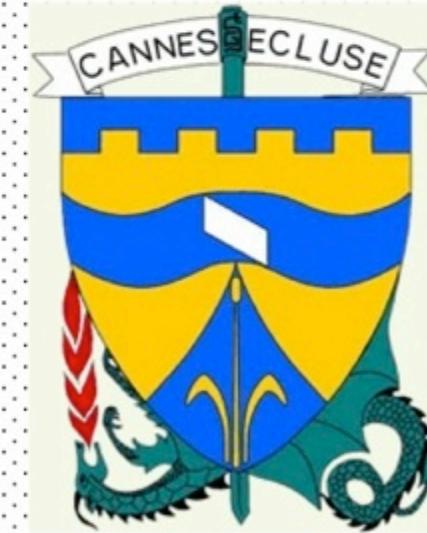


DEPARTEMENT DE SEINE ET MARNE

Plan
Local
d'Urbanisme

CANNES -
ECLUSE

ELABORATION	1 ère REVISION
prescrite le : 27 janvier 2005	prescrite le : 10 décembre 2015
arrêtée le : 3 juillet 2007	arrêtée le : 12 juillet 2017
approuvée le : 22 janvier 2008	approuvée le : 12 juin 2018
modifiée le : 22 juin 2016	modifiée les :
arrêtée le :	révision simplifiée le :
approuvée le :	mise à jour le :



PIECE N° 2.2
**RAPPORT
DE
PRESENTATION**

agence d'aménagement et d'urbanisme



164 avenue de la Porte de Paris
77200 Marne-la-Vallée
Tél. : 01.60.70.25.08. Fax : 01.60.70.29.20

VU pour être annexé à la délibération du :
12 juin 2018

Chapitre I – Les données de cadrage – Analyse multicritères	8
A – Site et situation	8
1. Situation géographique.....	8
2. Historique rapide (sources : site de la mairie et topic-topos).....	10
3. Site naturel et site bâti	11
3.1 Relief	11
3.2 Géologie	12
3.3 Risques naturels et technologiques.....	13
3.4 Climatologie.....	21
3.5 Hydrographie et hydrogéologie	23
3.6 Evolution de l'occupation des sols.....	29
3.7 Le site construit	34
3.8 La sensibilité des milieux naturels.....	38
B - Le paysage	74
1. Introduction théorique et principaux types.....	74
2. Les grandes lignes du paysage (source : atlas des paysages 77).....	75
3. Les lignes du paysage naturel.....	78
4. Les caractéristiques du paysage urbain	86
C – Caractéristiques de la population	88
1. Structure démographique et évolution	88
1.1 Evolutions démographiques (Source : INSEE).....	88
1.2 Structures et évolutions des logements.....	90
1.3 Structure et évolutions de l'emploi.....	93
D- Les équipements	97
1. Les équipements : facteurs de développement.....	97
1.1 Desserte en eau potable	97
1.2 Assainissement	97
1.3 Couverture numérique	98
1.4 Les infrastructures de transport	99
1.5 Gaz	99
2 Les déchets	100
2.1 Le Plan d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (source : www.entreprises.cci-paris-idf.fr)	100
2.2 Les plans régionaux	100
2.3 Le plan départemental.....	102
2.4 Le Plan Local de Prévention des Déchets (PLPD)	102
2.5 Le Syndicat intercommunal	102
3 L'agenda 21	103
4 Les équipements généraux	105
E – Une politique locale et soutenable des transports	106
1. Résumé des caractéristiques de la mobilité à Cannes-Ecluse (source : INSEE).....	106
2. La question des transports dans la planification locale : Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)	107
3. Le Plan Local de Déplacement (source : PLD CC2F).....	113

4. Circulation routière	118
4.1. Réseau viaire.....	118
4.2. Les contraintes liées aux voies structurantes.....	119
4.1. Le stationnement	123
4.3. Carte de synthèse de hiérarchisation du réseau viaire	125
5. Transports en commun.....	126
5.1. Mobilité en transport en commun	126
5.2. Offre actuelle	126
5.3. Potentiel de développement : le covoitage.....	127
6. Marche-à-pied	128
6.1. Mobilité piétonne	128
6.2. Réseau des cheminement.....	128
6.3. Documents d'orientations supra-communaux	128
6.4. Aménagements en faveur des piétons	130
7. Vélo	131
7.1. Mobilité cyclable	131
7.2. Réseau actuel.....	131
7.3. Documents d'orientations supra-communaux	132
Synthèse	134
F – Contraintes physiques et réglementaires	135
1. Contraintes liées au site	135
1.1 Les voies structurantes :.....	135
1.2 Hydrographie:	135
1.3 Les espaces boisés :.....	135
1.4 Protection du paysage :.....	136
1.5 La faune et la Flore :.....	136
1.6 Espaces agricoles :	136
2. Contraintes diverses.....	139
2.1 Les objectifs de qualité des eaux :	139
2.2 Captages d'eau potable	139
2.3 La loi du 2 février 1995 (loi Barnier) relative au renforcement de la protection de l'environnement, édicte un principe d'inconstructibilité de part et d'autre des axes routiers importants.	140
2.4 Bruit aux abords des infrastructures de transports terrestres :	140
2.5 Vulnérabilité énergétique	141
2.6 Réglementation liée au climat	142
2.7 Schéma départemental des carrières.....	146
2.8 La qualité de l'air : le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'Ile-de-France.....	147
G – Synthèse et orientations	151

CHAPITRE II - LES ORIENTATIONS DE L'AMÉNAGEMENT

A - LES PRESCRIPTIONS SUPRA COMMUNALES

1 : Les articles L.101-1 et L.121-1 du Code de l'Urbanisme	154
2 : Le schéma directeur régional, approuvé le 27 décembre 2013	156
3 : Autres contraintes réglementaires	161

B - LES OBJECTIFS COMMUNAUX

1 : Démographie, logements, activités	164
2 : Équipements et transports	167
3 : Environnement, espaces naturels et construits	170

CHAPITRE III - JUSTIFICATION DES DISPOSITIONS DU P.L.U.

A - PARTI D'AMÉNAGEMENT

1 : Principes de zonage	172
2 : Choix retenus pour le projet d'aménagement et de développement durable	175

B - PRÉSENTATION ET DÉFINITION DES ZONES

1 : Les zones urbaines : exposés des motifs et principales dispositions	178
2 : Les zones urbanisables, agricoles et naturelles : exposés des motifs et principales dispositions	182

C - TABLEAUX DES SUPERFICIES	187
------------------------------------	-----

D - COMPATIBILITÉ DU PLU avec les plans et programmes

1 : Avec les lois d'Aménagement et d'urbanisme	188
2 : Avec le schéma directeur régional	196
3 : Compatibilité avec le Plan de Déplacements urbains d'Ile-de-France, le SDAGE et autres plans et programmes	201

CHAPITRE IV - MISE EN ŒUVRE DU P.L.U.

A - L'IMPACT DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT	204
--	-----

1 : Prise en compte de l'environnement : incidences prévisibles et mesures correctrices	205
2 : Mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les conséquences de la mise en œuvre du plan sur l'environnement	206

B - LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT

1 : Amélioration du cadre bâti et des espaces publics	207
2 : Maîtrise de la croissance et mise en œuvre des opérations	207
3 : La maîtrise du foncier	216
4 : Les équipements publics et les emplacements réservés	216

ANNEXE 1 : LES SECTEURS ARCHÉOLOGIQUES	217
--	-----

VOLUME EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET RESUME NON TECHNIQUEa

• **Préambule : les bases juridiques de l'évaluation environnementale :**

A - Article R*151-1 (hors évaluation environnementale) Pour l'application de l'article L. 151-4, le rapport de présentation :

1o Expose les principales conclusions du diagnostic sur lequel il s'appuie ainsi que, le cas échéant, les analyses des résultats de l'application du plan prévues par les articles L. 153-27¹ à L. 153-30 et comporte, en annexe, les études et les évaluations dont elles sont issues ;

2o Analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis identifiés par le schéma de cohérence territoriale en vertu du deuxième alinéa de l'article L. 141-3 ainsi que des autres espaces bâtis identifiés par le rapport lui-même en vertu du troisième alinéa de l'article L. 151-4 ;

3o Analyse l'état initial de l'environnement, expose la manière dont le plan prend en compte le souci de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement ainsi que les effets et incidences attendus de sa mise en œuvre sur celui-ci.

Art. R.151-2. – Le rapport de présentation comporte les justifications de :

1o La cohérence des orientations d'aménagement et de programmation avec les orientations et objectifs du projet d'aménagement et de développement durables ;

2o La nécessité des dispositions édictées par le règlement pour la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables et des différences qu'elles comportent, notamment selon qu'elles s'appliquent à des constructions existantes ou nouvelles ou selon la dimension des constructions ou selon les destinations et les sous-destinations de constructions dans une même zone ;

3o La complémentarité de ces dispositions avec les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées à l'article L. 151-6

4o La délimitation des zones prévues par l'article L. 151-9² ;

5o L'institution des zones urbaines prévues par l'article R. 151-19, des zones urbaines ou zones à urbaniser prévues par le deuxième alinéa de l'article R. 151-20 lorsque leurs conditions d'aménagement ne font pas l'objet de dispositions réglementaires ainsi que celle des servitudes prévues par le 5o de l'article L. 151-41 ;

6o Toute autre disposition du plan local d'urbanisme pour laquelle une obligation de justification particulière est prévue par le présent titre.

Ces justifications sont regroupées dans le rapport.

B - Article R*151-3 (avec évaluation environnementale) Au titre de l'évaluation environnementale lorsqu'elle est requise, le rapport de présentation :

1o Décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2o Analyse les perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan ;

3o Expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

¹ Article L153-27 - Neuf ans au plus après la délibération portant approbation du plan local d'urbanisme, ou la dernière délibération portant révision complète de ce plan, ou la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal procède à une analyse des résultats de l'application du plan, au regard des objectifs visés à l'article L. 101-2 et, le cas échéant, aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports. L'analyse des résultats donne lieu à une délibération de ce même organe délibérant ou du conseil municipal sur l'opportunité de réviser ce plan.

² Article L151-9 - Le règlement délimite les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger. Il peut préciser l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être faits ou la nature des activités qui peuvent y être exercées et également prévoir l'interdiction de construire. Il peut définir, en fonction des situations locales, les règles concernant la destination et la nature des constructions autorisées.

4o Explique les choix retenus mentionnés au premier alinéa de l'article L. 151-4 au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, ainsi que les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ;

5o Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;

6o Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du plan mentionnée à l'article L. 153-27 et, le cas échéant, pour le bilan de l'application des dispositions relatives à l'habitat prévu à l'article L. 153-29. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7o Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Le rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale est proportionné à l'importance du plan local d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

C - Rappel du cadre juridique de l'évaluation d'incidences du PLU

• Conformément aux articles 6.3 et 6.4 de la directive « Habitats » (92/43/CEE) et aux dispositions réglementaires prévues aux articles L.414-4 à L.414-7 et articles R.214-25 et R.*214-34 à R.*214-39 du Code de l'environnement et en référence au décret n°20014216 du 20 décembre 2001 relatif à la gestion des sites Natura 2000, modifiant le code rural, une évaluation des incidences du plan sur l'état de conservation des espèces et des habitats d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site doit être réalisée. L'objectif est d'apprecier si le projet a un effet notable dommageable sur leur état de conservation.

La circulaire DNP/SDEN n°2004-1 du 5 octobre 2004 relative à l'évaluation des incidences des programmes et projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements susceptibles d'affecter de façon notable les sites Natura 2000, préconise que le dossier d'incidence soit composé de 2 ou 3 parties, selon les cas :

- une première partie intitulée « pré-diagnostic » consacrée à la description du projet (incluant une carte de sa localisation par rapport au site Natura 2000) et à l'analyse de ses effets notables, temporaires ou permanents, sur les habitats naturels et les espèces ayant justifié la désignation du site ;
- une deuxième partie intitulée « diagnostic », consacrée aux mesures proposées pour supprimer ou réduire les effets dommageables du projet, à l'estimation des dépenses correspondantes et à l'exposé des éventuels effets dommageables résiduels après la mise en œuvre des mesures précitées ;
- si les mesures prévues à la deuxième étape précitée ne suffisent pas pour supprimer ou réduire les effets dommageables du projet sur les habitats naturels et les espèces protégées, une troisième partie consacrée à l'exposé des raisons de l'absence de solution satisfaisante, de la justification de la réalisation du projet et des mesures compensatoires prévues pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000, ainsi que de l'estimation des dépenses correspondantes.

L'effet notable dommageable doit être apprécié à la lumière des caractéristiques et des conditions environnementales spécifiques du site concerné par le projet, compte tenu particulièrement des objectifs de conservation et de restauration définis dans le DOCOB (Document d'Objectifs). L'atteinte à l'état de conservation d'un habitat ou d'une espèce ayant justifié la désignation du site constitue un effet dommageable notable. L'état de conservation est apprécié en fonction de la vulnérabilité des habitats et des espèces dans leur aire de répartition naturelle.

Dans le cas présent, l'évaluation des incidences est intégrée au rapport de présentation du P.L.U.

INTRODUCTION : gestion du P.L.U et exposé des motifs de la révision

La délibération du 10 décembre 2015 a énuméré les "attendus" et défini les objectifs suivants pour la révision de son plan local d'urbanisme :

Monsieur le Maire présente l'opportunité et l'intérêt pour la Commune de réviser le plan local d'urbanisme. Le conseil municipal,

DÉCIDE de prescrire la révision du PLU sur l'ensemble du territoire communal

DÉCIDE que les services de l'Etat, à la demande de la préfecture, seront associés à la révision du plan local d'urbanisme conformément à l'article L. 123-7 du Code de l'Urbanisme ;

DÉCIDE que les personnes publiques, autres que l'Etat, qui en auront fait la demande, conformément à l'article L. 123-8 du Code de l'Urbanisme, seront consultées au cours de la révision du plan local d'urbanisme.

L'association des services de l'Etat, en application de l'article L. 123-7, et la consultation des personnes publiques mentionnées à l'article L. 123-8 se feront lors de réunions organisées, en tant que de besoin, par la commission municipale et au minimum avant l'arrêt du projet de plan local d'urbanisme et, si l'importance des modifications le justifie, après l'enquête publique.

PRÉCISE que les objectifs poursuivis sont :

- Maîtriser la consommation d'espaces agricoles et l'étalement urbain ;
- Conforter et favoriser le développement économique ;
- Protéger les espaces naturels et construits, sans compromettre leur valorisation ;
- Poser les bases d'un plan de déplacements et de stationnement.

PRÉCISE que la concertation préalable s'effectuera suivant les modalités ci-après :

- Une réunion publique d'information et de débat sur les objectifs du plan local d'urbanisme se tiendra, dès validation de la synthèse du diagnostic communal, à la salle polyvalente de Cannes-Ecluse ;
- Un registre d'observations et une exposition de documents écrits ou graphiques seront tenus à la disposition du public durant toute la durée de la révision du PLU.
- Une réunion publique d'information et de débat sur l'ensemble du projet du plan local d'urbanisme, une fois celui-ci établi, se tiendra au plus tard un mois avant l'arrêt du projet ;
- Un registre d'observations et un dossier de présentation seront tenus à la disposition du public pendant quinze jours suite à une seconde réunion publique.

*

* * *

Chapitre I – Les données de cadrage – Analyse multicritère

A – Site et situation

1. Situation géographique

La commune de Cannes-Écluse, d'une superficie de 863 hectares, est située en frontière sud-est de la Seine et Marne. Le territoire communal s'étend de part et d'autre du cours de l'Yonne, non loin de son confluent avec la Seine.

