU VIEUX PAYS

Il s'agit d'un vaste prolongement de la plaine agricole qui débouche au-delà de la N 2 au pied de l'aéroport, à l'ouest de l'interconnexion TGV.

Cette zone cultivée inclue les abords du Vieux Pays de Tremblay-en-France, ainsi que l'important poste électrique du Sausset.

Depuis la N 2, les vues bloquent assez vite sur le poste électrique du Sausset tout proche, alors que depuis la route périphérique sud, les automobilistes ont des vues dominantes sur la plaine, avec le tissu urbain de Tremblay-en-France et au-delà sur la banlieue nord de Paris, avec sur l'horizon Montmartre et le quartier de la Défense.

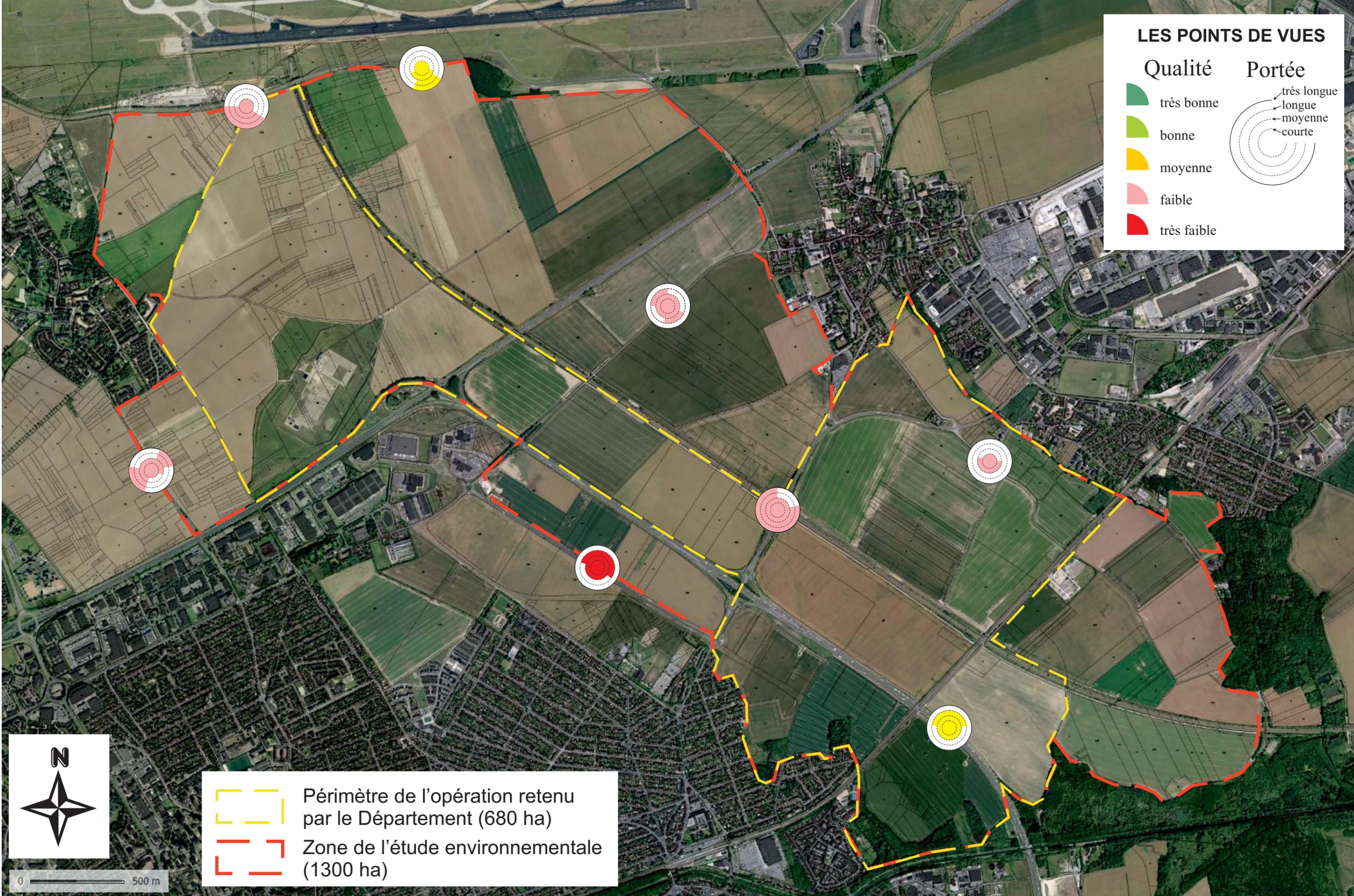
Points favorables : portée des vues, talus végétalisés, haie, architecture (clocher, Montmartre, La Défense)

Points défavorables : fronts bâtis et industriels, lignes électriques HT et poste électrique

Qualité paysagère globale : faible



Globalement, le territoire étudié présente une qualité paysagère assez limitée : il n'y a pas de réelles variations de la topographie (position dominante au sud de l'aéroport), les cultures sont assez uniformes avec peu de structures végétales intercalées, les fronts bâtis sont assez proches et le quadrillage, par de nombreuses infrastructures de transport (ferroviaires et routières) et d'utilités (lignes haute tension) est important, conduisant à de nets cloisonnements.



d'après une photo aérienne IGN Géoportail

Figure 13 - SEQUENCES PAYSAGERES DANS LA ZONE D'ETUDE

L'URBANISME ET LES INFRASTRUCTURES

1. - Documents d'urbanisme

1.1. - Plans locaux d'urbanisme

Ces documents d'urbanisme fixent, à l'échelle communale, des règles générales et les servitudes d'utilisation des sols (zones urbaines ou urbanisables, zones agricoles, zones naturelles).

Les communes de Mitry-Mory et de Tremblay-en-France sont dotées de tels documents (*figure 14*).

A Mitry-Mory, le PLU a été approuvé par délibération du conseil municipal du 25 septembre 2018.

A l'examen du plan de zonage, il apparaît que le périmètre d'étude englobe majoritairement des parcelles en zone A "agricole" : secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Une petite partie sud de l'aire d'étude est en zones naturelles notées N. Elles concernent les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, milieux et espaces 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.

Il est à noter que la plupart des boisements situés en limite sud du périmètre d'étude sont en espaces boisés classés et que certains des bois recoupés par celui-ci le sont également : bois bordant le Croul-Cul et la Reneuse en aval immédiat de la confluence, Bois des Frênes. La protection des petits bois en limite de Mitry-le-Neuf est d'autant plus renforcée qu'ils sont inscrits en espaces réservés au PLU avec pour objet leur préservation.

En ce qui concerne Tremblay-en-France, le PLU a été approuvé lors du conseil municipal du 30 mai 2011. Ce document fait l'objet d'une révision depuis le 29 mars 2012. Cette procédure suivant toujours son cours, le document initial a entre-temps fait l'objet d'ajustements réglementaires : modification approuvée le 19 septembre 2013 et modifications simplifiées les 18 septembre 2014, 25 juin 2015, 20 mars 2017, 3 juillet 2017 et 9 avril 2018.

La partie du territoire communal qui est comprise dans le périmètre d'étude est principalement en zone A "agricole" (partie à l'ouest de la connexion TGV). La zone agricole à l'est de l'interconnexion est quant à elle en zone 2AU "à urbaniser à long terme".

1.2. - Les S.Co.T.

Le schéma de cohérence territoriale est un document de planification et de stratégie intercommunale créé par la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000. Son but est de définir les orientations générales de l'organisation et de l'évolution d'un territoire sur le long terme (10 à 15 ans), ainsi que d'exprimer un projet d'aménagement respectant les principes du développement durable. Il est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, et de mise en cohérence des politiques sectorielles d'habitat, de déplacements, de développement économique et commercial, d'environnement, ainsi que d'urbanisme.