Cannes-Écluse est située à : 3 kilomètres de Montereau (chef-lieu de canton) par la RD 124 ; 20 kilomètres de Fontainebleau (par la RD606, ex RN6) ; 28 kilomètres de Sens (par la RD606) ; 3 kilomètres de l'embranchement de l'autoroute A 5.

Du point de vue administratif, la commune adhère à une structure intercommunale, la "communauté de communes des Deux Fleuves" (CC2F) créée le 1^{er} janvier 2003, et regroupant les quatorze communes du canton de Montereau-Fault-Yonne (depuis le 1^{er} janvier 2015 ; depuis le 1^{er} janvier 2017, la CC a été étendue aux communes de et a pris le nom de Communauté de Communes du Pays de Montereau).

Les communes environnantes sont : au nord-ouest : Montereau-Fault-Yonne ; au nord : Marolles-sur-Seine ; au nord-est : Barbey ; à l'est : la Brosse-Montceaux ; au sud-est : Varennes-sur-Seine ; au sud : Esmans.

- Le territoire communal s'articule de part et d'autre de l'Yonne. Cannes-Écluse se situe à l'extrémité ouest de la plaine alluviale de la Bassée. Son territoire s'étend sur un substrat crayeux, en limite nord du bocage Gâtinais.

À l'origine, le village s'est développé en rive gauche de l'Yonne, sur d'anciennes terrasses alluviales (hors zones inondables) et à la limite des terres cultivables.

Diverses activités, liées à la présence de l'Yonne et à l'exploitation des sables d'alluvions, au nord du territoire communal, ont favorisé le développement de l'urbanisation (à usage d'habitation et d'activités industrielles), laquelle s'est étendue en rive nord de l'Yonne.

Aujourd'hui inexploitées, les anciennes carrières ont profondément modifié le paysage du secteur en l'espace de trente ans : de grandes étendues d'eau, bordées de terres de remblais difficilement cultivables, occupent désormais la quasi-totalité du territoire communal, au nord de l'Yonne.

- La commune est traversée par :
 - la RD 411, départementale à grande circulation qui relie Montereau à Bray-sur-Seine ;
 - la RD 124, départementale secondaire reliant la commune de la Brosse-Montceaux à Montereau ;
 - la RD 606, qui relie Paris à Lyon, via Auxerre.

Le territoire communal est traversé en outre par la ligne SNCF Paris-Lyon. Il est aussi tangent à la ligne TGV sud-est et l'autoroute A5, laquelle dispose d'un échangeur à Marolles sur Seine (commune limitrophe de Cannes-Écluse).

La proximité immédiate de Montereau confère à Cannes-Écluse un caractère de commune "péri-urbaine", image confortée par le développement des lotissements, ces dernières décennies.

Les syndicats intercommunaux :

La commune est membre de la Communauté de Communes des Deux Fleuves (devenue CCPM) et qui dispose des compétences suivantes :

- Développement économique
- Assainissement Collectif et Non Collectif
- Voirie
- Tourisme

Elle adhère aussi au :

- SIRMOTOM Syndicat de la région de Montereau-Fault-Yonne pour le Traitement des Ordures ménagères.
- SITCOME, Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de Montereau et ses Environs.
- SMEP Seine et Loing
- SMEV Syndicat Mixte des Eaux de Varennes
- SDESM (Syndicat Départemental des Energies de Seine et Marne).
- SACPA (association gestionnaire de la fourrière)

*

* * *

2. Historique rapide (sources : site de la mairie et topic-topos)

Le nom de Cannes a pour origine les roseaux (les cannes) qui se trouvaient auparavant en grande quantité dans la zone de confluence Yonne – Seine.

La monographie communale⁽¹⁾ rédigée en 1888 par l'instituteur Hilaire Blin explique :

"Son nom vient du latin Cannetum qui signifie lieu planté de roseaux. Cette étymologie paraît convenable à ce lieu, car en cet endroit très anciennement, commençait le gord de l'Yonne, le lieu où par des cours d'eau multiples elle allait confluer dans la Seine. Son lit alors; présentait un élargissement de plus du triple de ce qu'on peut voir de nos jours, on retrouve la preuve de cette ancienne configuration en y réunissant par la pensée, toute l'étendue des prairies basses et submersibles qui la bordent, dont les parties les plus hautes sont des anciennes îles, îlots, javeaux et dont les intervalles étaient des bas-fonds couverts de joncs, de roseaux et toutes sortes de plantes aquatiques."

D'autre part un savant érudit explique l'étymologie du nom de cannes par les radicaux celtiques Can, blanc de craie et Nis, rivière. Cette conjecture n'est pas improbable et pourtant n'annulerait pas non plus celle qui se tire des radicaux latins Cannetum, car la localité se prête aux deux origines."

L'adjonction de "Ecluse"

La modification du nom en 1886 est le fruit d'une longue procédure administrative.

Le 22 novembre 1885, le conseil municipal délibère ainsi :

"Le maire expose que la similitude de nom entre Cannes (Alpes-Maritimes) et Cannes (Seine-et-Marne), est cause qu'un grand nombre de lettres et de paquets destinés à la commune sont dirigés sur Cannes (Alpes-Maritimes), et ne reviennent à leur destination que trois ou quatre jours après, au grand détriment des intérêts et des relations. Il propose, pour remédier à ce grave inconvenienc, qu'un autre nom soit ajouté à celui de Cannes."

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, demande que la commune soit désignée sous le nom de Cannes-Ecluse."

La monographie de 1888 explique que le mot "Ecluse" a été choisi par l'administration des Postes et Télégraphes parce que le bureau télégraphique se trouvait à la maison de l'Ecluse.



S'articulant de part et d'autre de l'Yonne, Cannes-Écluse se situe aux confins de la Bassée par le Nord, du Gâtinais par le Sud et touche par l'Ouest au confluent de l'Yonne et de la Seine. La fondation de la cité remonte au Néolithique. Les plus anciens documents datent du XII^e siècle.

Daimbert, archevêque de Sens de 1122 à 1142 confirme les religieux de Saint-Martin-des-Champs de Paris dans la possession de son église.

Son château médiéval est détruit en 1100 sous Louis VI le Gros.

En 1652 le jeune roi Louis XIV séjourne dans le village. Une maladrerie accueille les lépreux au Grand Fossard jusqu'en 1695.

Des fouilles sont effectuées à partir de 1965.

La population relativement stable depuis le début du siècle commence à prendre de l'ampleur dans les années 1950-1960. Les immenses sablières de la commune sont transformées en plans d'eau.

*

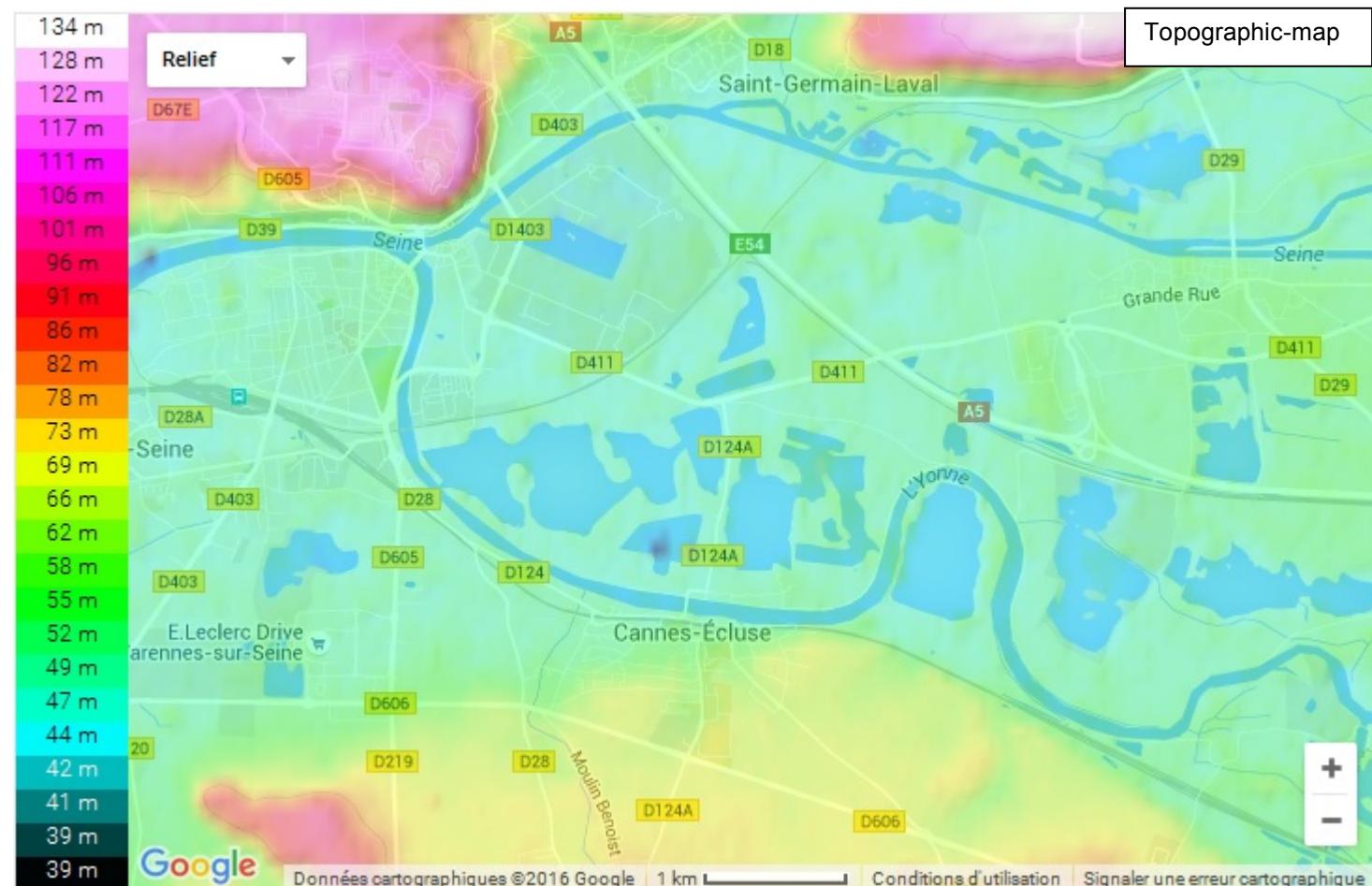
* * *

3. Site naturel et site bâti

3.1 Relief

Cannes-Ecluse se situe sur les rives de l'Yonne et une grande partie du territoire présente la même altitude que celle-ci (48m). Le village est construit sur le coteau sud de l'Yonne et son altitude moyenne est de 63m.

Sa latitude est 48°22' Nord et sa longitude est 2°59' Est.



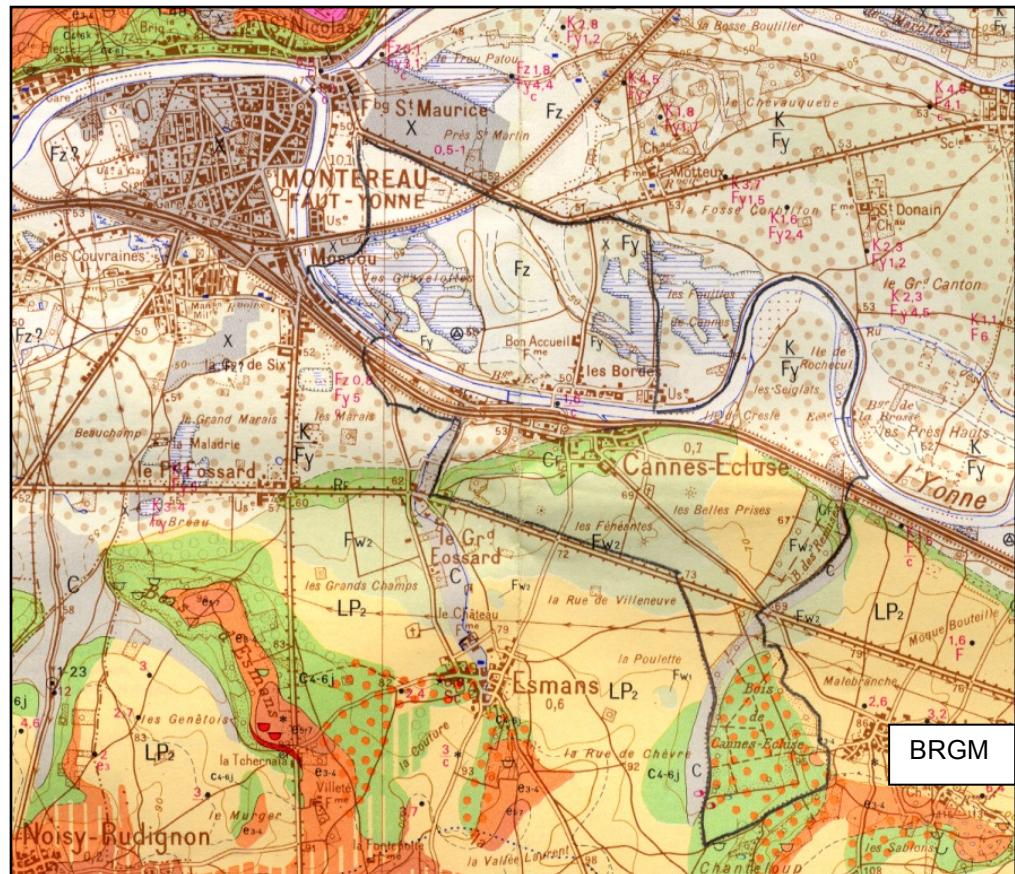
3.2 Géologie

Le territoire communal appartient à une région géographique située entre l'interfluve Seine / Yonne, au Nord, et un plateau tertiaire que l'on peut rattacher au Gâtinais, au Sud, dans le prolongement des collines crayeuses du Sénonais.

Le socle des vallées de la Seine et de l'Yonne est constitué par un substratum de craie blanche à silex représentant le dernier étage du Sénonien (campanien supérieur à *Belemniteilla nucronata*). Cette formation de craie est surmontée, dans les vallées de la Seine et de l'Yonne, d'une couche d'alluvions anciennes sableuses ou sablo-graveleuses (exploitée pour ses granulats). La couche superficielle est constituée localement de limons argileux sur une épaisseur d'environ 1 m.

Dans la partie du territoire communal située au sud de l'Yonne, le sous-sol est principalement constitué d'anciennes terrasses alluviales (galets et graviers). On notera toutefois un secteur agricole recouvert de "limon des plateaux" (les Belles Prises), ainsi qu'un affleurement de couche calcaire qui recouvre précisément les limites du Bois de Cannes-Écluse, à l'extrême sud du territoire communal.

Une nappe phréatique importante circule dans les alluvions anciennes et les couches de craies. Dans le secteur de l'interfluve, cette nappe est drainée à la fois par la Seine et l'Yonne, le sens de l'écoulement allant vers l'Yonne. Elle affleure dans de nombreux points d'eau. La profondeur de cette nappe varie, en fonction des saisons, de 50 cm à 3 mètres. N'étant protégée par aucune formation géologique supérieure, cette nappe est particulièrement sensible aux pollutions. Elle apparaît de surcroît comme très sensible du fait de son importance en tant que ressource en eau potable pour les collectivités environnantes (et même au-delà ...).



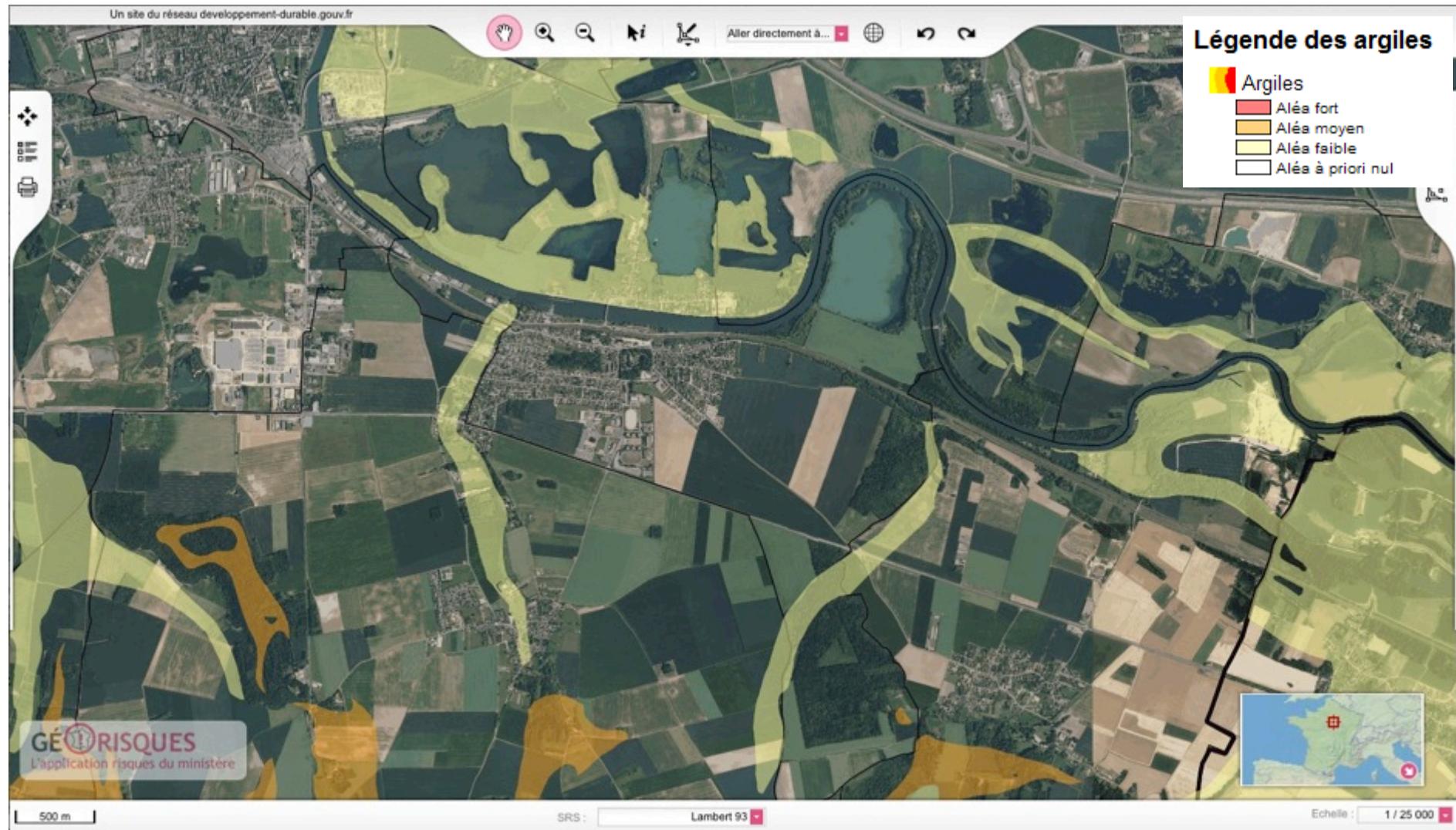
*

* * *

3.3 Risques naturels et technologiques

a) Retrait gonflement des argiles

La commune est concernée par un aléa retrait-gonflement des argiles jugé nul à faible notamment au Nord du territoire dans la zone des plans d'eau.



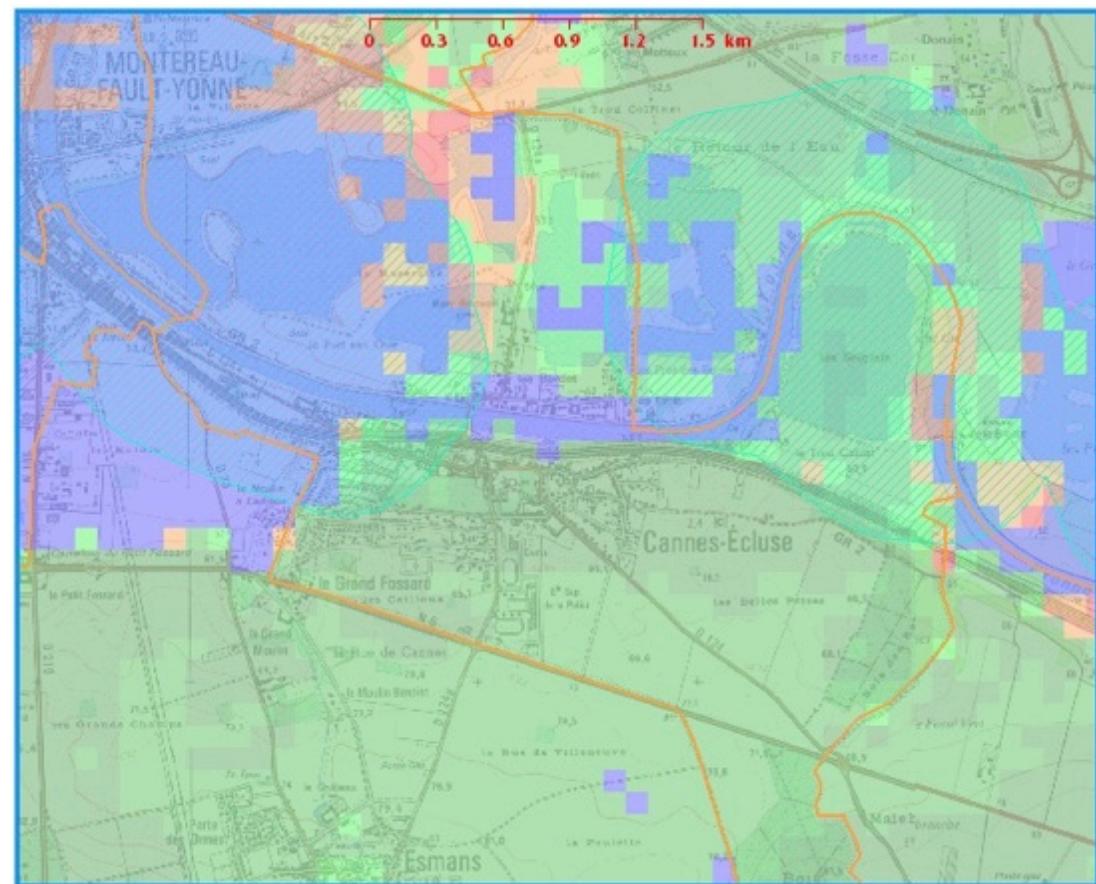
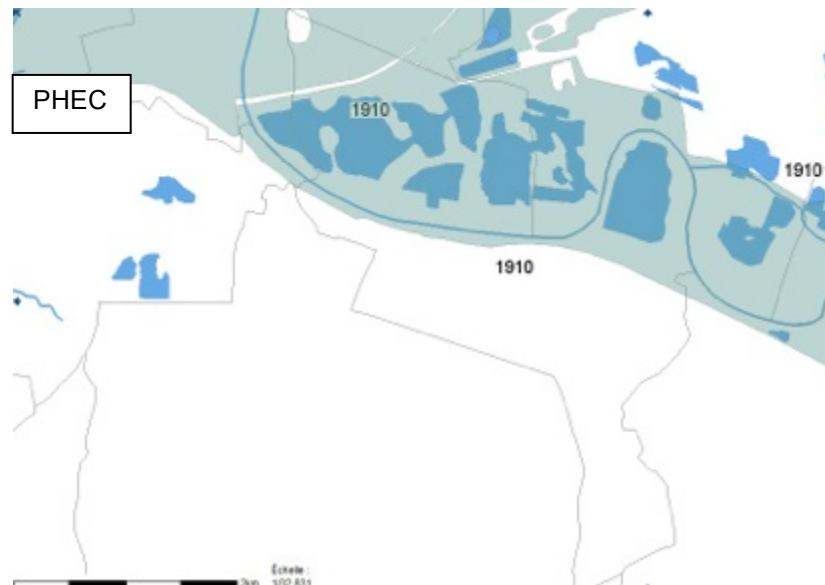
b) Inondation

Le Nord du territoire communal se trouve dans le lit majeur de l'Yonne. Les risques d'inondations sur ce secteur sont donc importants.

Le reste du territoire est considéré comme étant pas à peu sensible aux inondations.

Le plan des zones inondables est complété Plan des Surfaces Submersibles (PSS) de la vallée de l'Yonne, approuvé par le décret du 13 janvier 1964 valant PIG par arrêté 94 DAE 1 URB n°96 du 7 décembre 1994 modifié par l'arrêté 95 DAE 1 URB n° 63 du 8 mai 1995 mais aussi par le PHEC (Plan des Plus Hautes Eaux Connues).

La commune est aussi concernée par un risque de rupture de barrage. En effet, un barrage est situé dans la commune dans le lit de l'Yonne. La présence de ce barrage entraîne la mise en place d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI).



Légende

■	Sensibilité très faible	Inondation-nappes
■	Sensibilité très faible	
■	Sensibilité faible	
■	Sensibilité moyenne	
■	Sensibilité forte	
■	Sensibilité très élevée, nappe affleurante	
■	Non réalisé	



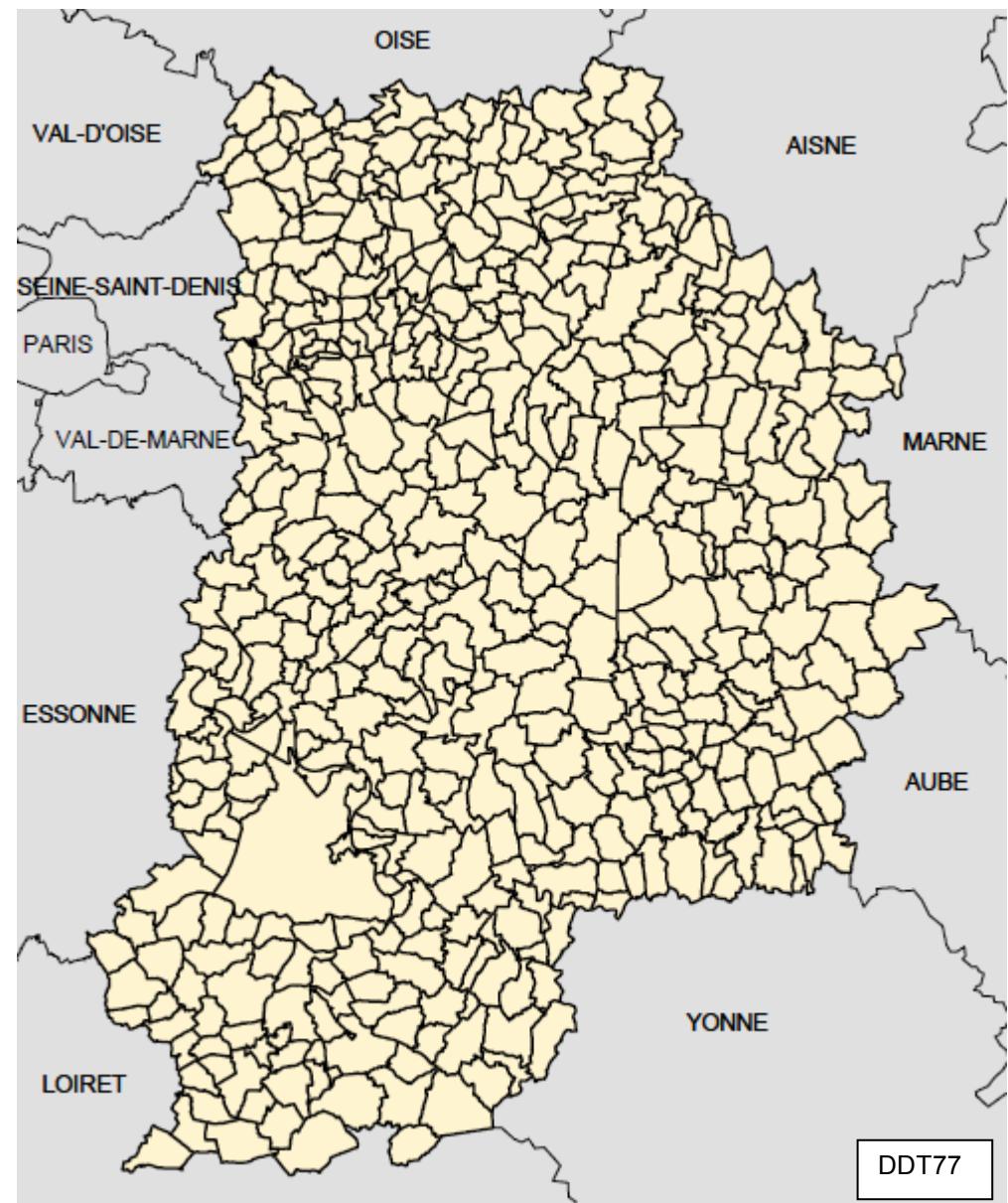
Document d'information communal sur les risques majeurs
Cannes-Ecluse
Mai 2007

Date	Hauteur d'eau relevée
26 janvier 1910	5,28 m à l'échelle soit 50,96 m en NGF 69
2 janvier 1924	4,52 m à l'échelle soit 50,20 m en NGF 69
21 janvier 1955	4,66 m à l'échelle soit 50,34 m en NGF 69
13 février 1982	3,73 m à l'échelle soit 49,41 m en NGF 69
14 février 1988	2,90 m à l'échelle soit 48,58 m en NGF 69
10 janvier 1994	2,80 m à l'échelle soit 48,48 m en NGF 69
13 décembre 1999	2,67 m à l'échelle soit 48,35 m en NGF 69
18 mars 2001	3,10 m à l'échelle soit 48,78 m en NGF 69

c) Sismicité

La commune de Cannes-Ecluse, comme l'ensemble des communes de Seine-et-Marne est concernée par un aléa très faible de sismicité. Par conséquent, aucune mesure préventive n'est obligatoire.

Aléa	Mouvement du sol
très faible	accélération < 0.7 m/s ²
faible	0.7 m/s ² ≤ accélération < 1.1 m/s ²
modéré	1.1 m/s ² ≤ accélération < 1.6 m/s ²
moyen	1.6 m/s ² ≤ accélération < 3.0 m/s ²
fort	accélération ≥ 3.0 m/s ²



d) Risques technologiques

Pollution des sols :

La commune est concernée par 13 sites (certains ne sont pas localisés sur la carte ci-contre) susceptibles d'engendrer une pollution du sol. Ce recensement vise à informer les acteurs de l'aménagement de la nécessité de vérifier la nature et l'état de la pollution avant tout projet.