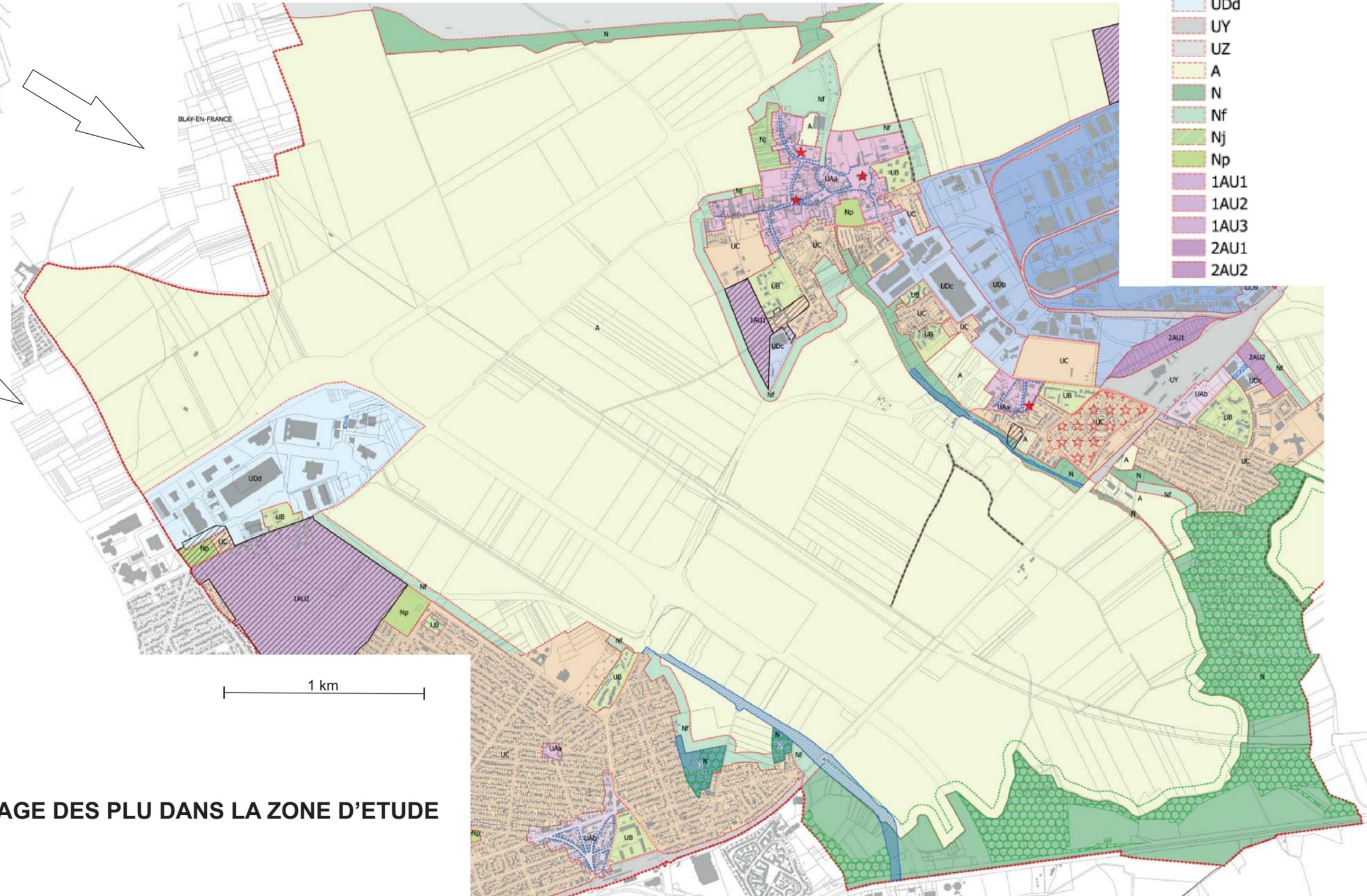
Il détermine les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser, et les espaces naturels, agricoles et forestiers. Il doit permettre de satisfaire les besoins actuels et futurs en logements, activités économiques, équipements, en veillant à la desserte en moyens de transports, à la préservation des ressources naturelles, et à l'utilisation économe et équilibrée des sols.

Ce document a une valeur juridique : les documents d'urbanisme et de programmation locaux (les Plans Locaux d'Urbanisme notamment) doivent être compatibles avec le SCoT.

Extrait du PLU de Tremblay-en-France



Extrait du PLU de Mitry-Mory



PRESCRIPTIONS REGLEMENTAIRES

- Emplacements réservés
- Espaces boisés classés
- Lisière de 50m (massifs boisés de + de 100 ha)
- Cité cheminote à préserver
- Bâtiment à préserver
- Chemin à protéger
- Alignement sur voie
- Orientations d'aménagement et de programmation
- PARCELLAIRE
- Limite communale

Légende

ZONAGE

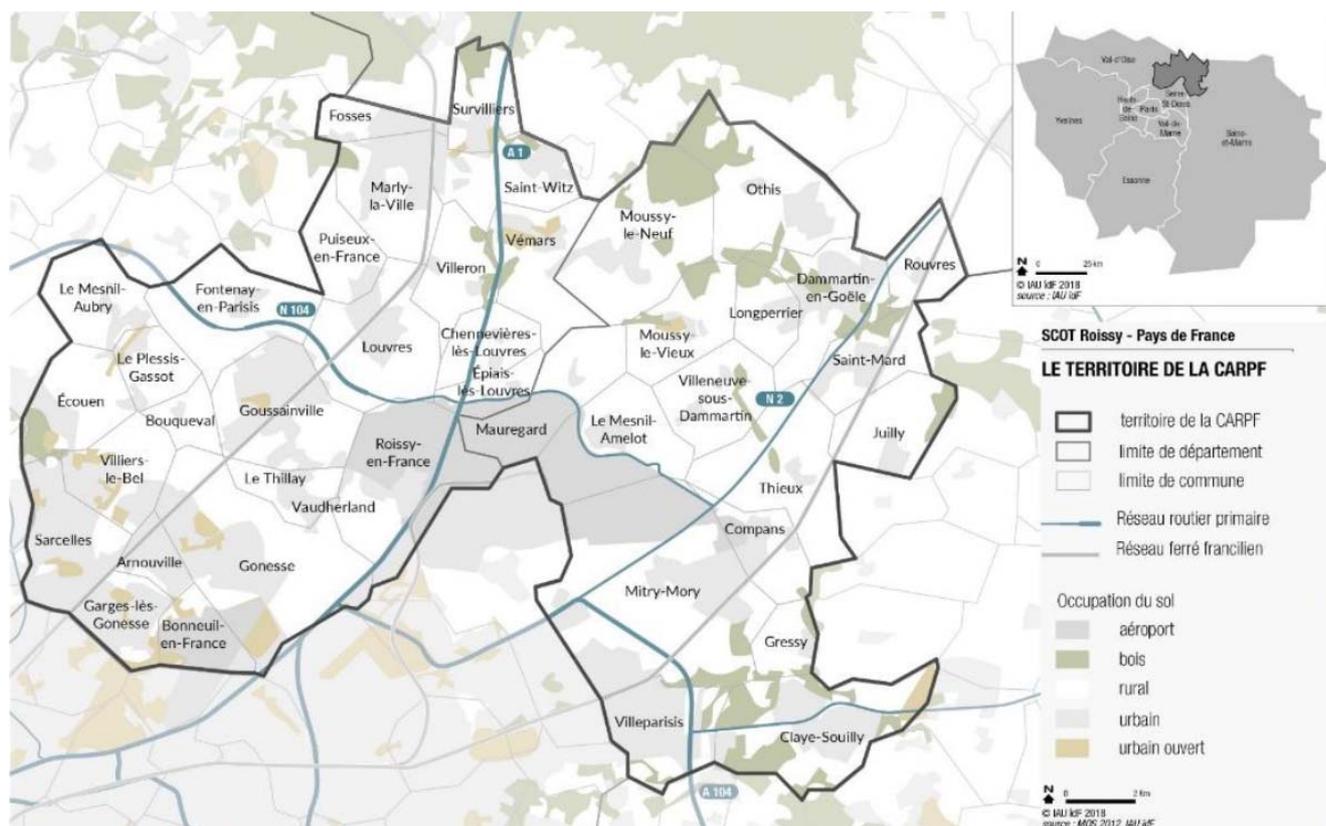
- UAa
- UAb
- UB
- UC
- UDa
- UDb
- UDc
- UDD
- UY
- UZ
- A
- N
- Nf
- Nj
- Np
- 1AU1
- 1AU2
- 1AU3
- 2AU1
- 2AU2

Figure 14 - ZONAGE DES PLU DANS LA ZONE D'ETUDE

1.2.1 - SCoT Roissy Pays de France (concerne Mitry-Mory)

A l'heure actuelle, il n'existe pas de SCoT approuvé au droit du territoire étudié. Toutefois, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) a engagé l'élaboration d'un SCoT (enquête publique réalisée en septembre et octobre 2019), afin de poser les bases d'une vision d'avenir partagée pour le territoire, à l'horizon 2030.

La Communauté d'agglomération Roissy Pays de France a été créée par arrêté interpréfectoral en date du 9 novembre 2015. Née de la fusion des communautés d'agglomération Val de France et Roissy Porte de France et de l'intégration de 17 communes de Seine-et-Marne (anciennement incluses au sein de la Communauté de communes Plaine et Monts de France), elle compte 42 communes, dont celle de Mitry-Mory.



La Communauté d'agglomération Roissy Pays de France regroupe des communes urbaines, péri-urbaines et rurales. L'enjeu majeur est de forger une identité commune tout en respectant les identités individuelles.

A la lecture du document de présentation du SCoT Roissy Pays de France (mai 2019), l'approche territoriale met en avant les principaux enjeux suivants :

- * contribuer à confirmer le territoire dans son rôle moteur au sein de la métropole francilienne ;
- * accentuer l'effort de création de logements, appuyé nécessairement par le développement de nouvelles mobilités ;
- * permettre un meilleur maillage et une plus grande efficacité des transports collectifs ;
- * mieux maîtriser les flux logistiques via les outils et les compétences des collectivités, dont la réglementation et le contrôle de la voirie et du stationnement ;
- * mieux prendre en compte les espaces d'intérêt écologique qui, situés en périphérie du territoire, font souvent partie d'ensembles qui dépassent les frontières de la CARPF, car ils constituent de véritables réservoirs de biodiversité ; leurs liaisons écologiques sont à maintenir, renforcer ou créer ;
- * améliorer le contact des habitants à la nature présente sur le territoire, la trame verte et bleue du territoire pouvant localement constituer un atout au service du cadre de vie et du bien-être territorial ;

* introduire une plus grande diversité paysagère et une lecture d'échelle humaine, les vastes espaces de la plaine de France exploités par l'agriculture intensive présentant de nombreuses zones de contact avec les zones urbanisées ; ces interfaces sont autant d'occasions d'un traitement paysager (par des haies, des fossés boisés...).

En ce qui concerne l'approche environnementale :

- ① Des enjeux paysagers jugés faibles au regard des caractéristiques du territoire du CARPF :
 - des paysages agricoles ouverts à maintenir et valoriser pour conserver des espaces de respiration ;
 - une qualité paysagère à intégrer en zone périurbaine pour lutter contre la banalisation ;
 - un paysage de plaine facile à parcourir, à faire contempler et découvrir ;
 - plusieurs éléments paysagers remarquables (buttes, espaces naturels, cours d'eau...) à valoriser.
- ② Des enjeux « trame verte et bleue » modérés au regard des caractéristiques du territoire du CARPF :
 - une trame verte et bleue à renforcer à l'échelle du territoire ;
 - des espaces herbacés associés aux grandes infrastructures ou aux sites fréquentés à valoriser ;
 - des espaces ouverts de respiration entre les zones urbaines à maintenir pour stopper l'avancée des fronts urbains ;
 - des cours d'eau à préserver voire à renaturer et à valoriser ;
 - une place de la nature ordinaire en milieu urbain et périurbain à réaffirmer.
- ③ Des enjeux forts pour la ressource en eau au regard des caractéristiques du territoire du CARPF :
 - des ressources en eaux superficielles et souterraines à préserver, tant au niveau qualitatif que quantitatif ;
 - un réseau d'assainissement à renouveler et des branchements à mettre en conformité ;
 - une alimentation en eau potable à sécuriser par la protection des ressources stratégiques et la mise en réseau de l'approvisionnement ;
 - une consommation d'eau potable à réduire autant que possible.
- ④ Des enjeux forts liés au bruit et à la pollution des sols et des enjeux plus modérés concernant les déchets :
 - des nuisances et pollutions liées principalement aux transports (routier et aérien) et à l'activité industrielle à limiter ;
 - une production de déchets ménagers et d'activités à diminuer ;
 - une filière de traitement des déchets à rationaliser.

1.2.2 - SCoT de la Métropole du Grand Paris (concerne Tremblay-en-France)

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) a conduit à la création, le 1^{er} janvier 2016, de la Métropole du Grand Paris dont la subdivision locale est le Conseil de territoire "Paris Terres d'Envol", réunissant la commune de Tremblay-en-France et sept autres villes voisines (Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Drancy, Dugny, Le Bourget, Sevran et Villepinte).

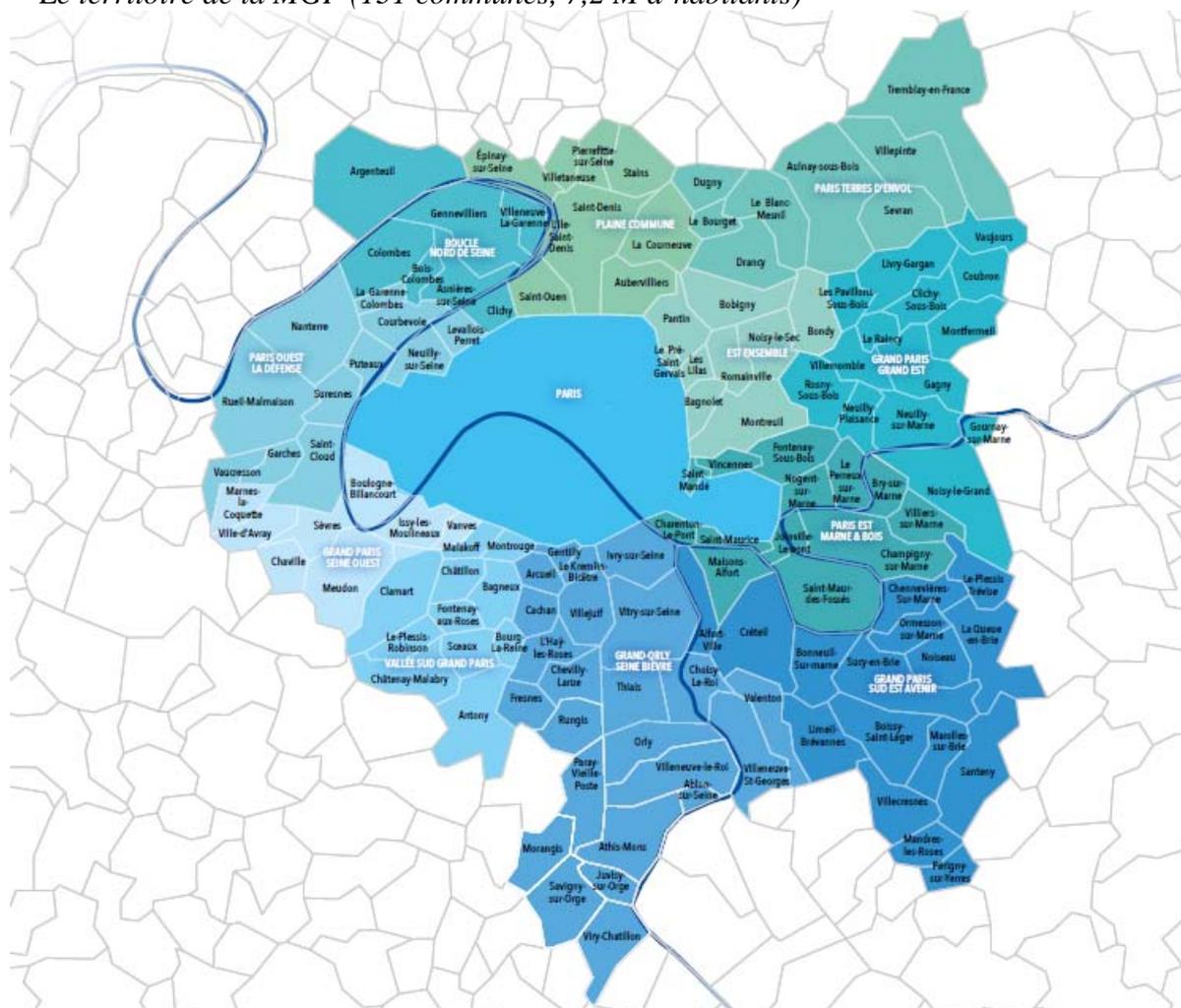
La création de ce conseil de territoire implique la disparition de la Communauté d'agglomération Terres de France qui regroupait jusqu'alors Tremblay, Sevran et Villepinte, créée en 2010 pour renforcer la solidarité intercommunale et porter des projets structurants pour le territoire.

L'élaboration du SCoT de la Métropole du Grand Paris a été prescrit en juin 2017 et devrait être approuvé à l'automne 2020.

Les trois principaux objectifs du SCoT sont :

- contribuer à la création de la valeur, conforter l'attractivité et le rayonnement métropolitain ;
- améliorer la qualité de vie de tous les habitants, réduire les inégalités afin d'assurer les équilibres territoriaux et impulser des dynamiques de solidarité ;
- construire une métropole résiliente.

Le territoire de la MGP (131 communes, 7,2 M d'habitants)



1.3. - Le S.D.R.I.F.

Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) a été approuvé le 28 décembre 2013 par le Conseil régional d'Ile-de-France (*extrait en figure 15*). Ce document, qui fait référence pour les documents d'urbanisme d'échelles inférieures, a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de la région.

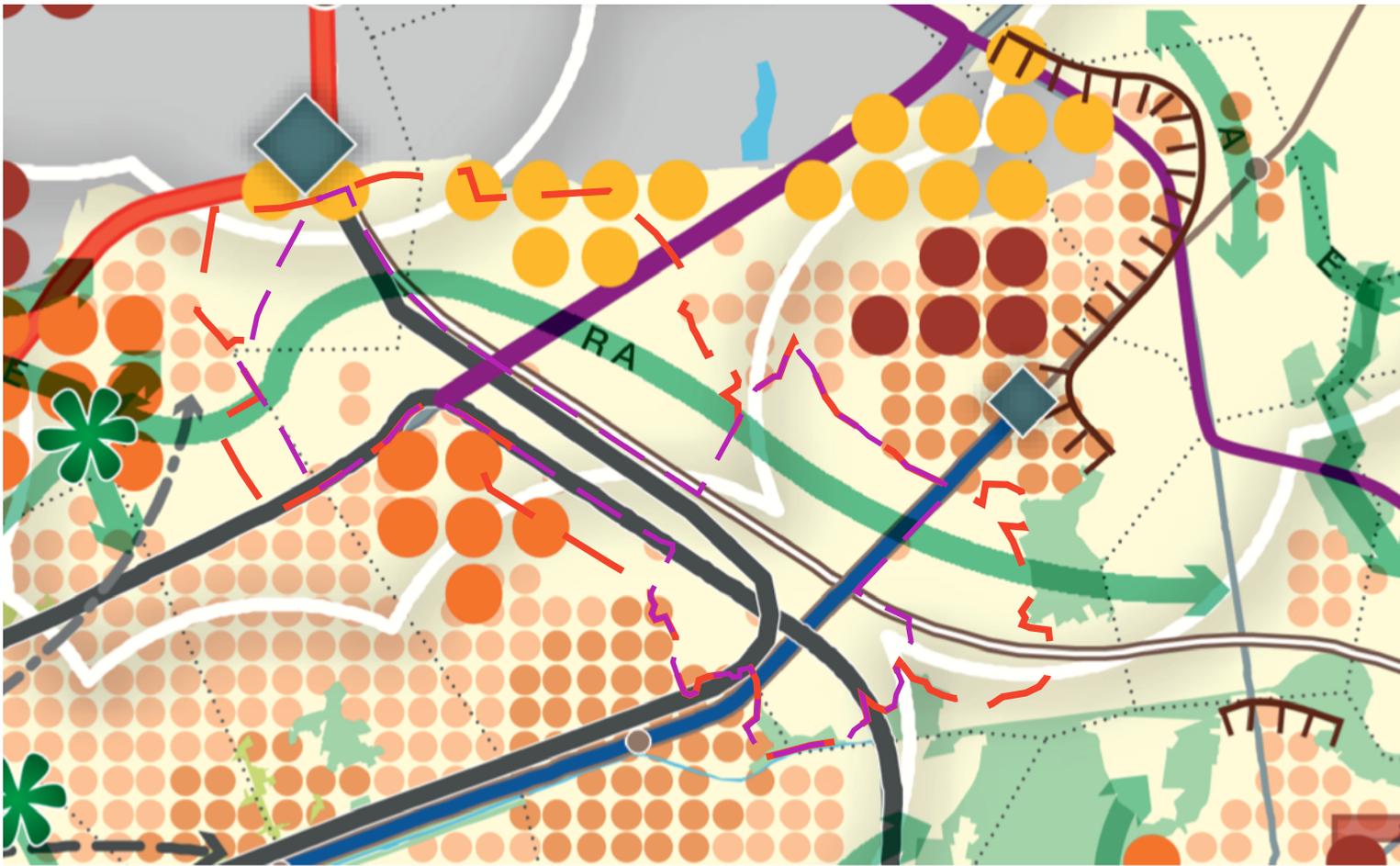
Le SDRIF apporte une réponse concrète aux grands défis à travers un modèle de développement durable bâti sur des principes forts d'aménagement (densité, intensité, mixité, polycentrisme, résilience, subsidiarité, etc.).