Détails des sites :

N°	Identifiant	Raison(s) sociale(s) de(s) l'entreprise(s) connue(s)	Nom(s) usuel(s)	Dernière adresse	<u>Code activité</u>	Etat d'occupation du site	Etat de connaissance
1	IDF7701394	ELECTROPRECI	Bobinnage et de montage de transformateur	46 Rue Bordes (des)	c20.30z	Activité terminée	Inventorié
2	IDF7702104	TRANSPLEX	Dépôt de ferrailles	Chemin Départemental n°124 de Montereau à Cannes-Ecluse	e38.11z	Activité terminée	Inventorié
3	IDF7702468	S.M.A.B. monterelaise d'assainissement	Garage	Lieu dit Petit noyer	g45.21a	En activité	Inventorié
4	IDF7702103	JARLAT (José)	Dépôt de ferrailles	Rue Saint Georges	e38.31z	Activité terminée	Inventorié
5	IDF7706639	BOUILLOT (Marcel)	Garage - Station-service	Rue THOISON (Désiré)	g45.21a, g47.30z	Activité terminée	Inventorié
6	IDF7701397	station service	Station-service	Rue THOISON (Désiré)	g47.30z, g45.21a	Activité terminée	Inventorié
7	IDF7707746	FOURNIER Entreprise artisanale (R.)	Serrurerie - Construction métallique	34 Rue Thoizon (D.)	c25.50a	En activité	Inventorié
8	IDF7706197	UCASSEM	Coopérative agricole	Lieu dit Croix-de-Six	v89.03z	En activité	Inventorié
9	IDF7707730	Fers, Métaux et Matériel	Ferrailleur	Route Bray (de)	e38.31z	Activité terminée	Inventorié
10	IDF7707890	AUDRY-PIOU (Etablissement)	Droguerie	Route Bordes (des)	c20.59z	Activité terminée	Inventorié
11	IDF7709025	Savoisin (Etablissements)	Station-service		g47.30z		Inventorié
12	IDF7709026	Audry-Piou et Cie (Etablissements) (SARL)	Station-service	Chemin Grande Communication N° 124 de Montereaux à la Brosse-Montceaux	c20.41z, c20.80z		Inventorié
13	IDF7710364	ELECTROPRECI	Dépôt de vernis	6 Route Montereau (de)	c20.30z	En activité	Inventorié

*

* * *

Risques industriels : la commune est concernée par des risques industriels majeurs.

En effet, trois entreprises sont génératrices de périmètres de sécurité :

- Yara France => périmètre de sécurité de 2000 mètres : [La cessation d'activité a été notifiée à Monsieur le Préfet par le courrier du 30 juillet 2010.](#)
- Distrigal => PPI déclenché par le préfet si un sinistre menace de dépasser les limites du site, le site a été déclassé et n'impacte plus le territoire communal.
- Silos => périmètre de 70 mètres centré sur le silo dans laquelle toute construction nouvelle est interdite.

Cette servitude a été remplacée par les règles suivantes (lettre DDT du 11 mai 2015) reportées dans le règlement : à l'intérieur des périmètres définis par la présence des silos, s'appliquent les règles suivantes (zone à effets létaux, zone à effets irréversibles et zone d'effets indirects) :

- La zone rouge (zone 1) couvre un territoire exposé à des effets létaux. Toute nouvelle construction y est interdite, à l'exception d'installations industrielles qui seraient directement en lien avec l'activité à l'origine des risques, d'aménagements et d'extensions d'installations existantes ou de nouvelles installations classées soumises à autorisation compatibles avec cet environnement (notamment au regard des effets dominos et de la gestion des situations d'urgence). La construction d'infrastructures de transport peut y être autorisée uniquement pour les fonctions de desserte de la zone industrielle.

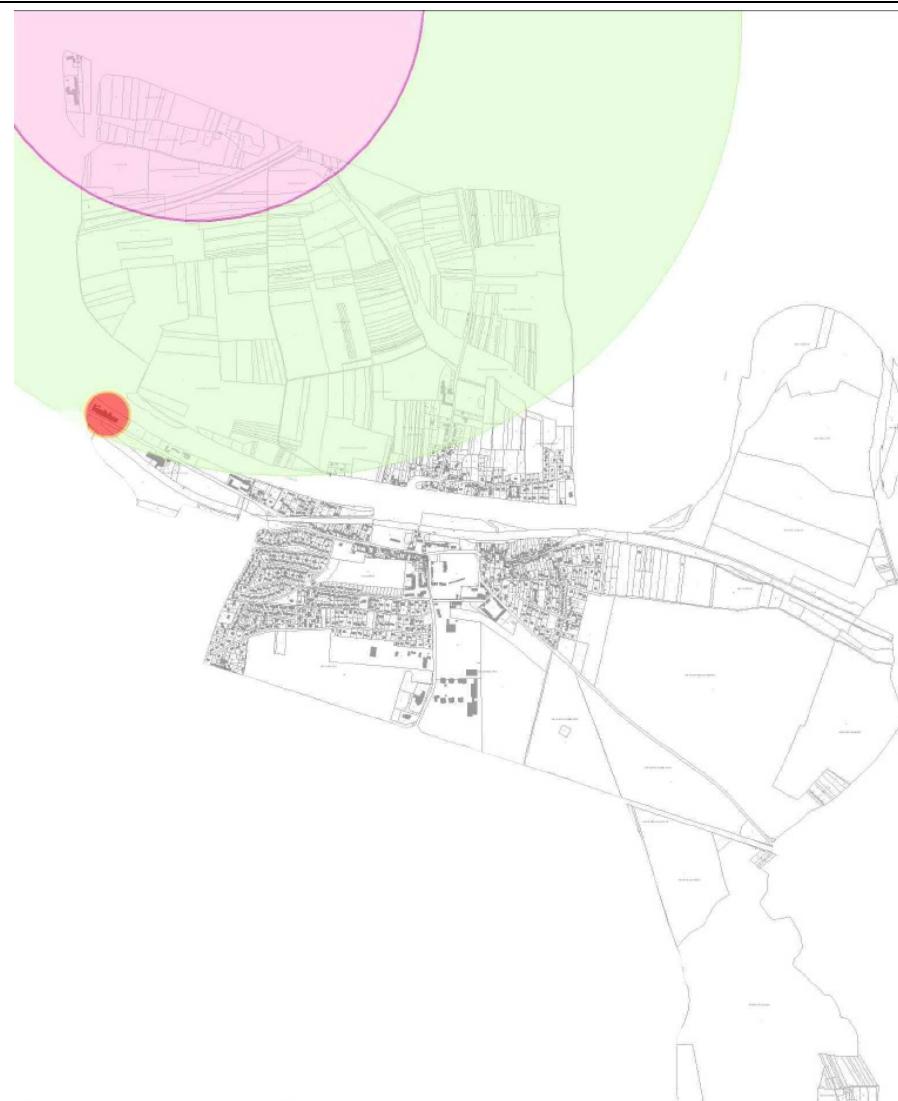
- La zone orange (zone 2) couvre un territoire exposé à des effets irréversibles. L'aménagement ou l'extension de constructions existantes sont possibles. Par ailleurs, l'autorisation de nouvelles constructions est également possible, sous réserve de ne pas augmenter la population exposée à ces effets irréversibles. Les changements de destination doivent être réglementés dans le même cadre.

- Une zone hachurée plus étendue et couvrant les zones précédentes, correspond à la zone d'effets indirects, dus à la surpression (bris de vitres). Il convient que soient introduites dans les règles d'urbanisme du PLU s'appliquant à cette zone des dispositions imposant aux constructions d'être adaptées à l'effet de surpression.

*

*

*



LOCALISATION DU RISQUE INDUSTRIEL	
	Yara France
	Distrigal
	Silo

Document d'information communal sur les risques majeurs
Cannes-Ecluse
Mai 2007

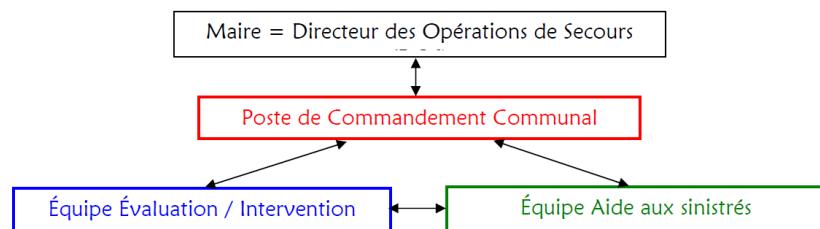
Transports de matières dangereuses :

Le territoire communal est traversé par des voies de circulation pouvant servir au transport de matières dangereuses telles que le carburant, les engrains, la peinture, le gaz...

Afin de répondre à l'ensemble de ces risques, un plan communal de sauvegarde a été mis en place (en collaboration avec la CC2F). Cet outil de gestion de crise permet de planifier à l'avance les moyens et les actions à mettre en œuvre en cas de crise majeure.

Ce plan définit :

- les itinéraires d'évacuation,
- les centres d'accueil et d'hébergement,
- les plans de circulation,
- les procédures d'alerte.



Document d'information communal sur les risques majeurs
Cannes-Ecluse
Mai 2007

3.4 Climatologie

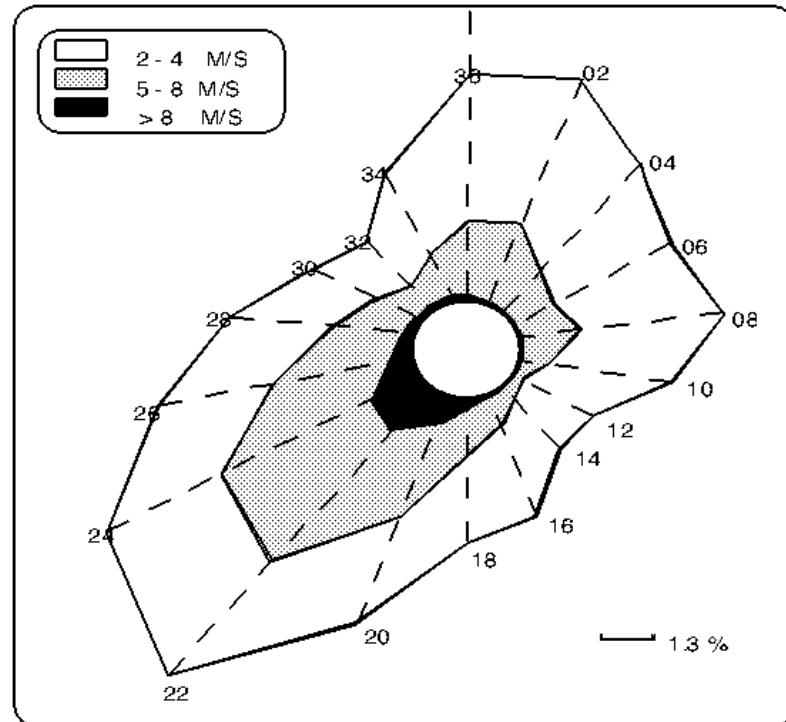
Les données climatiques proviennent de la station de Melun - Villaroche et sont complétées par les points d'observation de Saint Loup de Naud, Saint Brice, Bouy sur Orvin.

La Seine et l'Yonne sont influencées par le climat océanique du Bassin Parisien, caractérisé par des précipitations réparties toute l'année, avec cependant une pluviosité plus instable l'hiver. La région peut être néanmoins caractérisée par un climat océanique "dégradé" : l'influence continentale est ressentie en période hivernale.

La température moyenne annuelle est de 10,5 ° C. L'écart thermique maximum est de 16° et traduit l'abaissement des températures pendant l'hiver. Le nombre de jours de gelée sous abri est en moyenne de 6 jours par an (de début novembre à mi-avril).

Les précipitations moyennes annuelles sont de 680 mm. Leur fréquence est relativement élevée : environ 170 jours de pluie par an. Les périodes les moins pluvieuses sont la fin de l'hiver et le début du printemps (mars - avril), ainsi que l'automne (octobre). Le nombre de jours de brouillard se situe dans la normale : il est de 50 à 55 jours en moyenne par an, concentrés sur les mois de septembre et février.

Régionalement, les vents dominants (en fréquence et en intensité), sont principalement de secteur ouest / sud - ouest et sud / sud - ouest, mais aussi de secteur nord à nord - est. A l'opposé, les vents de secteur sud-est et nord- ouest sont très faibles en intensité comme en fréquence.



Station Météorologie Nationale de Melun-Villaroche - Département de Seine-et-Marne - Commune : Montereau sur le Jard - Lieu-dit : Aérodrome de Melun - Période : janvier 1960 à décembre 1990. Altitude : 91,0 m - Latitude : 48°37'0 N - Longitude : 02°41'0 -- Hauteur anémomètre : 10 m - Fréquences moyennes des directions du vent en % par groupes de vitesses : 2-4 m / s, 5-8 m / s, sup. à 8 m/s - Type de données : Valeurs trihoraires de 00 à 21 heures UTC.

*

* * *

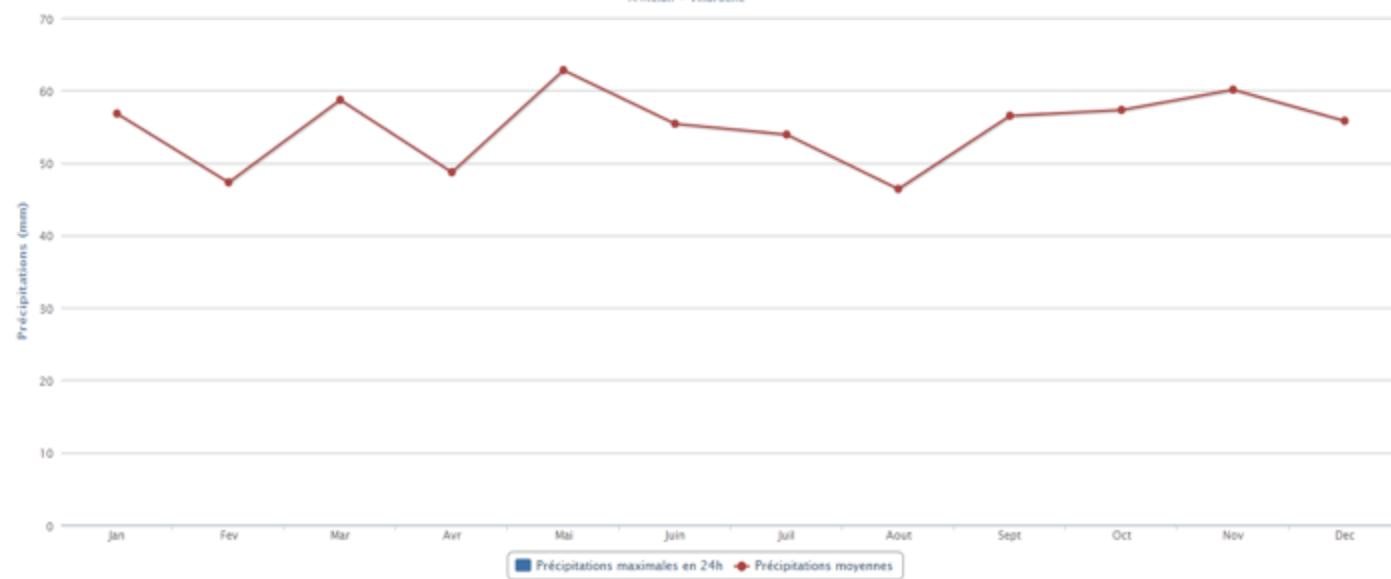
Normes et records 1961-1990

Melun - Villaroche (77) - altitude 91m

	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	JUIL.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	An
Températures minimales (°C)													
Moyenne	0.4	0.9	2.4	4.6	8	11	12.6	12.3	10.2	7.2	3.2	1.2	6.2
Record absolu	-19.8	-19.7	-10.3	-4.6	-2.1	1.6	4	3.5	1.4	-4.8	-9.3	-14.8	-19.8
Date	17/01/1985	14/02/1956	12/03/1958	12/04/1986	07/05/1957	04/06/1975	08/07/1954	31/08/1986	19/09/1977	29/10/1985	24/11/1998	29/12/1964	17/01/1985
	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	JUIL.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	An
Températures maximales (°C)													
Moyenne	5.7	7.5	10.9	14.6	18.5	21.9	24.3	24	21.1	16.1	9.9	6.4	15.1
Record absolu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Date	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001
	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	JUIL.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	An
Températures moyennes (°C)													
Moyenne	3	4.2	6.7	9.6	13.3	16.4	18.5	18.2	15.6	11.7	6.6	3.8	10.6
	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	JUIL.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	An
Cumul mensuel de précipitations (mm)													
Moyenne	56.8	47.3	58.7	48.7	62.8	55.4	53.9	46.4	56.5	57.3	60.1	55.8	659.7
Hauteur maximale de précipitations en 24h (mm)													
Hauteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Date	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001	30/11/-0001