Trois grands piliers viennent structurer l'ensemble du projet régional : «Relier et structurer», «Polariser et équilibrer» et «Préserver et valoriser».

Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.

Par ailleurs, il détermine notamment :

- la destination générale des différentes parties du territoire ;
- les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement ;
- la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements ;
- la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.



1 km

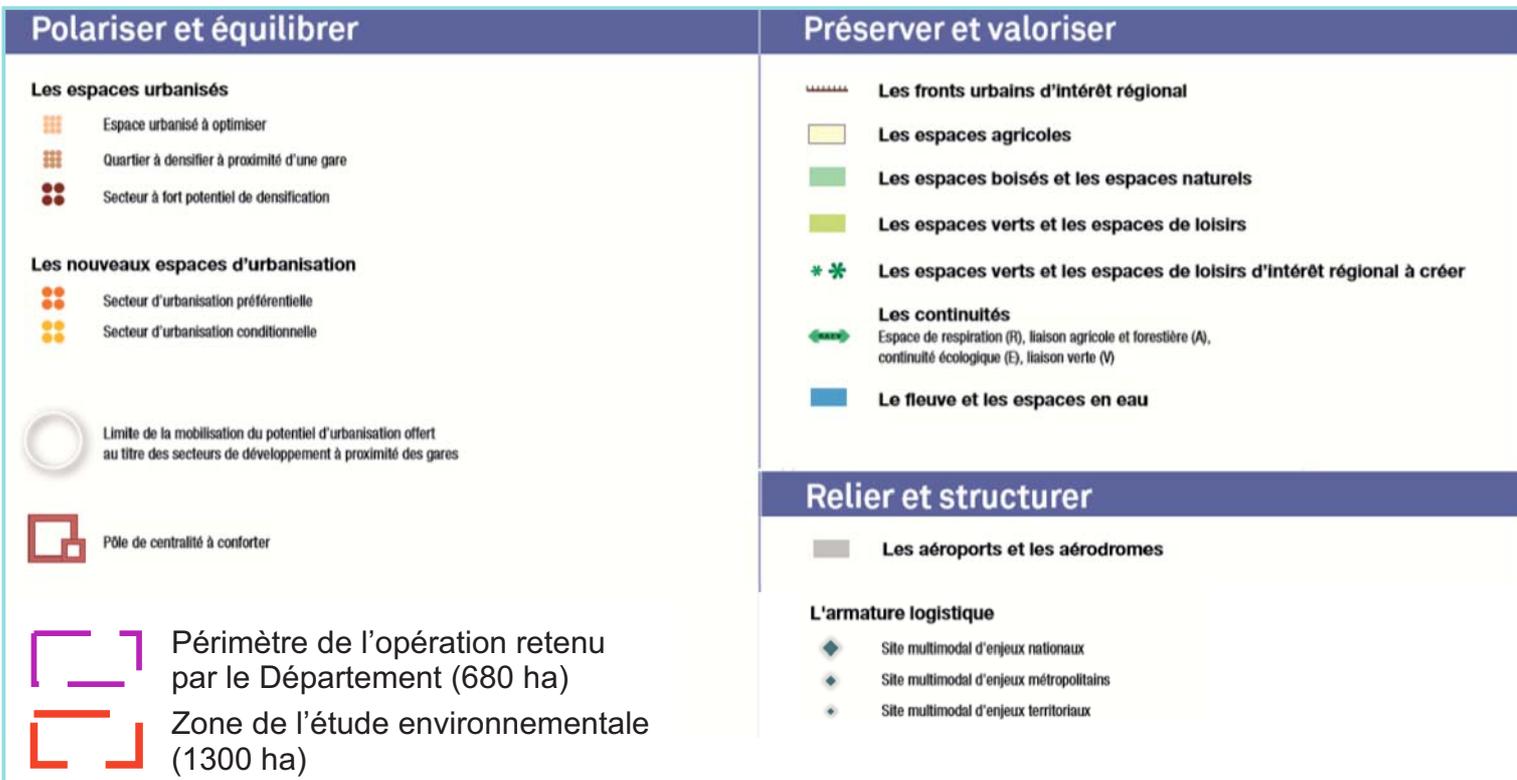
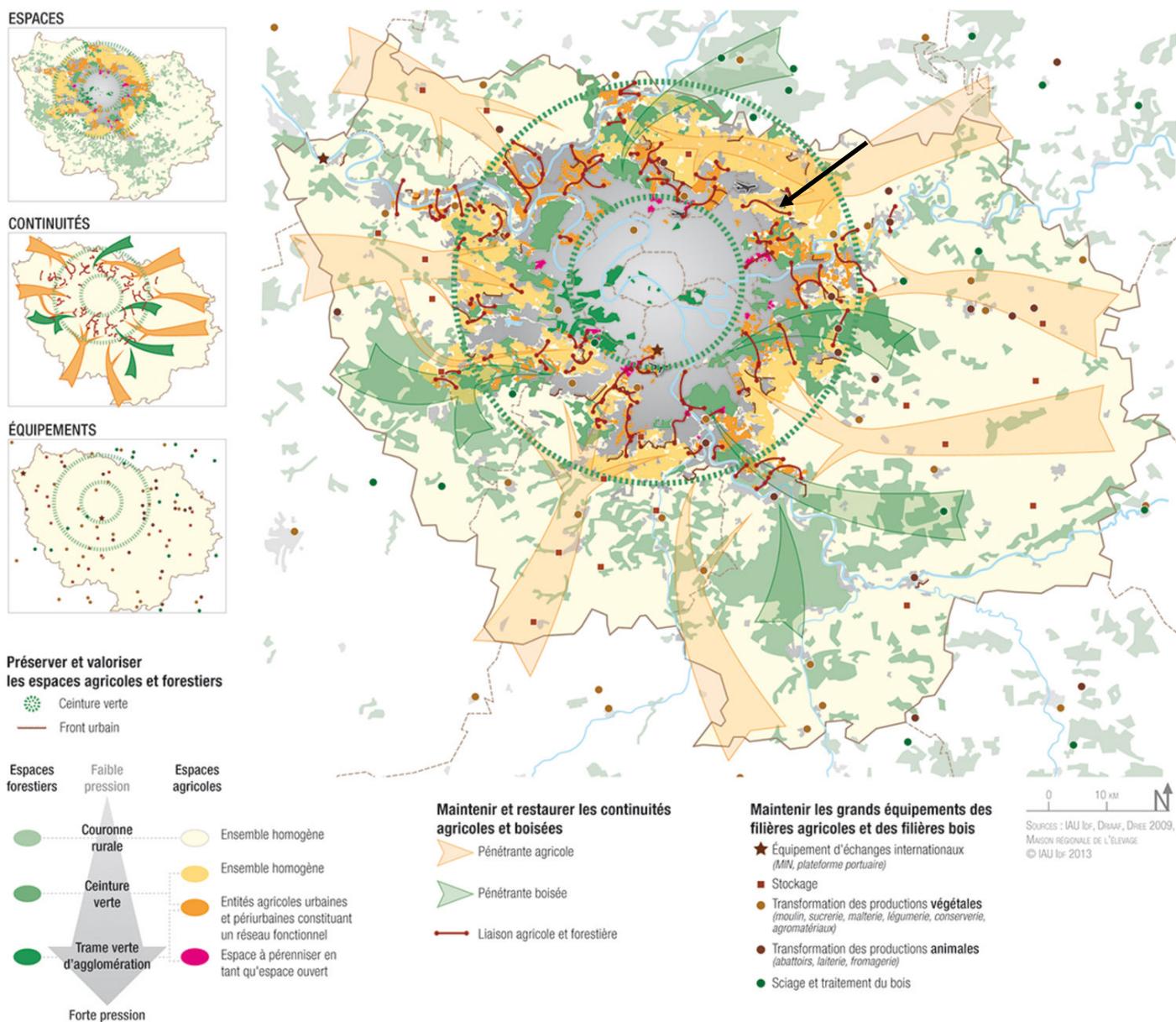


Figure 15 - EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GENERALE DU TERRITOIRE DU SDRIF D'ILE-DE-FRANCE

Il est à noter que la plaine agricole concernée par le projet d'aménagement foncier est désignée dans le plan de destination générale comme "espace de respiration" et "liaison agricole et forestière".

Le SDRIF fait également état du projet d'infrastructure de transport d'intérêt métropolitain du tracé du CDG express traversant la commune de Mitry-Mory, le long des voies TGV existantes.



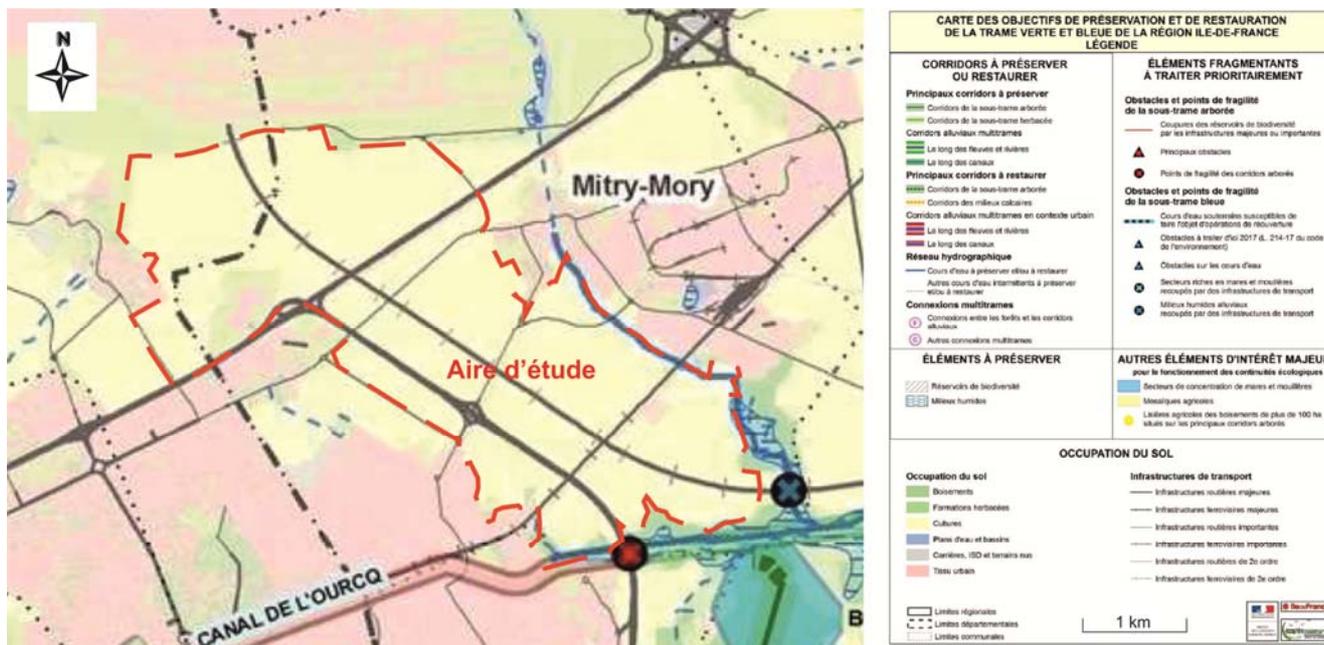
1.4. - Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le SRCE de la région Ile-de-France a été approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013 et adopté par un arrêté du préfet de la région Ile-de-France, le 21 octobre 2013.

Ce document a été institué par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite « Grenelle 2 »), traitant de la Trame verte et bleue et codifié dans les articles L. 371-1 et L. 371-2 et suivants du code de l'environnement.

La Trame verte et bleue vise à la fois à conserver et à améliorer la fonctionnalité des milieux, à garantir la libre circulation des espèces, et à adapter la biodiversité aux évolutions du climat.

L'article L. 371-3 du code de l'environnement précise que : « les documents de planification et les projets de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique et précisent les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces documents de planification, projets ou infrastructures linéaires sont susceptibles d'entraîner».



La lecture de de la carte des objectifs relative à la trame verte et bleue (voir ci-dessus) montre l'absence de tout objectif dans l'emprise de l'aire d'étude.

2. - Ouvrages générateurs de contraintes

En premier lieu, il faut rappeler que la présence de lignes électriques aériennes haute tension est très marquante dans ce secteur de plaine agricole. Elles longent principalement le tracé de la N 104 et de l'interconnexion TGV, entre la lisière boisée sud et la N 2. Leur parcours est ensuite plus divergent plus au nord, du fait du rapprochement avec l'aéroport Charles de Gaulle.

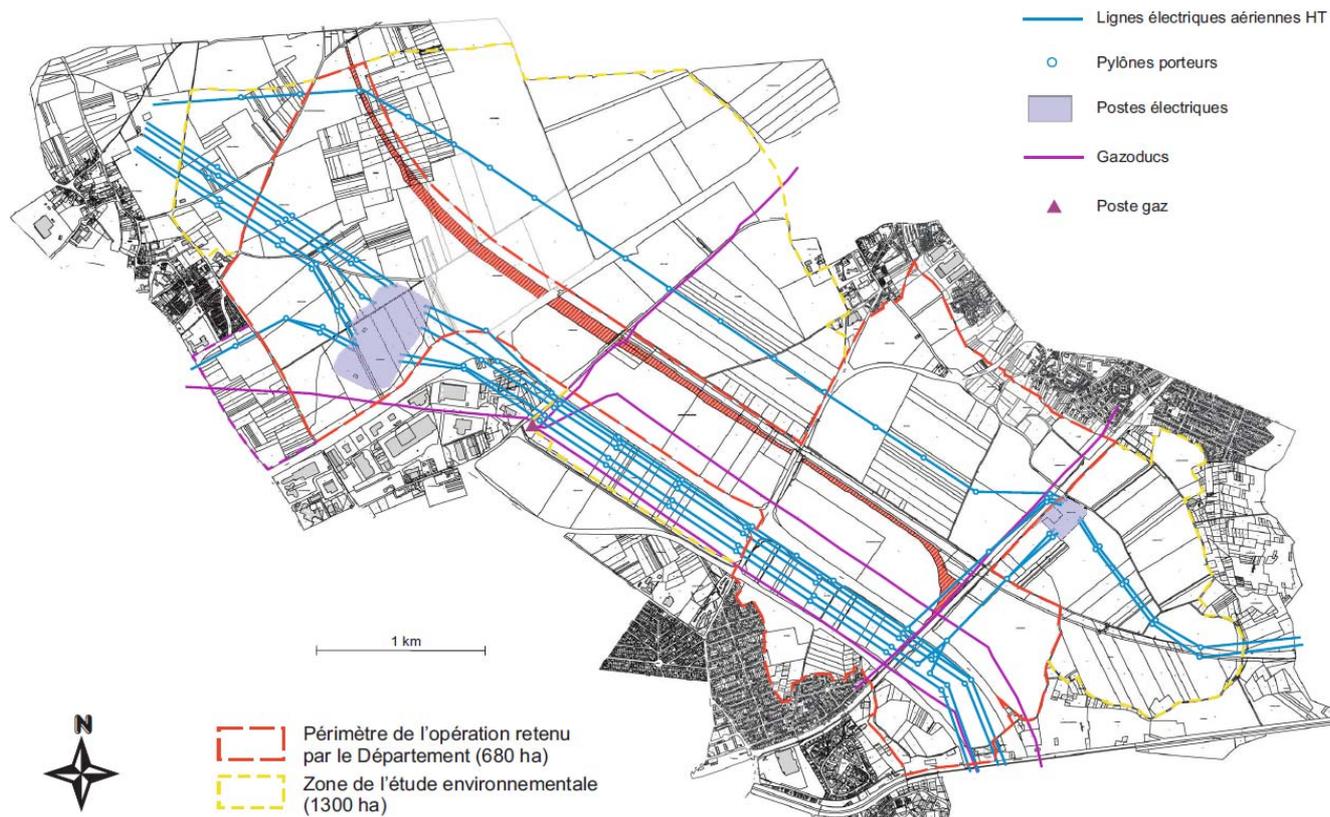
Leur implantation nécessite notamment la présence de pylônes situés souvent au sein même des parcelles agricoles, parfois en bordure de chemins.



Au nord de la ligne TGV, ces lignes électriques transitent par le poste de Mitry (à proximité de la ligne Paris-Soissons), alors qu'au sud, les lignes plus nombreuses transitent par l'imposant poste électrique du Sausset (à proximité de l'échangeur N 2 - N 104).



Par ailleurs, des panneaux signalant la présence du gazoduc ont été vus à plusieurs reprises lors des visites de terrain. En effet, le territoire étudié est traversé par plusieurs conduites enterrées de transport de gaz, leurs tracés recoupant des terres agricoles, notamment entre la N 104 et le tissu urbain de Mitry-le-Neuf. Un poste gaz est d'ailleurs implanté à l'intersection des D 9 et D 309.



3. - Besoins exprimés en matière de réserves foncières

Lors des rencontres avec les représentants de la commune de Mitry-Mory, il a été évoqué le souhait que certains chemins communaux perturbés par l'emprise du chantier du CDG Express et inscrits au PDIPR, puissent trouver un rétablissement, notamment au niveau de la lisière boisée sud,

afin que les habitants puissent continuer à effectuer promenades d'un côté à l'autre de la plaine (liaisons piétonnes Mitry-bourg et Mitry-le-Neuf).

Remarque : pour plus de détails sur les besoins exprimés lors des différentes réunions avec tous les interlocuteurs concernés, se reporter au volet foncier de l'étude d'aménagement (document GEFA).