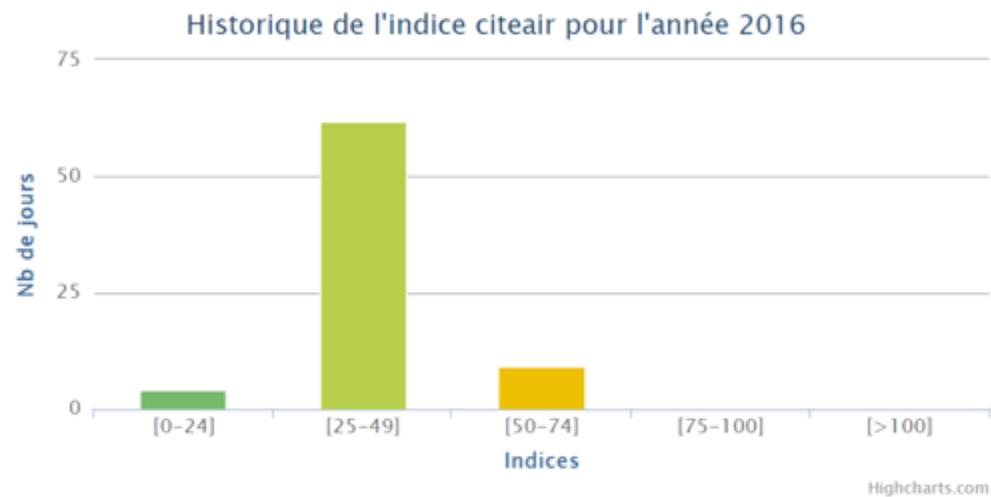
Précipitations annuelles (norme 1961-1990)

A Melun - Villaroche





❖ Répartition annuelle des indices pour la commune de Cannes-Écluse



Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	4	5.33
[25-49]	62	82.67
[50-74]	9	12
[75-100]	0	0
[>100]	0	0

Indice de qualité de l'air
Airparif.asso.fr

Les indices de qualité de l'air sont fournis chaque jour dans un objectif d'information du public. Ils ne peuvent être utilisés pour des analyses statistiques sur l'évolution de la pollution, de tels travaux étant effectués par ailleurs dans le cadre des [bilans annuels](#) d'Airparif.

3.5 Hydrographie et hydrogéologie

a) SDAGE (source : eau Seine Normandie)

Le SDAGE a été approuvé en décembre 2015 pour couvrir la période 2016-2021.

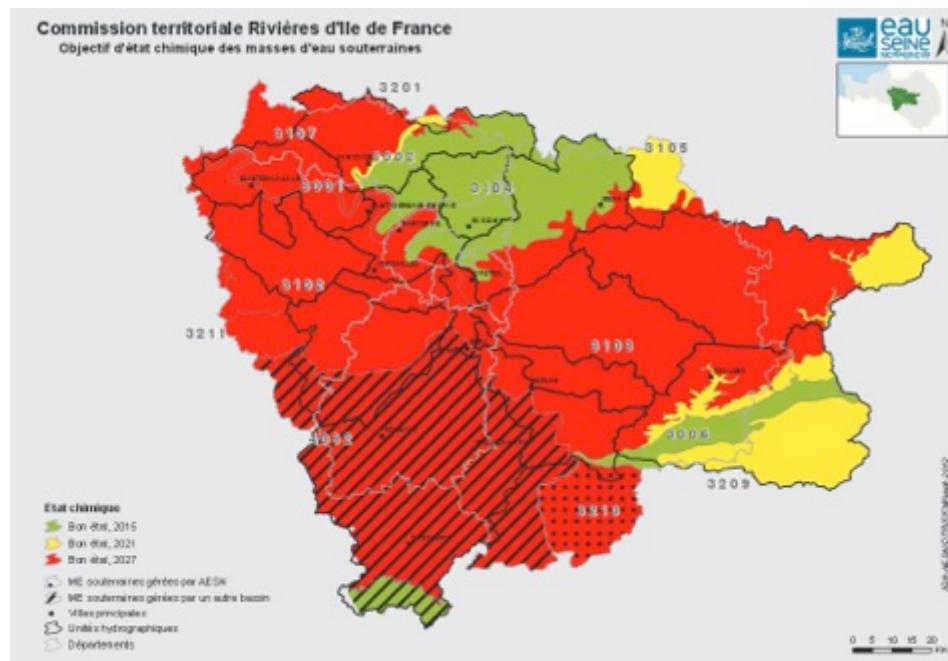
Avec ce plan de gestion, sont tracées, pour les six prochaines années, les priorités politiques de gestion durable de la ressource en eau sur le bassin ; priorités ambitieuses mais qui restent现实的.

Le SDAGE vise l'atteinte du bon état écologique pour 62% des rivières (contre 39% actuellement) et 28% de bon état chimique pour les eaux souterraines.

Le SDAGE 2016-2021 compte 44 orientations et 191 dispositions qui sont organisées autour de grands défis comme :

- la diminution des pollutions ponctuelles ;
 - la diminution des pollutions diffuses ;
 - la protection de la mer et du littoral ;
 - la restauration des milieux aquatiques ;
 - la protection des captages pour l'alimentation en eau potable ;
 - la prévention du risque d'inondation

Les dispositions législatives confèrent au SDAGE sa portée juridique dans la mesure où les décisions administratives dans le domaine de l'eau et les documents d'urbanisme doivent être compatibles ou rendu compatibles dans un délai de trois ans avec ses orientations et dispositions.



- Les nouveaux SDAGE et plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) sont entrés en vigueur pour la période 2016-2021. Le préfet coordonnateur de bassin a approuvé le SDAGE et le PGRI respectivement par arrêtés du 1er décembre et du 7 décembre 2015.

Les dix principaux objectifs du SDAGE sont :

1. Diminuer les pollutions ponctuelles par les polluants classiques,
2. Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques,
3. Réduire les pollutions des milieux par les substances dangereuses,
4. Protéger et restaurer la mer et le littoral,
5. Protéger les captages pour l'alimentation AEP actuelle et future,
6. Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides,
7. Gérer la rareté de la ressource en eau,
8. Limiter et prévenir les risques inondation,
9. Accueillir et partager les connaissances,
10. Développer la gouvernance et l'analyse économique.

Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) est un document stratégique pour la gestion des inondations sur le bassin Seine-Normandie, initié par une Directive européenne, dite « Directive Inondation » dont les objectifs ont été repris dans la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi Grenelle II).

Cette politique repose sur plusieurs niveaux :

- au niveau national : la stratégie nationale de gestion des risques d'inondation approuvée en octobre 2014
- au niveau du bassin Seine-Normandie :
 1. l'évaluation préliminaire du risque d'inondation (EPRI) : diagnostic relatif aux enjeux des risques passés, actuels et futurs, élaborée en 2011.
 2. l'identification de territoires à risques importants d'inondation (TRI) - réalisée en 2012
 3. la cartographie des surfaces inondables et des risques à l'échelle de ces TRI – réalisée de 2013 à 2014.
 4. le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) – adoption en décembre 2015.

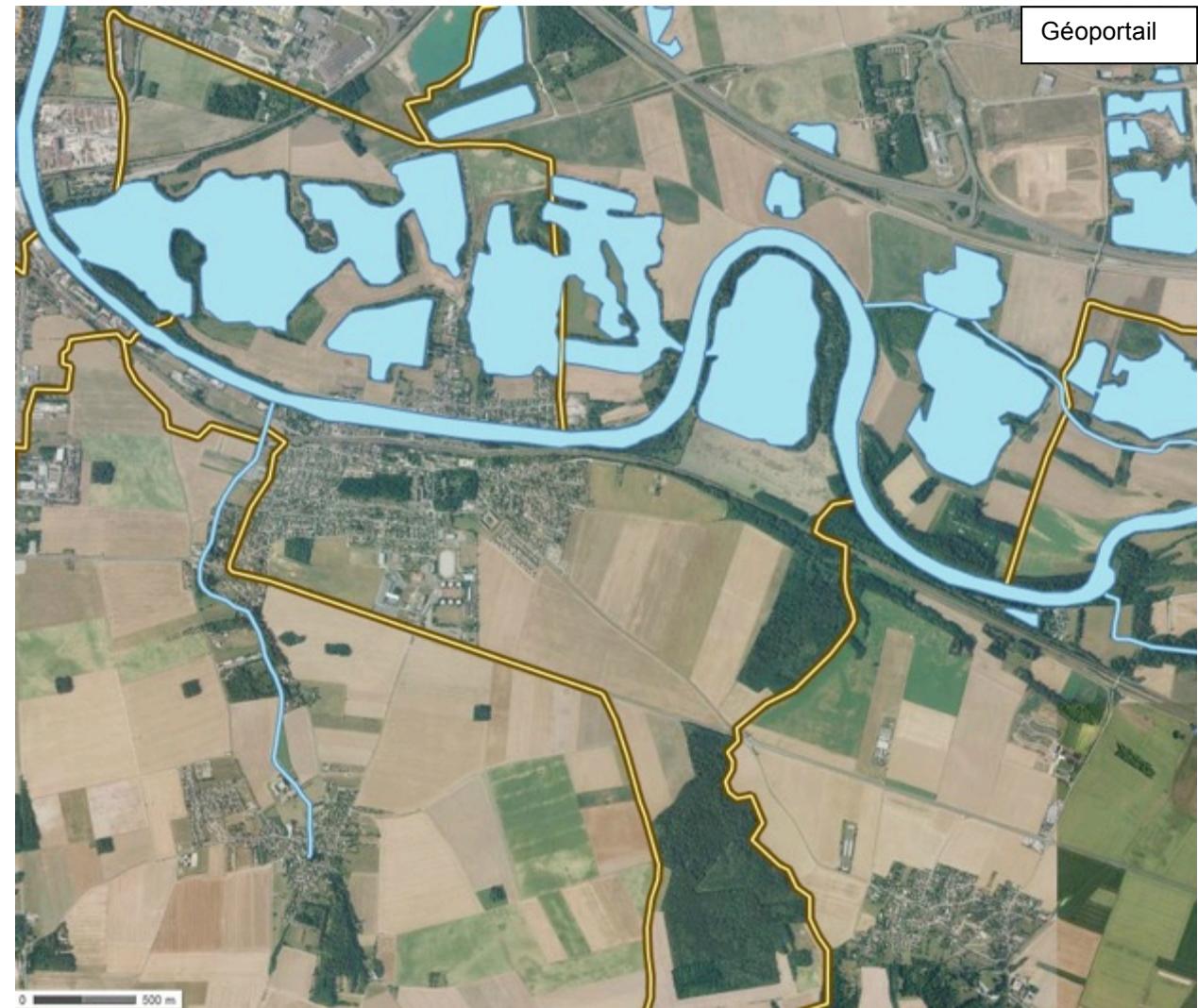
*

*

*

b) Les eaux superficielles

Le système hydrographique superficiel est assez simple sur le territoire communal. En effet, le territoire n'est traversé que par l'Yonne et le ruisseau du « Grand Fossard », ou ruisseau d'Esmans. Il est toutefois à noter que l'Yonne a un fonctionnement complexe agrémenté de nombreuses zones d'extensions des crues. Certaines de ces zones sont toujours en eau et sont issues pour beaucoup de l'exploitation des sables et granulats de l'Yonne.



c) Unité hydrographique

La commune appartient à l'unité hydrographique UH Yonne aval. Cette unité hydrographique est depuis 2013 rattachée à la commission Seine-Amont.

Ecart principaux aux objectifs :

Les écarts aux objectifs de bon état sont de une à deux classes pour les affluents de l'Yonne dans sa vallée et nuls (parfois une classe) dans la vallée de la Vanne.

Localisation des problèmes:

Il existe des impacts sur les états écologiques et chimiques regroupés autour d'Auxerre (ru de Quenne, de Baulche et de Vallan) et de Sens (Gaillarde et ru de Subligny).

Principaux facteurs déclassant :

Les déclassant caractéristiques sont les indices biologiques (IBG et IBD). Localement, des excès de nitrates, d'ammonium et de phosphore sont constatés.

Conclusion :

Ce bassin est très contrasté : des masses d'eau sont multi-dégradées, d'autres sont déjà au bon état. Ce n'est pas la logique amont/aval qui prévaut mais la concentration humaine d'agglomération et l'impact des grandes cultures vivrières

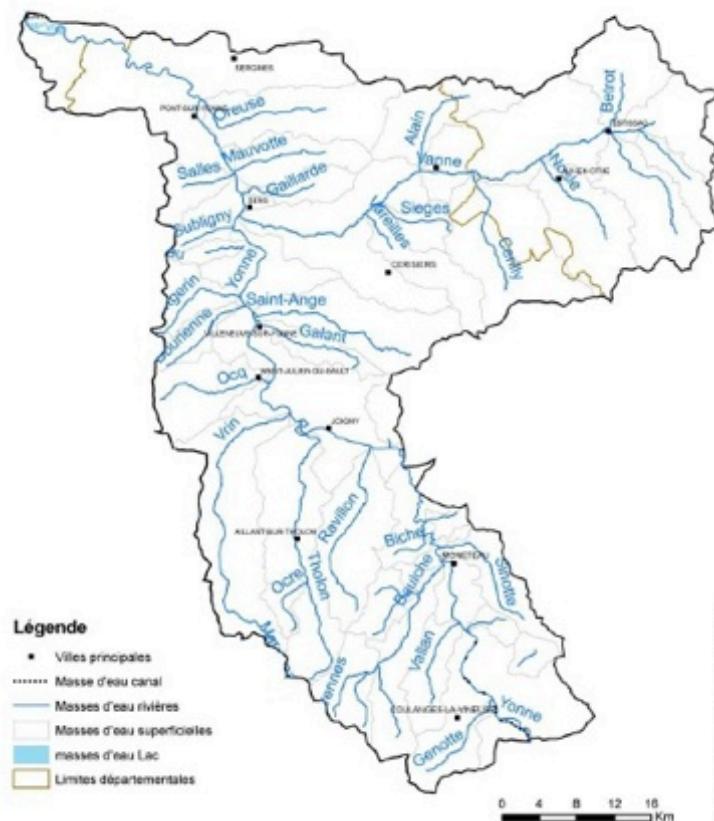
Actions prioritaires pour la reconquête de la fonctionnalité des cours d'eau (continuité écologiques :

Travail sur l'écluse n°16 et sur le barrage accolé de Labrosse (ROE18755).

Caractéristiques générales du bassin

Départements : 10-89-77
Nombre de communes : 268
Superficie (km²) : 3 000
Population (habitants) : 227 000
Nombre de masses d'eau principales : 8
Nombre de masses d'eau petits cours d'eau : 31
Linéaire total de cours d'eau (km) : 1 387
Linéaire de cours d'eau identifié en masse d'eau (km) : 644
Nombre de masses d'eau canaux : 1
Nombre de masses d'eau plans d'eau : 1
Nombre de masses d'eau souterraines affleurantes : 7

Eau Seine Normandie



d) Masses d'eau

Cannes-Ecluse repose sur la masse d'eau souterraine FRHG 210 : craie du Gâtinais.