PRINCIPAUX ENJEUX RECENSES DANS L'AIRE D'ETUDE ET IMPACTS POTENTIELS D'UN AMENAGEMENT FONCIER

| Domaines | Enjeux actuels et impacts potentiels (avant mesures adaptées) |
|----------------------------|--|
| <i>Air</i> | <p>ENJEU : important</p> <p>En raison des émissions atmosphériques importantes sur et aux abords immédiats du territoire étudié, qui est encadré par des unités urbaines, industrielles et aéroportuaire et recoupé par des infrastructures routières avec un fort trafic</p> <p>IMPACT POTENTIEL : légèrement favorable</p> <p>Les éventuels regroupement parcellaire et refonte du réseau de chemin devraient rationaliser un peu plus les déplacements liés à l'activité agricole</p> |
| <i>Erosion</i> | <p>ENJEU : faible</p> <p>Les faibles pentes de la plaine ne semblent pas favoriser la manifestation de phénomènes érosifs dans les cultures. Le lit encaissé du Ru des Cerceaux dans sa portion amont peut être une manifestation d'épisodes érosifs.</p> <p>IMPACT POTENTIEL : négligeable</p> <p>L'aménagement foncier ne semble pas nécessiter de travaux hydrauliques</p> |
| <i>Eaux superficielles</i> | <p>ENJEU : faible</p> <p>Le réseau hydrographique est situé en marge du secteur de plaine agricole et sa qualité est médiocre en liaison avec les rejets urbains et aéroportuaires</p> <p>IMPACT POTENTIEL : négligeable à légèrement défavorable</p> <p>L'aménagement foncier pourrait conduire à augmenter légèrement les rejets agricoles (création éventuelle de fossés ou de drainage)</p> |
| <i>Eaux souterraines</i> | <p>ENJEU : moyen</p> <p>En raison du nombre limité d'ouvrages agricoles (irrigation) dans le périmètre d'étude et du recoupement d'une partie du périmètre de protection éloigné d'un captage AEP</p> <p>Classement du territoire étudié en zone vulnérable aux nitrates</p> <p>IMPACT POTENTIEL : légèrement favorable</p> <p>La simplification parcellaire permettra la rationalisation des intrants</p> |
| <i>Occupation du sol</i> | <p>ENJEU : faible</p> <p>En raison du regroupement déjà effectif des îlots d'exploitations agricoles</p> <p>IMPACT POTENTIEL : légèrement favorable</p> <p>L'aménagement foncier pourrait renforcer le regroupement des îlots et remettre à niveau le réseau de chemins</p> |
| <i>Milieu biologique</i> | <p>ENJEU : faible</p> <p>En raison de la prédominance d'espaces agricoles au sein desquels il subsiste peu de haies et de bosquets isolés, des boisements à tendance humide étant présents en marge de l'aire d'étude</p> <p>IMPACT POTENTIEL : assez défavorable</p> <p>L'aménagement foncier pourrait induire la disparition des dernières haies et bosquets isolés le long des chemins existants et le défrichage de certains des boisements en limite sud de l'aire d'étude</p> |
| <i>Patrimoine culturel</i> | <p>ENJEU : important</p> <p>En raison de la présence de plusieurs zones de sensibilité archéologique, de toponymes variés et de l'existence de chemins de randonnées</p> <p>IMPACT POTENTIEL : nettement défavorable</p> <p>L'aménagement foncier pourrait induire des travaux du sol (création de chemins, fossés) dans des secteurs de vestiges potentiels, une simplification du parcellaire conduisant à une disparition de noms de lieux-dits, à la suppression de certaines portions des chemins inscrits au PDIPR</p> |

| | |
|-------------------------------------|---|
| <i>Paysages</i> | <p style="text-align: center;">ENJEU : moyen</p> <p>Si la qualité paysagère de la plaine agricole en limite des zones urbanisées et quadrillée par de nombreuses voies de desserte est limitée, le maintien de sa vocation est inscrite dans les documents d'urbanisme à différentes échelles</p> <p style="text-align: center;">IMPACT POTENTIEL : nettement défavorable</p> <p>La refonte du parcellaire et du réseau de chemins pourraient conduire à la suppression des haies et bosquets isolés encore présents, ainsi qu'en la réduction de certains bois périphériques</p> |
| <i>Infrastructures et urbanisme</i> | <p style="text-align: center;">ENJEU : moyen</p> <p>En raison de l'existence de documents d'urbanisme opposables aux tiers (comprenant des espaces boisés classés), de la présence de réseaux électriques haute-tension avec de nombreux poteaux porteurs, ainsi que de réseaux annexes (gaz)</p> <p style="text-align: center;">IMPACT POTENTIEL : négligeable</p> <p>Les travaux liés à l'aménagement foncier tiendront compte des prescriptions imposées</p> |

**RECOMMANDATIONS
GENERALES
A PRENDRE EN COMPTE
DANS LE CADRE
DU PROJET
D'AMENAGEMENT FONCIER**

RECOMMANDATIONS GENERALES

1. - Recommandations concernant l'écoulement des eaux superficielles

Afin d'éviter toute perturbation dans le réseau hydraulique présent en limite du territoire d'étude, il conviendra de proscrire toute rectification du tracé des cours d'eau (Ru des Cerceaux, Croul Cul) pouvant conduire à l'accentuation de l'érosion des berges et du risque d'inondation en aval.

2. - Recommandations concernant les eaux souterraines

En cas de changement d'exploitants des parcelles cultivées situées dans le périmètre de protection éloigné entre Mitry-le-Neuf et la N 104, il sera indispensable que soit maintenue une exploitation raisonnée en matière d'intrants.

3. - Recommandations concernant le milieu biologique

D'une manière générale, la mosaïque de milieux multiplie les écotones (espace de transition, interface entre plusieurs écosystèmes, caractérisé par une richesse spécifique du fait de la présence de chacun des milieux contigus, auxquels s'ajoutent des espèces supplémentaires adaptées à ces milieux intermédiaires).

Dans le cas présent, il s'agit des lisières des boisements en limite sud de l'aire d'étude, des bosquets isolés (au sein de la plaine agricole), de quelques haies et d'une ripisylve (Ru des Cerceaux), qu'il conviendra de préserver, eu égard à leur appartenance aux trames verte et bleue (notions issues du Grenelle de l'environnement) et des objectifs de préservation du SCoT.

La refonte éventuelle du maillage parcellaire ne devra pas aboutir à la disparition des bosquets isolés subsistants dans la plaine agricole (par exemple en cas d'éventuelles suppressions de chemins). Pour cela, il faudrait caler les nouvelles limites parcellaires sur celles de ces structures végétales.

Il convient de rappeler que les parties de bois recoupées par le périmètre d'étude sont notés en espaces boisés classés dans le PLU de la commune de Mitry-Mory. Si des changements de propriétaires y sont possibles, le défrichement de l'une de ces structures nécessiterait au préalable la révision du document d'urbanisme concerné, sous peine d'être illégal.

Toute coupe ou arrachage qui s'avérerait nécessaire (donc hors Espaces boisés classés) devra s'accompagner de plantations compensatoires en surfaces au moins égales. Il conviendrait de choisir des essences feuillues locales : chêne, charme, érables, noisetier, prunellier, sureau ... Il sera préférable de planter un nouveau boisement isolé en plaine et non en bordure de forêt pour renforcer le rôle de relais et l'effet de lisière.

4. - Recommandations concernant le paysage

En raison de l'uniformité culturelle de la plaine, de la topographie plane de celle-ci et du recoupement multiple par les infrastructures routières et ferroviaires, il est primordial de maintenir les éléments qui contribuent encore à la diversification des unités paysagères.

Il conviendra donc en particulier de préserver au maximum les lisières boisés, les bosquets isolés et les haies qui pondèrent la monotonie des espaces de grandes cultures.

L'irrégularité des lisières forestières, qui est un des points positifs du paysage dans la partie sud de l'aire d'étude, est un élément à conserver.

Si certaines rectifications s'avéraient nécessaire en compatibilité avec les Espaces boisés classés, il faudrait privilégier la replantation compensatoire en surface au moins équivalente, de bandes boisées plutôt que des comblements de « dents creuses » en lisière.

Les quelques haies et bosquets isolés, qui constituent ponctuellement des repères paysagers au milieu des zones agricoles, devront également être maintenus, notamment en bordure de chemins.

5. - Recommandations concernant le patrimoine culturel

Du fait de la sensibilité archéologique d'une partie importante du territoire d'étude, il n'est pas à exclure que d'éventuels travaux connexes à l'aménagement foncier (création de chemins et fossés, travaux de terrassement) puissent aboutir à la mise à jour de vestiges archéologiques.

Or, le Service régional de l'archéologie souhaite, si les travaux ont un impact sur le sol, que le maître d'ouvrage fasse réaliser des investigations préalables (prospections et sondages archéologiques de reconnaissance).

Ces investigations permettront une analyse de l'existant (présence ou non de vestiges) et des effets du projet sur le patrimoine archéologique et donneront lieu à la présentation des mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences du projet sur le patrimoine.

En cas de découverte fortuite, le Service régional de l'archéologie devra être prévenu au plus tôt afin de dépêcher sur place des personnes compétentes. Les propriétaires concernés devront être informés des termes de la réglementation (loi du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques et loi n° 80-532 du 15 juillet 1980 relative à la protection des collections publiques contre les actes de malveillance) et connaître les coordonnées du service compétent (Service régional de l'archéologie, 6 rue de Strasbourg, 93200 Saint-Denis ; Tél. : 01.48.13.14.62.).

Malgré une simplification passée liée à d'anciens aménagements fonciers, le territoire étudié est encore porteur de nombreux noms de lieux-dits repris sur le cadastre. Ils sont autant de repères historiques pour les communes, dont il serait important d'assurer la conservation.

Il conviendrait en particulier d'assurer la pérennité des dénominations les plus spécifiques. Les toponymes, à l'origine moins définie, mériteraient particulièrement d'être conservés en tant que témoignages historiques locaux. Parmi les toponymes les plus fréquents, relatifs par exemple à la végétation et aux activités agricoles, des suppressions seraient possibles.

L'aménagement foncier pourrait également, même ponctuellement, conduire à la restructuration du réseau de chemins existants : disparition de certaines voiries, création de nouvelles dessertes agricoles.

Il faudra s'assurer que les liaisons intercommunales sont toujours possibles. Par ailleurs, la desserte des structures boisées éventuellement exclues du périmètre d'aménagement (espaces boisés classés) devra être maintenue là où elle existe.

En outre, une éventuelle refonte du réseau de chemins ne devra pas remettre en cause la continuité des circuits inscrits au PDIPR empruntant le territoire concerné par l'aménagement (tracés de rétablissement si nécessaire).