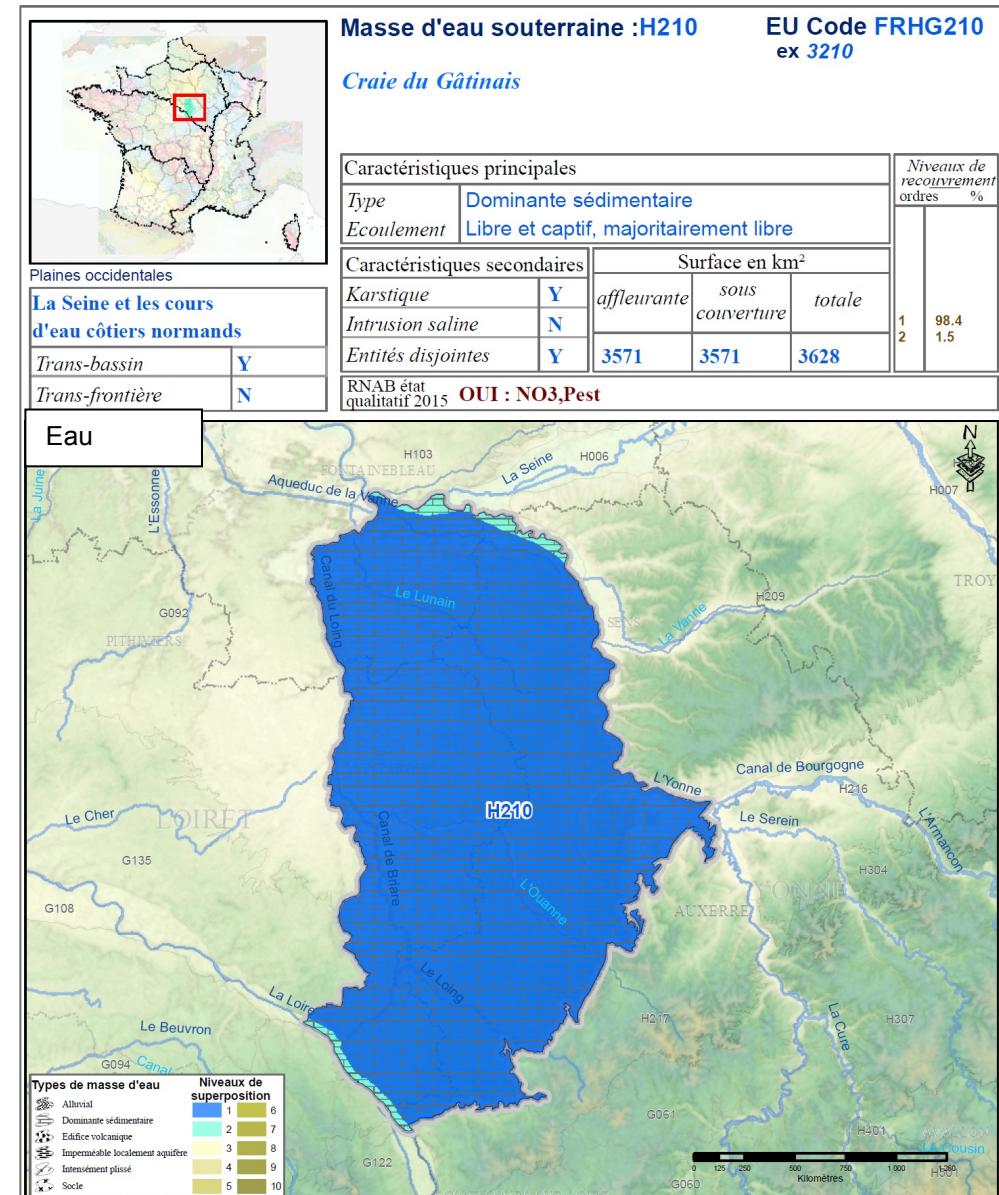
Limites : Géologie de la Craie – Cours d'eau : Loire, Loing et Yonne – limite du SAGE Beauce.

Lithologie dominante : Sables, galets et argiles Mio-Pliocène - calcaire du Gâtinais (Stampien) – calcaire de Château Landon (Ludien) – conglomérats argileux Eocène – sables et argiles Sparnacien – craie du Sénonien, du Turonien et du Cénomanien.

Etat quantitatif : La piézométrie de la nappe de la craie du Gâtinais se distingue nettement de celle que l'on peut enregistrer sur toute la couronne Est du bassin. On ne retrouve aucun signe de karstification sur les deux chroniques disponibles (craies sous recouvrement tertiaire) : les cycles saisonniers sont peu marqués et irréguliers, les battements annuels sont faibles (inférieurs à 2 m), seules les pluies efficaces les plus abondantes influent sur la piézométrie. La tendance générale des niveaux piézométriques observés est plutôt à la baisse (2 m en 25 ans). Les chroniques piézométriques ressemblent plus à celles que l'on peut trouver en Beauce (ME 4092), avec des variations interannuelles importantes, provenant notamment d'une forte sensibilité à la sécheresse et d'une difficulté à se restaurer. Ainsi, la piézométrie est largement influencée par la nappe des terrains tertiaires qui la recouvrent (peut-être même en équilibre). Il est toutefois possible qu'il y ait une hétérogénéité du comportement piézométrique suivant la présence ou non du recouvrement tertiaire.

L'objectif du bon état quantitatif été fixée à 2015 et doit donc être atteint.

Etat qualitatif : l'atteinte du bon état chimique est fixée à 2027. En effet, la nappe est fortement polluée aux pesticides, NO₃ et aux métaux. Cette pollution avait des tendances à la hausse qui doit absolument être inversée. Il est à noter que l'eau distribuée pour la consommation est de bonne qualité et conforme aux exigences de l'ARS.



e) Le Plan Départemental de l'Eau (PDE)

La Seine-et-Marne est un département riche en eau superficielle (la Seine, la Marne et leurs affluents) et en eau souterraine (nappe du Champigny, de la Bassée). Mais la ressource en eau se raréfie, notamment après des hivers insuffisamment pluvieux. Par ailleurs, la qualité de l'eau se dégrade mettant certaines communes rurales dans l'impossibilité de respecter les normes réglementaires pour l'alimentation en eau.

Ainsi, fin 2005, la situation de la Seine-et-Marne dans le domaine de la qualité de l'eau distribuée n'était pas satisfaisante et s'aggravait depuis plusieurs années. Face à cette situation, l'Etat, en collaboration avec le Conseil général et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie ont décidé de réaliser un Schéma Départemental d'Alimentation en Eau Potable (SDAEP) afin de proposer des solutions pérennes et mutualisées.

Afin de coordonner tous les acteurs autour de ce nouvel outil devant assurer la délivrance d'eau de qualité et en quantité à tous les Seine-et-Marnais, le Conseil général a proposé de se regrouper autour d'un Plan Départemental de l'Eau (PDE), pour une durée de 5 ans.

Le premier **Plan Départemental de l'Eau 2007-2011** (signé en septembre 2006) comportait globalement 4 axes principaux :

1. Le volet curatif : sécuriser et pérenniser l'alimentation en eau potable des Seine-et-Marnais ;
2. Le volet préventif : reconquérir la qualité de la ressource en eau en intensifiant la prévention des pollutions ponctuelles et diffuses ;
3. Le volet communication : améliorer l'information des Seine-et-Marnais afin qu'ils adoptent des comportements éco-citoyens ;
4. Le volet concernant les autres actions participant à la gestion globale et équilibrée de la ressource : améliorer le fonctionnement de l'assainissement et reconquérir la qualité des cours d'eau.

Le **Plan Départemental de l'Eau 2012-2016** (signé en juin 2012), poursuit la démarche initiée par le premier PDE, en reconduisant tous ses objectifs et en les complétant pour répondre aux nouveaux enjeux apparus au cours de ces 5 dernières années.

Il repose sur 4 axes principaux d'actions :

1. La sécurisation de l'alimentation en eau potable, avec 2 grands sous-objectifs : une eau potable distribuée de qualité et une exploitation économique de la ressource ;
2. La reconquête de la qualité de la ressource en eau, incontournable avec les engagements à tenir vis-à-vis de la DCE et qui concerne deux sous thèmes : les pollutions localisées (assainissement, eau pluviale, industriels et artisans, milieu agricole) et les pollutions diffuses (zones agricoles et non) ;
3. L'amélioration du patrimoine naturel, qui doit être menée en parallèle des autres actions pour espérer respecter les engagements précités : hydromorphologie des rivières et trame verte et bleue ;
4. Fédérer les acteurs autour de la politique de l'eau, condition indispensable à la mise en œuvre de tous les objectifs des 3 premiers axes : moyens financiers, gouvernance et communication.

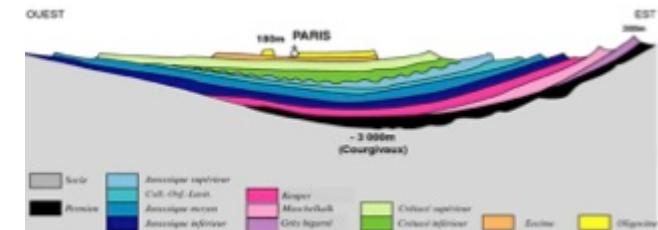
Ce deuxième plan ne pourra réussir que si la même volonté d'action entre tous les acteurs, révélée au cours du premier, se poursuit, en sachant que le nombre de signataires a été élargi au cercle industriel (Chambre de Commerce et d'Industrie).

Source : eau.seine-et-marne.fr.

- Un 3e Plan départemental de l'eau pour poursuivre la coopération entre les acteurs et garantir l'accompagnement des territoires. Grâce à la déclinaison des deux Plans départementaux sur l'eau, des avancées significatives ont été obtenues dont les plus emblématiques sont les suivantes :
 - le nombre d'habitants avec une eau non conforme est désormais inférieur à 89 000 et moins de 13 000 habitants sont en restriction d'usage;
 - le fonctionnement des stations d'épuration a continué de s'améliorer grâce à la rénovation des plus importants dispositifs;
 - 97 % des communes sont engagées dans la démarche de réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires et 131 sont au « zéro phyto »;
 - les actions conduites via la démarche « Aire d'Alimentation de Captages » se développent peu à peu et une dynamique est enclenchée;
 - la prise de conscience de la nécessité d'améliorer la morphologie des rivières est effective, 14 ouvrages ont vu leur continuité rétablie.

Mais les enjeux dans le domaine de l'eau, au sens large, restent importants en Seine-et-Marne. Les actions menées depuis 2007 vont donc se poursuivre dans le cadre d'un 3e Plan départemental de l'eau pour :

- accompagner et fédérer les acteurs pour répondre aux enjeux du territoire;
- protéger la ressource en eau et sécuriser l'alimentation en eau potable;
- reconquérir la qualité de la ressource en eau;
- gérer durablement la ressource en eau;
- améliorer et valoriser les milieux aquatiques et humides en lien avec les projets de territoire ;
- gérer le risque inondation.



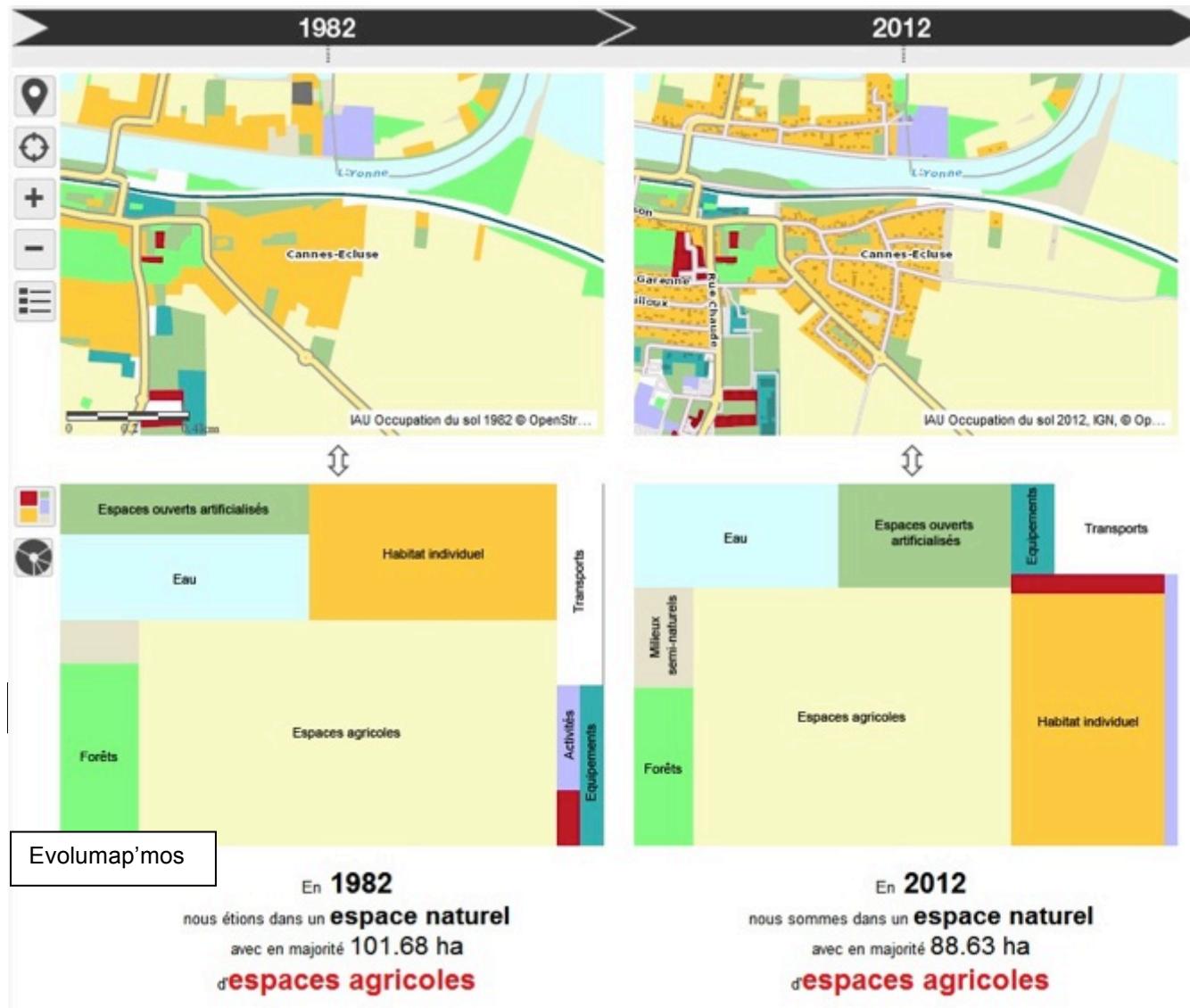
Source : <http://www.seine-et-marne.fr/Cadre-de-vie-Transports/Eau/Plan-departemental-de-l-eau-PDE>

*

* *

3.6 Evolution de l'occupation des sols

a) Evolution entre 1982 et 2012



Depuis 1982, l'espace urbanisé a fortement augmenté puisque durant c'est 30 années, 13.1 ha agricoles ont été consommés au profit de l'urbanisation.

b) Evolution entre 2008 et 2012

Ces dernières années, les évolutions majeures observables sont dans un premier temps la mutation des espaces ouverts artificialisés, notamment au profit de terres agricoles, mais aussi de l'habitat individuel. Cette mutation est la traduction d'un phénomène de densification urbaine.

Il est aussi à noter que les milieux semi naturels augmentent alors que la forêt diminue légèrement. Enfin, il n'y a plus de carrières, décharges ou chantiers.

Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan	2008-2012 : principales mutations
1 Forêts	119,05	-0,30	0,00	118,75	-0,30	
2 Milieux semi-naturels	69,02	-3,32	3,80	69,50	0,48	
3 Espaces agricoles	315,56	-1,66	3,32	317,21	1,65	
4 Eau	195,31	0,00	0,00	195,31	0,00	
Espaces agricoles, forestiers et naturels	698,94	-0,54	2,37	700,77	1,83	Espaces agricoles +1.65 ha
5 Espaces ouverts artificialisés	37,88	-2,65	0,00	35,22	-2,65	
Espaces ouverts artificialisés	37,88	-2,65	0,00	35,22	-2,65	
6 Habitat individuel	73,64	0,00	1,26	74,90	1,26	
7 Habitat collectif	3,39	0,00	0,00	3,39	0,00	
8 Activités	9,50	0,00	0,00	9,50	0,00	
9 Equipements	4,70	0,00	0,00	4,70	0,00	
10 Transports	30,52	0,00	0,00	30,52	0,00	
11 Carrières, décharges et chantiers	0,43	-0,43	0,00	0,00	-0,43	
Espaces construits artificialisés	122,19	0,00	0,82	123,02	0,82	
Total	859,01	-3,20	3,20	859,01	0	MOS

c) Situation actuelle

La superficie du territoire communal s'élève à 859.01 ha. Cannes-Ecluse est une commune à forte dominante rurale puisque 82 % du territoire sont couverts d'espaces agricoles, forestiers et naturels. Cependant, les terres agricoles ne représentent que 37% du territoire. Il est à noter que 23% du territoire sont en eau.

La densité brute de population est de 2.99 hab/ha en 2012. La densité nette de population s'élève elle à 32.8 hab/ha de logements.

L'espace construit s'articule autour de deux entités historiquement :

- Les Bordes au Nord
- le centre ancien avec à l'Est les petites propriétés et à l'Ouest le château et les fermes.

Aujourd'hui, deux typologies de bâti subsistent entre l'Est et l'Ouest du territoire. L'impression de dualité est renforcée par le fait que la typologie urbaine du centre est très différente de celle du reste de la commune (habitat collectif, activité...)



3.7 Le site construit

Histoire rapide de la commune de Cannes-Ecluse (source : *internet - site municipal*)

- La fondation de Cannes-Écluse remonte à la période néolithique.

Des vestiges de nécropoles gallo-romaines et franques ont été découverts, à l'occasion de la construction de l'Ecole Nationale Supérieure des Officiers de Police (E.N.S.O.P.).

L'étymologie du nom « Cannes » vient de canna, « la canne », le roseau qui foisonne sur les berges de l'Yonne. Le mot « Ecluse » fut ajouté par décret du Président de la République, en date du 3 août 1886, pour éviter la confusion avec la ville de Cannes, dans les Alpes Maritimes.

La Brosse fut démembrée de Cannes, en 1678, et réunie à Montceaux pour former une paroisse qui porte le nom de la Brosse Montceaux.

- Le château fut construit vers 1140, au milieu du petit bois de la Garenne, en partie avec les matériaux provenant de la démolition, vers 1100, d'un château plus ancien, situé dans la partie méridionale du bois désigné sous le nom de "Forêt de Cannes".

Louis XIV et sa suite y séjournèrent en avril 1652. Le château féodal fut restauré dans le style renaissance, au XIXe siècle, par la famille De Fitz James, branche naturelle de la maison royale des Stuart.

Après avoir été occupé quelques temps par un préventorium, il fut acheté par le ministère de l'intérieur qui, en 1963, installa le centre national d'éducation physique de la Police et l'année suivante : le Centre National de Formation des Unités Cynophiles.

- Une maladrerie (de l'ordre de Saint Lazare) accueillit les lépreux au Grand Fossard jusqu'en 1695, date à laquelle elle fut rachetée à l'Hôtel-Dieu de Montereau.

• L'ancien cimetière jouxtait l'église et occupait jadis l'espace qui devait être converti plus tard (1869) en place publique (aujourd'hui Place Charles de Gaulle). Le nouveau cimetière a été ouvert en 1857.

- Jusqu'en 1835 il n'existe pas de "Maison Ecole". Il est fait état cependant d'un Sieur Hémon qui, en 1745, faisait fonction de maître d'école, chanteur ou lutrin et tabellion.

En 1869, le conseil municipal entreprit la construction d'un bâtiment comprenant la mairie et deux classes (filles et garçons), sur la partie nord de la place publique (ancien cimetière).

Les locaux sont occupés, depuis 1986, par le restaurant scolaire. Deux classes supplémentaires sont créées, en 1954, dans un nouveau bâtiment qui s'élève à l'emplacement de l'ancien prieuré.

Une toute nouvelle école maternelle s'y installera en 1971. Cette même année, le groupe scolaire mixte ouvre ses portes, avec cinq classes "en dur" et déjà un bâtiment préfabriqué. Les classes préfabriquées, tant à l'école maternelle qu'au groupe scolaire ont été supprimées et remplacées par des classes "en dur" en 2000.

- La mairie est une ancienne gentilhommière du XVIIe siècle (1643). Le Comte Charles de Fautras, qui en fit acquisition en 1850, fut Maire de Cannes de 1816 à 1830. En 1984, la commune acheta la propriété (maison, dépendance et parc) à Mme PAJOT (née DE LA VERGNE DE TRESSAN) arrière petite-nièce du Comte de Fautras. Les services municipaux y furent transférés en 1986. La nouvelle mairie fut inaugurée le 16 juin 1986. Le bâtiment, construit en 1743, était alors appelé "La Maison Neuve".

- L'Eglise (XIII^e siècle), fut restaurée, en 1867, dans le style d'origine. Avant 1739, il y avait deux églises accolées :
- L'église paroissiale Saint-Georges.
- L'église Prieurale.

Le 18 janvier 1739, une tempête renverse le clocher de l'église prieurale qui est détruite. Le nouveau clocher est construit à son emplacement actuel en 1754, avec les matériaux de l'église prieurale. Une réhabilitation extérieure du bâtiment, a eu lieu dans le cadre d'un contrat régional signé le 14 mai 1991.

- Les deux lignes de chemin de fer, Montereau-Flamboin (au nord-ouest) et Paris-Lyon (ouest en sud) sont ouvertes en 1848.
- En 1971, la direction de la Police Nationale décida de créer une Ecole Nationale de Police, chargée d'assurer la formation initiale des inspecteurs. La première promotion d'élèves inspecteurs fut accueillie le 16 septembre 1974. Par décret, en date du 11 juillet 1995, de M. Jean-Louis DEBRE, Ministre de l'intérieur, l'Ecole Supérieure des Inspecteurs de la Police Nationale est devenue l'Ecole Nationale Supérieure des Officiers de Police (ENSOP).

Malgré une histoire riche et de nombreux éléments remarquables, il n'existe aucune protection au titre du patrimoine s'appliquant sur le territoire communal.

*

* * *

Mairie



Eglise



Photos : topic.topos

Château



La configuration et la localisation des secteurs bâties ont été, à l'origine, déterminées par la présence de l'Yonne, qui délimite :

- au nord, la plaine des Bordes, plaine alluviale, partiellement inondable en cas de fortes crues ;
- au sud, le plateau du Gâtinais, plateau à vocation agricole incliné suivant un pendage sud-nord.

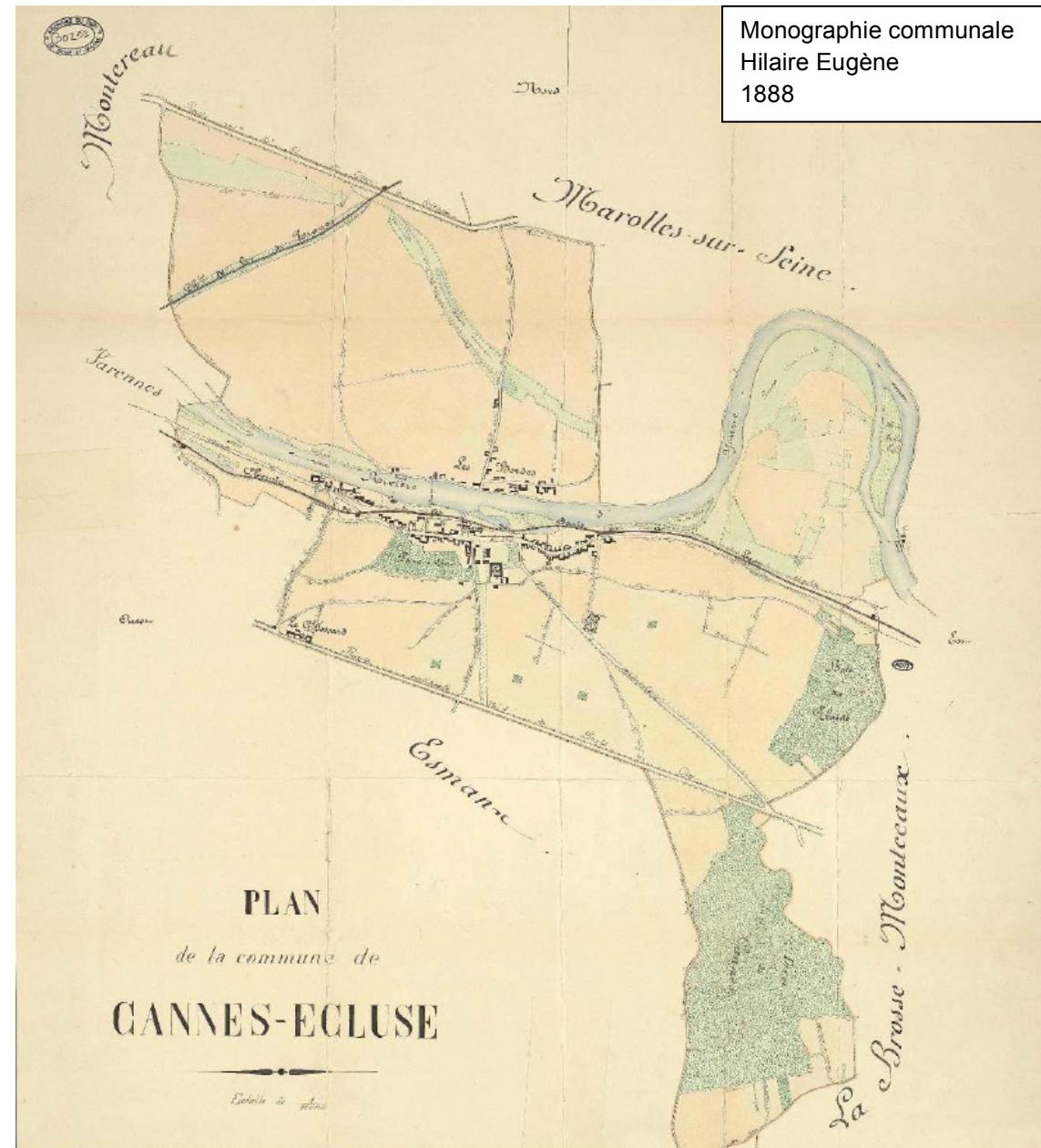
Le village s'est ainsi développé le long des berges de l'Yonne et de la RD 124. Le noyau ancien, serré autour du château et de son parc, est caractérisé par un tissu construit relativement dense, aéré cependant par de petites parcelles de verdure (jardins et friches).

L'expansion s'est ensuite organisée aux abords du centre ancien, en remplissage des principaux espaces libres, notamment au sud et au sud-ouest du territoire communal.

Le tissu construit laisse découvrir un mélange d'habitat rural et de pavillons, avec d'une part, le centre ancien qui se distingue par une architecture traditionnelle, typique de la Brie, et d'autre part, des secteurs plus périphériques, avec des lotissements, des habitations individuelles édifiées « au coup par coup » ou des immeubles collectifs, relativement hétérogènes en termes de typologie architecturale.

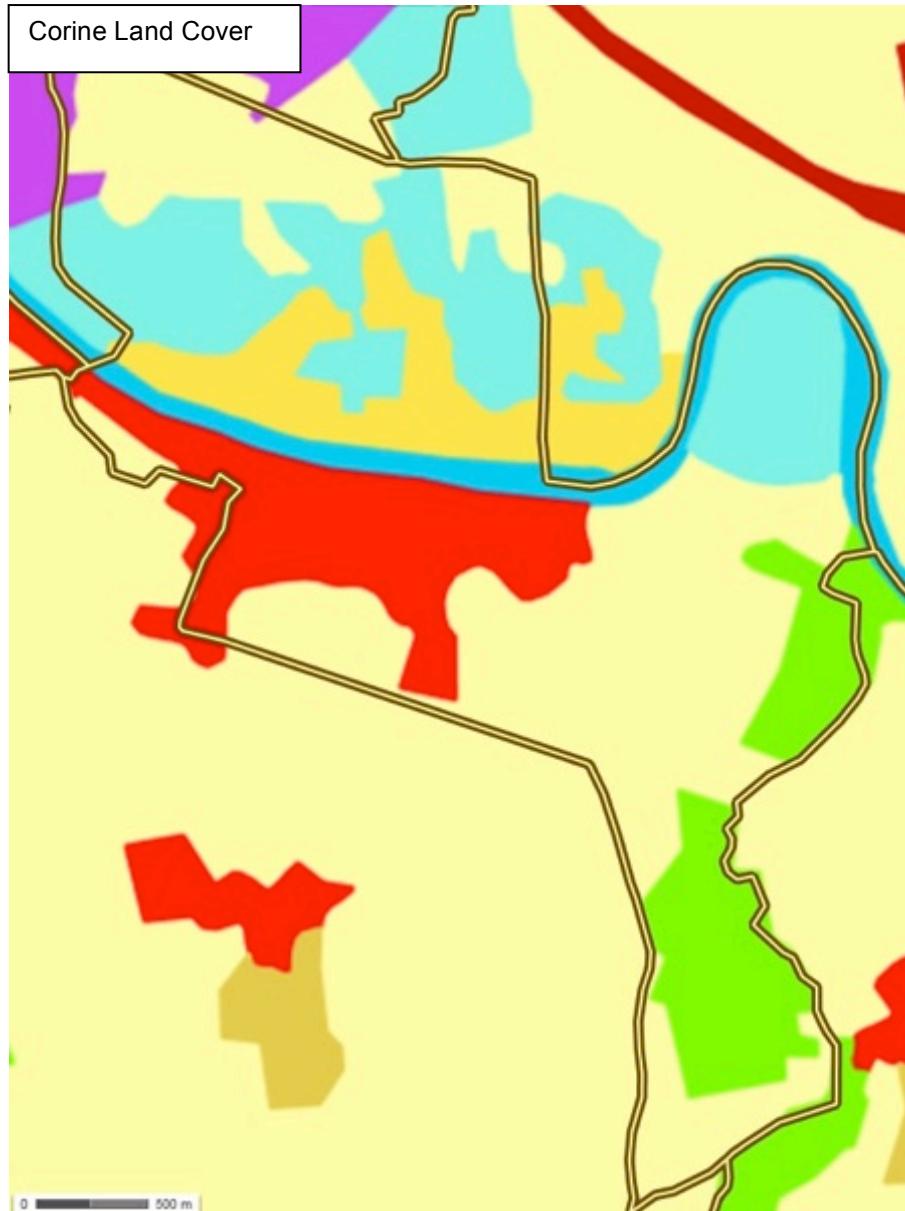
Le hameau des Bordes présente un tissu urbain peu dense et assez diversifié.

Monographie communale
Hilaire Eugène
1888



3.8 La sensibilité des milieux naturels

a) Les milieux naturels (source : Ecomos)



L'analyse des milieux naturels désigne l'étude descriptive et fonctionnelle des écosystèmes, de la faune, de la flore, ainsi que des habitats naturels. L'identification des milieux présents sur le territoire communal correspond à un premier repérage des ensembles végétaux homogènes, correspondant eux-mêmes à des milieux homogènes. La cartographie Ecomos représente une cartographie des milieux naturels dont la richesse est équivalente à celle du MOS pour les espaces urbanisés.