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

LIMITES DU PERIMETRE D'AMENAGEMENT

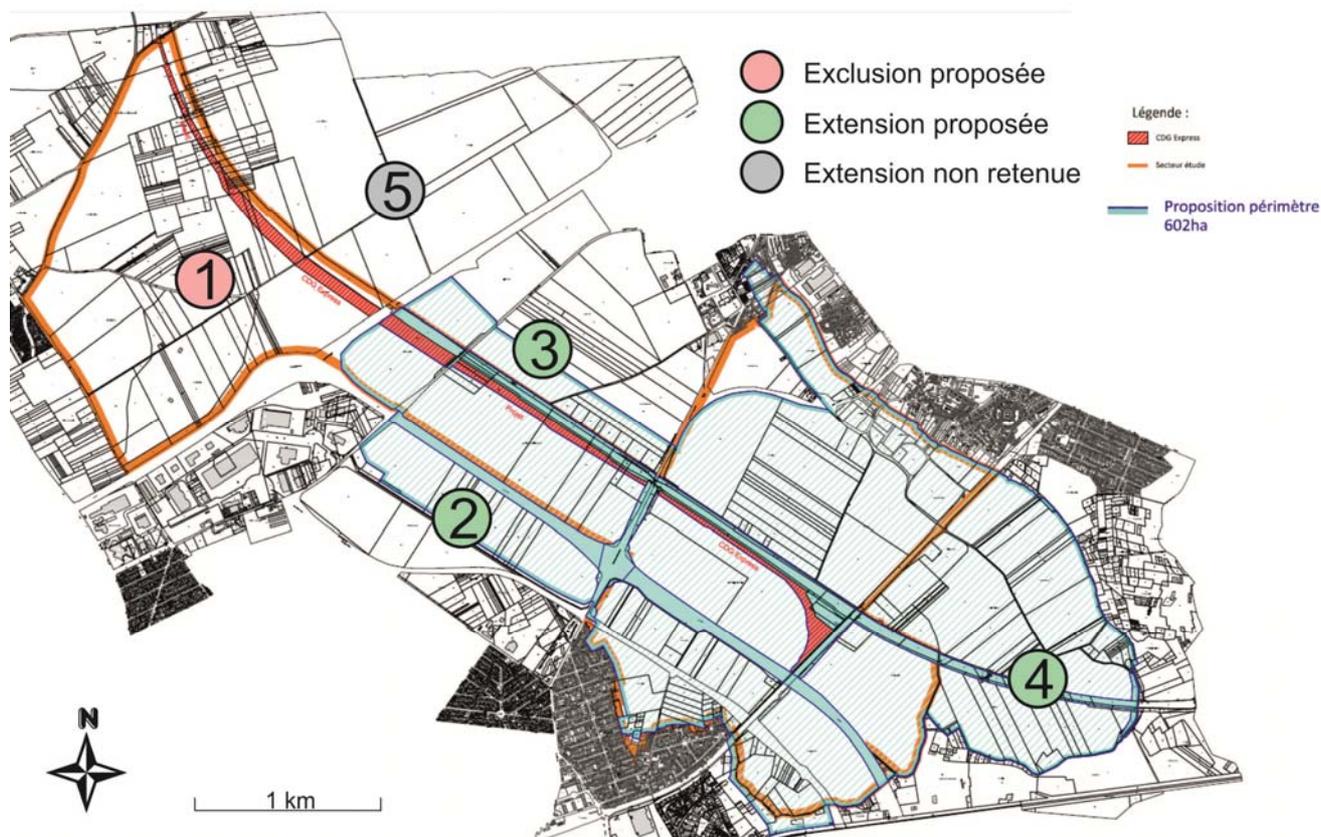
1. - Extension ou réduction du périmètre d'aménagement

Sur la base du périmètre potentiel d'aménagement retenu par le Conseil départemental, l'étude environnementale a pris en compte un périmètre plus large, notamment en intégrant la zone agricole proche du secteur boisé au sud de la commune de Mitry-Mory, une frange agricole le long de Mitry-le-Neuf, ainsi que la zone de cultures au nord de la N 2 et à l'est de la ligne TGV.

Ceci a été réalisé afin d'anticiper d'éventuels besoins d'extension pouvant faciliter la refonte parcellaire et le regroupement des îlots d'exploitation qui pourraient être perturbés par l'emprise du futur CDG Express (inclusion de zones où le parcellaire est encore morcelé).

Cet élargissement a permis de dresser un état initial complet de l'environnement et de faire émerger d'éventuelles contraintes qui devraient être prises en compte dans le cadre d'un aménagement foncier plus conséquent en superficie.

Il est toutefois apparu après les différents échanges avec les exploitants et au regard de l'évolution programmée du secteur, que certaines parties du périmètre d'étude fixé par le Conseil départemental pouvaient être écartés (notamment la partie au nord de la N 2). Par ailleurs, une extension sur des secteurs proches pourrait permettre de compléter les regroupements déjà effectués et de revoir les cheminements en fonction de l'emprise du CDG Express.



d'après un document GEFA, géomètre expert

Possibilités d'exclusion par rapport au périmètre initial retenu par le Conseil départemental :

① Le secteur au nord de la N 2 et à l'ouest de la ligne TGV, où le parcellaire reste partiellement morcelé mais avec des échanges de cultures ayant déjà permis le regroupement en îlots d'exploitation importants.

Possibilités d'extension par rapport au périmètre initial retenu par le Conseil Départemental :

- ② la frange agricole le long de Mitry-le-Neuf ;
- ③ une partie (le long de la ligne TGV) de la zone agricole à l'ouest du bourg de Mitry ;
- ④ la plaine agro-forestière au sud de la commune.

Il est à noter que ces trois secteurs avaient été inclus dans l'aire élargie de l'étude environnementale. Ce fut également le cas du secteur ⑤ au nord de la N 2 et à l'est de la ligne TGV. Ce secteur hors périmètre retenu par le Conseil départemental ne semble pas à retenir dans le cadre de la procédure d'aménagement foncier, le parcellaire ayant déjà une maille élargie et les propriétaires déjà en place ne voulant sans doute pas changer de position étant donné l'urbanisation future inscrite dans le zonage du PLU.

Les limites du périmètre d'aménagement devront surtout reposer sur les besoins des exploitants.

Il pourrait être opportun d'exclure les bois et les bosquets notés en espaces boisés classés, compris dans les limites du périmètre à aménager, hormis si des échanges entre propriétaires sont souhaités, mais sans changement de la vocation boisée des terrains.

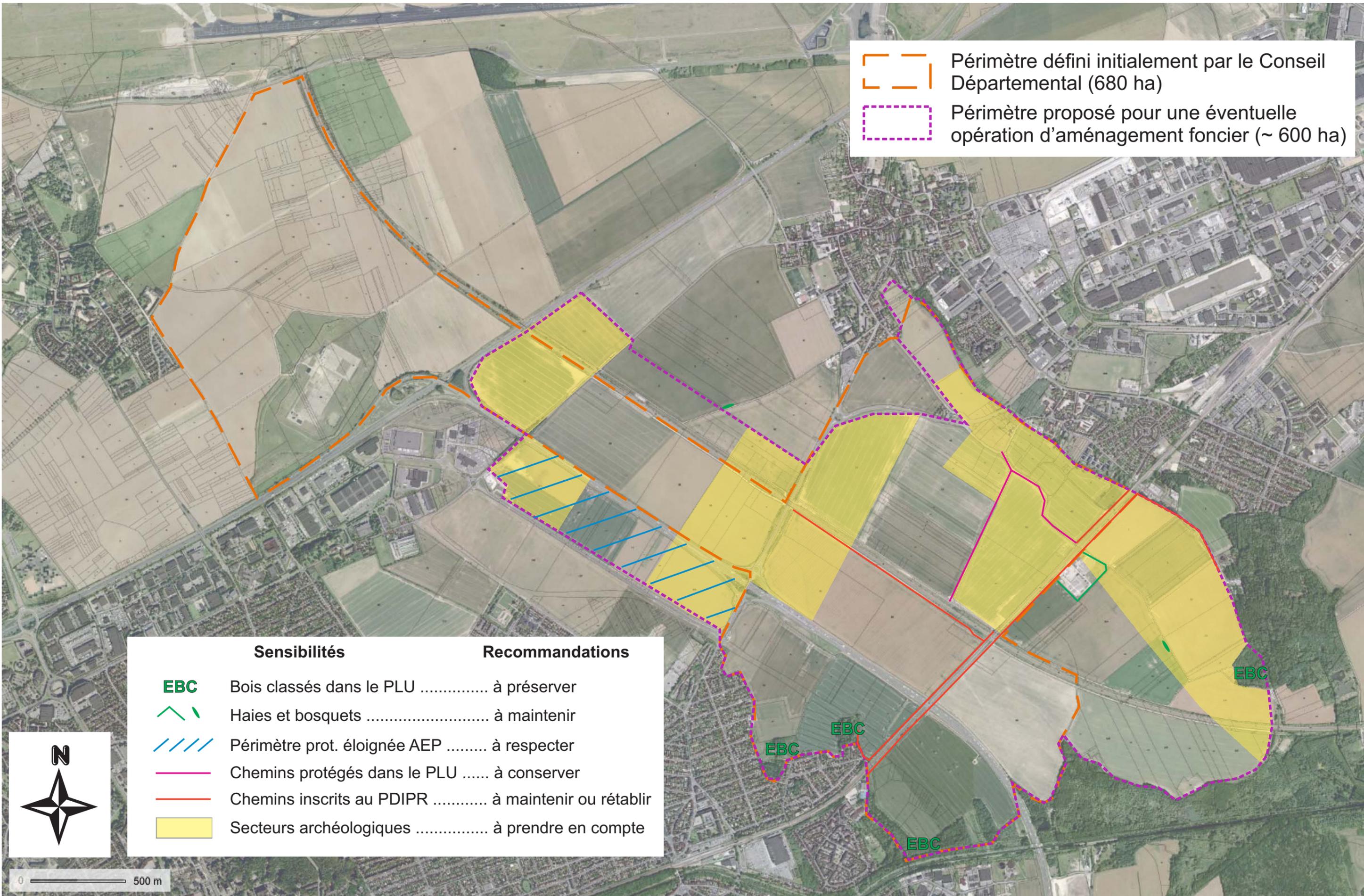
Par ailleurs, l'intégration d'un maximum de chemins ruraux peut permettre de dégager plus facilement des réserves foncières pour la commune, d'autant que certains encore cadastrés n'existent plus sur le terrain.

Remarque : pour plus de détails sur les motivations de la proposition d'emprise de l'aménagement foncier, se reporter au volet foncier de l'étude d'aménagement (document GEFA).

2. - Synthèse des principales sensibilités mises en évidence dans l'aire d'étude

L'état initial de l'environnement dans l'aire d'étude (périmètre du Conseil départemental élargi) a permis de recenser des sensibilités environnementales qu'il conviendra de prendre en compte lors d'un éventuel aménagement foncier (*figure 16*) :

- Chemins inscrits au PDIPR ou protégés dans le PLU de Mitry-Mory
- Zones de sensibilité archéologique
- Présence de noms de lieux-dits
- Présence de structures végétales intercalaires (haies, bois et bosquets)
- Présence de boisements partiellement en Espaces boisés classés (PLU de Mitry-Mory)
- Recoupement par un périmètre de protection éloignée de captage d'alimentation en eau potable
- Présence de cours d'eau de mauvaise qualité en marge de la zone à aménager
- Présence de réseaux de transport d'énergie aériens (électriques) et enterrés (gazoduc)



 Périimètre défini initialement par le Conseil Départemental (680 ha)
 Périimètre proposé pour une éventuelle opération d'aménagement foncier (~ 600 ha)

| Sensibilités | Recommandations |
|--|---|
|  EBC | Bois classés dans le PLU à préserver |
|  | Haies et bosquets à maintenir |
|  | Périimètre prot. éloignée AEP à respecter |
|  | Chemins protégés dans le PLU à conserver |
|  | Chemins inscrits au PDIPR à maintenir ou rétablir |
|  | Secteurs archéologiques à prendre en compte |



0 500 m

d'après une photo aérienne IGN Géoportail

Figure 16 - PRINCIPALES SENSIBILITES ET RECOMMANDATIONS DANS LE PERIMETRE PROPOSE

3. - Recommandations spécifiques au périmètre proposé

Dans l'emprise du périmètre d'aménagement, les recommandations suivantes peuvent être faites :

*** Volet foncier**

- Rechercher le regroupement des îlots d'exploitation et la répartition rationnelle de ceux-ci (regroupement d'un même côté du futur ouvrage), afin de limiter les déplacements des engins agricoles (rapprocher les îlots des sièges d'exploitation dans la mesure du possible), suite aux perturbations liées à l'emprise du CDG Express sur certaines des dessertes agricoles, notamment le long des voies ferrées existantes.

- Profiter de l'aménagement pour mettre à niveau le réseau de chemins agricoles (certaines portions sont devenues obsolètes, voire ont disparu), mais en intégrant la possibilité de mise en place de nouveaux chemins pour rétablir des liaisons menacées de coupure sur le secteur sud.

Remarque : pour plus de détails sur le parcellaire intégré, le nombre d'exploitants et de propriétaires concernés et les motivations retenues, se reporter au volet foncier de l'étude d'aménagement (document GEFA).

*** Volet environnemental**

- Proscrire tous travaux d'hydraulique (rectifications, etc.) sur les cours d'eau s'écoulant en limite du périmètre d'étude (« trame bleue » définie dans le cadre du Grenelle de l'environnement).

- Maintenir les lisières forestières au sud de la commune, ainsi que les petits bois proches du tissu urbain de Mitry-le-Neuf (« trame verte » du Grenelle de l'environnement).

- Préserver les bosquets isolés et les quelques haies résiduelles qui, au sein de la plaine agricole, participent au corridor écologique (« trame verte » du Grenelle de l'environnement).

- Compenser tout défrichement éventuel (hors espaces boisés classés) par des replantations sur des surfaces au moins équivalentes, sous forme de nouveaux bosquets isolés et non en lisière forestière.

- Conserver au maximum les toponymes encore existants.

- Préserver autant que possible les zones de sensibilité archéologique déjà recensées de tous travaux de nature à remettre en cause d'éventuels vestiges.

- Rétablir toute modification éventuelle des chemins de randonnée par un itinéraire de substitution.

4. - Prescriptions préalables à l'aménagement foncier

Aucune ne semble s'imposer dans le cadre du futur aménagement foncier.

TYPE D'AMENAGEMENT FONCIER

Le terme d'aménagement foncier rural, tel que défini à l'article L. 121-1 du code rural, recouvre plusieurs types d'aménagement, selon l'objectif poursuivi.

La loi du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux et ses décrets d'application publiés fin mars 2006, confèrent aux Départements de nouvelles responsabilités en matière d'aménagement foncier rural. Elle prévoit le transfert des compétences de l'Etat vers les départements depuis le 1er janvier 2006.

Cette réforme élargit la compétence en aménagement foncier aux notions de mise en valeur des espaces naturels ruraux et d'aménagement du territoire communal et intercommunal.

La décentralisation a permis une simplification des procédures (de 9 à 3 procédures) :

* l'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (à partir d'une initiative communale ou en liaison avec la construction d'un grand ouvrage public) ;

* les échanges et cessions amiables d'immeubles ruraux ;

* la mise en valeur des terres incultes ou manifestement sous-exploitées.

La réglementation des boisements est aussi profondément remaniée.

Ces procédures sont conduites par les Commissions locales d'aménagement foncier établies par arrêté du Président de l'Assemblée départementale. Le Département assure également la maîtrise d'ouvrage, à la demande des exploitants, des propriétaires ou des Conseils municipaux.

Le périmètre comprenant de nombreuses parcelles cultivées, en limite desquelles des bois pourraient être inclus, avec un réseau de chemins pouvant être localement rationalisé en fonction de l'incidence du projet du CDG Express sur les déplacements des exploitants, il semble que l'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental puisse répondre à tous ces besoins.

Cette opération consiste en effet en une restructuration du parcellaire après détermination préalable d'un barème de valeur des sols selon leur productivité (basée dans le cas des zones boisées sur le type et l'état des peuplements végétaux) et une redistribution par équivalence aux différents propriétaires. Cette dernière est couplée à une simplification du parcellaire (moins de parcelles et d'une plus grande contenance) pouvant permettre un regroupement des îlots d'exploitation.

RESPONSABLES DE L'ETUDE

Les reconnaissances de terrain (réalisées entre les mois de juin à octobre 2019), la participation aux réunions de travail et la rédaction de l'étude, ont été placées sous la responsabilité de Monsieur Alain BEAUTRAIT, chargé d'études au bureau Adéquat Environnement.

Le suivi qualité du dossier a été assuré par Monsieur Fabien Chiesi, également chargé d'études

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Urbanisme et économie

- * Dossiers de présentation et plans divers des PLU des communes de Mitry-Mory et de Tremblay-en-France
- * Documents divers, notamment de présentation des SCoT Roissy Pays de France et de la Métropole du Grand Paris
- * Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)
- * Etat initial du Contrat de développement territorial Coeur Economique Roissy-Terres de France
- * Sites internet (INSEE, communes de Mitry-Mory et de Tremblay-en-France, Département de Seine-et-Marne, ...)

Eaux superficielles et souterraines

- * SDAGE Seine-Normandie et SAGE Croult Enghien Vieille Mer
- * Rapport annuel 2013 « Qualité des cours d'eau en Seine-et-Marne »
- * Synthèse des résultats 2011 des suivis répertoriés par l'agence de l'eau Seine- Normandie
- * Plan territorial d'action prioritaire 2013-2018 sur l'unité hydrographique Marne aval et Croult
- * Sites internet (notamment sigessn.brgm, eaufrance, observatoire départemental de l'eau, Infoterre-BRGM)
- * Etude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale du CDG Express (avril 2018)

Paysage

- * *"Le paysage dans les espaces agricoles franciliens"*, IAURIF, 2002
- * *"Atlas des paysages de Seine-et-Marne"*, Conseil général de Seine-et-Marne, 273 p., 2007
- * Etude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale du CDG Express (avril 2018)
- * Sites internet (IGN Géoportail, Département de Seine-et-Marne)

Faune - Flore - Habitats - Trame verte et bleue

- * *"Nouvelle flore de la Belgique, du Grand-Duché du Luxembourg, du nord de la France et des régions voisines - 4^{ème} édition"*, par J.E. De Langhe et coll., CXX + 1092 p., Ed. Jardin botanique national de Belgique, Meise, 1999.
- * *"CORINE Biotopes, version originale : types d'habitats français"*, par M. Bissardon et L. Guibal,

175 p., Ed. ENGREF, 1997.

* *"Guide des groupements végétaux de la région parisienne"*, par M. Bournerias et coll., 640 p., Ed. Belin, Paris, 2001.

* Etude écologique du dossier de demande d'autorisation environnementale du CDG Express (avril 2018)

* Schéma régional de cohérence écologique d'Ile-de-France

* Sites internet (Carmen Ile-de-France, Département de Seine-et-Marne, Agence des espaces verts d'Ile-de-France, ...)

Divers (air, climat, patrimoine ...)

* Référentiel pédologique régional (INRA)

* Sites internet (Airparif, Météofrance, bruit.seine-et-marne.fr, communes de Mitry-Mory et de Tremblay-en-France, Département de Seine-et-Marne, Mérimée, Gallica, société française de préhistoire ...)