La méthode de 2000 pour réaliser ECOMOS est fondée sur l'interprétation combinée de photographies aériennes et d'images satellites. L'ensemble des postes "naturels" du MOS a ainsi été réinterprété : bois ou forêts, coupes ou clairières en forêts, surface en herbe à caractère agricole, eau fermée, surfaces en herbe non agricoles et espaces ruraux vacants. Cette approche permet de compléter le diagnostic établit par Corine Biotope (carte ci-contre).

ECOMOS ne traite donc pas des surfaces agricoles cultivées (terres labourées ou cultures spécialisées), des parcs et jardins ou des terrains de sports.

On observe différents types de milieux dans le territoire de Cannes-Ecluse que l'on classera en grandes catégories.

Les milieux humides : les formations aquatiques et hygrophiles	Rivière et végétation aquatique associée Plans d'eau permanents libres Peupleraies Forêts marécageuses
Les milieux mésophiles herbacés : les formations mésophiles	Prairies mésophiles Friches arbustives
Les milieux arbustifs et arborescents	Feuillus xéro à mésophiles

L'espace naturel communal est essentiellement constitué d'espaces en eau au Nord et de forêts xéro à mésophiles au Sud. Cependant, bien que peu étendus, les autres types d'espaces naturels permettent de composer une mosaïque naturelle complexe et riche.

ECOMOS : Légende au niveau 4

51 postes

- A1- Vergers non entretenus
- B1- Prairies mésophiles
- B2- Prairies humides
- B3- Friches herbacées
- B4- Friches herbacées humides
- C1- Cultures à gibier et parcelles boisées
- D1- Forêts de feuillus xéro- à mésophiles
- D2- Forêts de feuillus sur landes à calamine
- D3- Forêts de feuillus sur platières ou chaos gréseux
- D4- Forêts de feuillus sur sable
- D5- Forêts de feuilles humides
- D6- Forêts marécageuses
- D7- Peupleraies
- E1- Forêts de résineux
- E2- Forêts de résineux sur calamine
- E3- Forêts de résineux sur platières ou chaos gréseux
- E4- Forêts de résineux sur pelouses
- F1- Forêts mélangées mésophiles
- F2- Forêts mélangées à calamine
- F3- Forêts mélangées mésophiles sur platières ou chaos gréseux
- G1- Pelouses calcaires
- G2- Pelouses sur sable
- G3- Pelouses sur platières ou chaos gréseux
- G4- Pelouses en carrières

- H1- Landes à calamine
- H2- Landes sur grès
- H3- Landes humides
- H4- Autres landes ou landes indifférenciées
- I1- Formations multistries liées aux infrastructures ou installations
- I2- Friches sur anciennes terres agricoles
- I3- Vergers en friche
- I4- Prêbœufs calcicoles
- I5- Prêbœufs sur sable
- I6- Fourrés sur grès
- I7- Fourrés avec calamine
- J1- Affleurements rocheux ou sableux
- J2- Soils nus, décapés
- K1- Végétation clairsemée
- K2- Végétation clairsemée sur grès
- L1- Grèves d'étangs
- L2- Roselières
- L3- Magnocaricales
- L4- Mégaphorbiaies
- L5- Zones marécageuses avec saules
- L6- Autres types de zones humides
- M1- Tourbières
- N1- Plans d'eau libre permanents
- N2- Plans d'eau avec végétation aquatique
- N3- Plans d'eau avec nénuphars
- N4- Mouillères



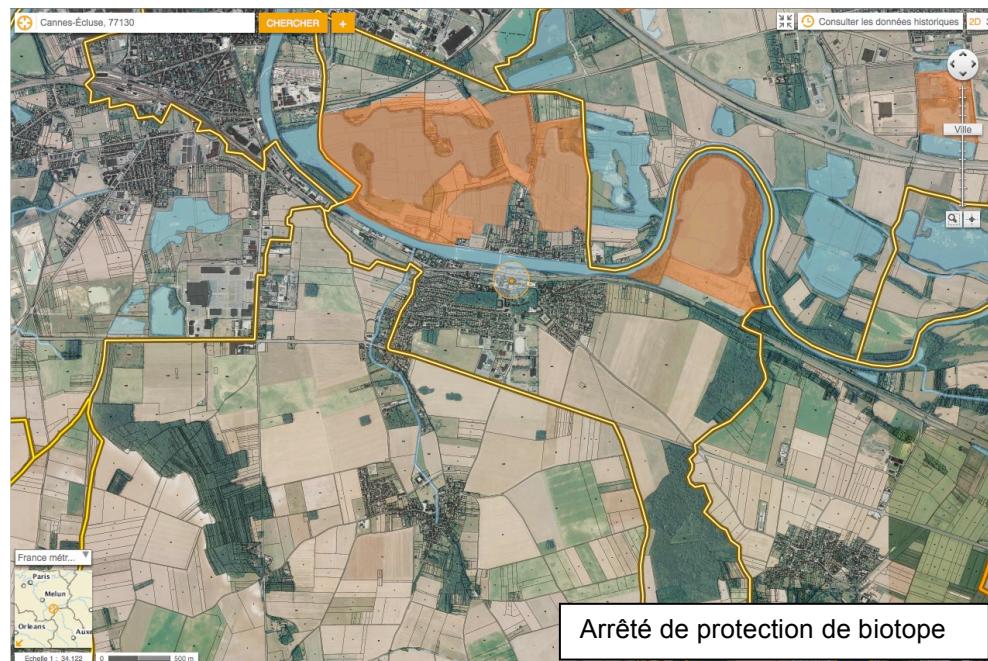
*

* * *

b) *Les milieux naturels sensibles identifiés :*

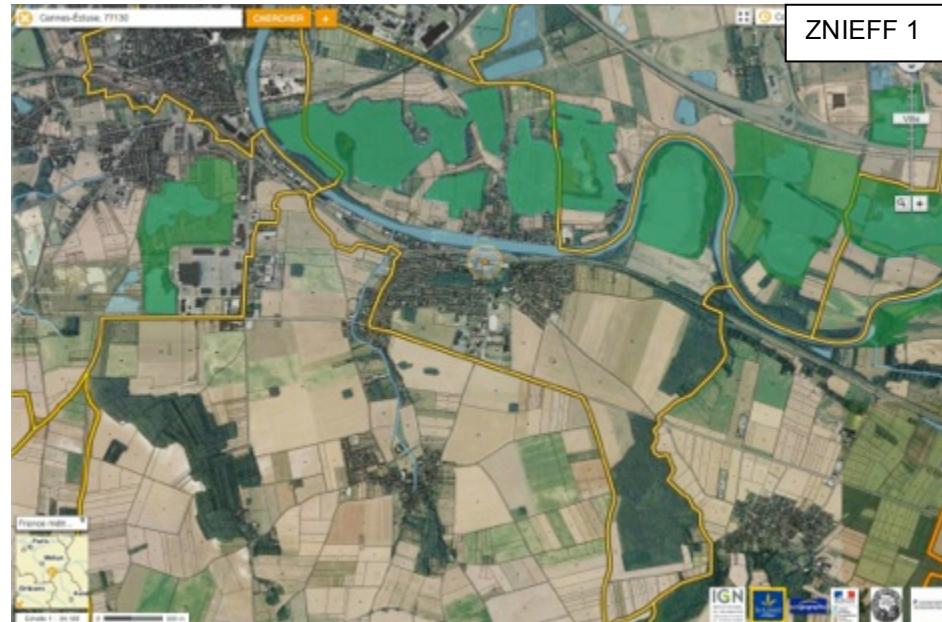
Les caractéristiques de cette mosaïque naturelle en font un milieu riche et important pour la biodiversité de l'échelle locale à l'échelle européenne (réseau Natura2000). En effet, le territoire communal est concerné par une ZNIEFF de type 1, une ZNIEFF de type 2, une ZICO et une ZPS. De plus, il existe un arrêté de protection de biotope, d'habitat naturel ou de site d'intérêt géologique et une réserve naturelle régionale.

Il est toutefois à noter que ces milieux exceptionnels pour leurs caractéristiques et leurs richesses se trouvent au Nord du territoire, dans le lit de l'Yonne. La Voie ferrée constitue la limite Sud de ces zones.

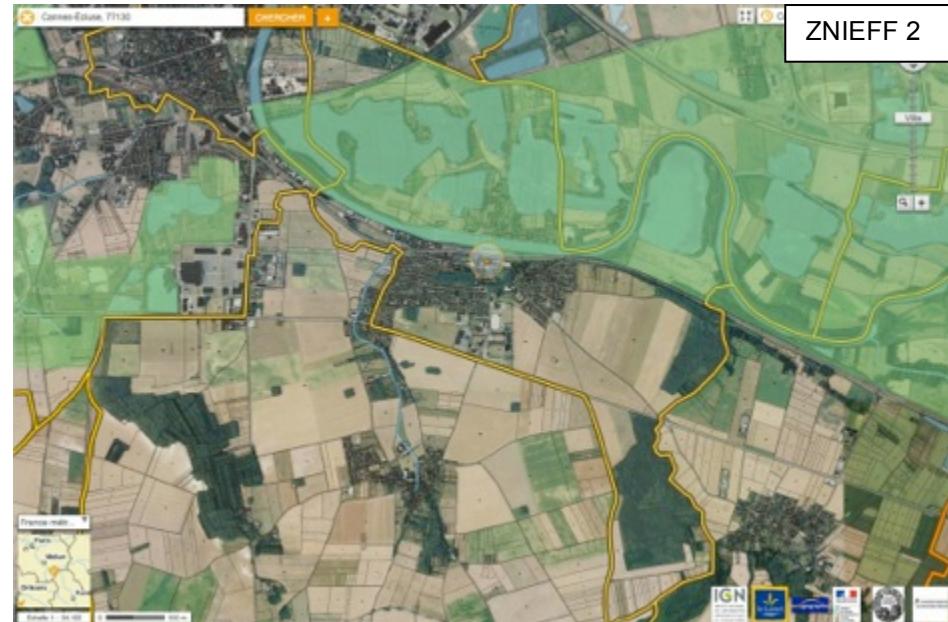


1

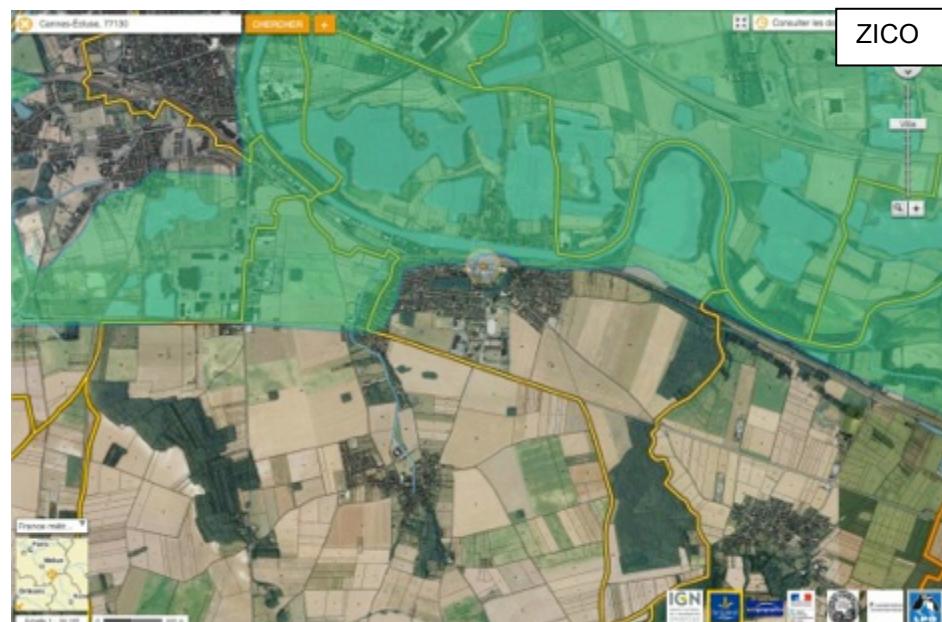
*



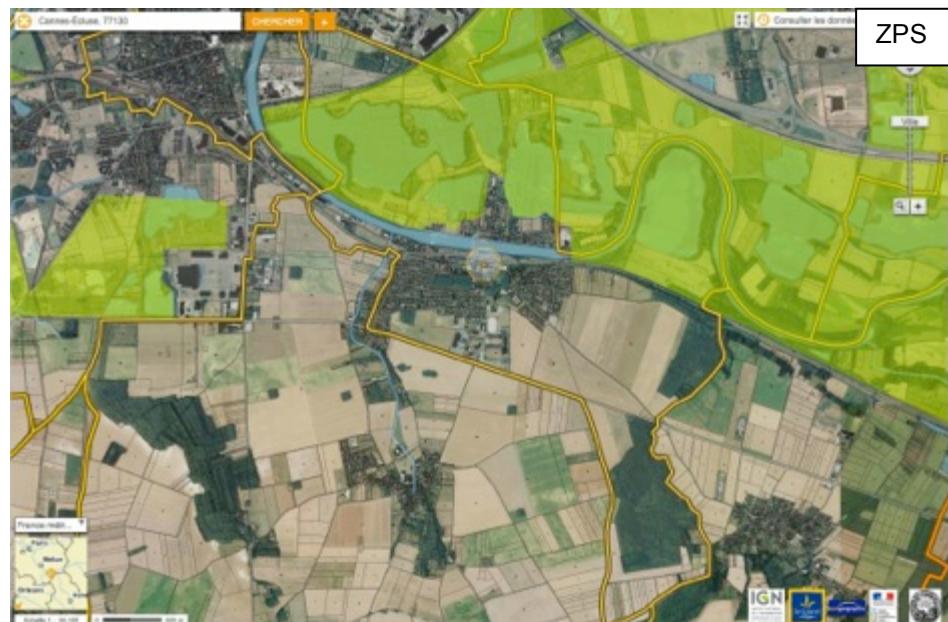
ZNIEFF 1



ZNIEFF 2



ZICO



ZPS

c) *Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF ; source : INPN-MNHN) :*

Deux ZNIEFF sont identifiées dans le territoire communal. Une ZNIEFF de type 1 « Plans d'eau de Cannes-Ecluse » (110620012) et une ZNIEFF de type 2 : « Basse vallée de l'Yonne » (110620073).

L'inventaire national des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) est un outil majeur de connaissance de la valeur écologique et patrimoniale d'un milieu naturel français. Il **liste les milieux naturels d'intérêt et indique la présence d'espèces faunistiques et floristiques rares**. La ZNIEFF est un « socle » pour la politique de préservation des espaces naturels. Elle joue un rôle d'aide à la décision et permet de concilier l'élaboration d'un projet et l'existence d'une zone de fort intérêt biologique. On distingue les ZNIEFF de types 1 et 2.

La **ZNIEFF de type 1** est un secteur d'une superficie restreinte. Elle est caractérisée par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel ou régional. Elle abrite obligatoirement au moins une espèce ou un habitat caractéristique remarquable ou rare, justifiant d'une valeur patrimoniale plus élevée que celle du milieu environnant.

La **ZNIEFF de type 2** est un grand ensemble naturel (massif forestier, vallée, plateau...) riche et peu modifié, ou qui offre des potentialités biologiques importantes. Elle contient des milieux naturels formant un ou plusieurs ensembles possédant une cohésion élevée et entretenant de fortes relations entre eux. Elle se distingue de la moyenne du territoire régionale environnant par son contenu patrimonial plus riche et son degré d'artificialisation plus faible.

*

* * *

La ZNIEFF 1 : Plans d'eau de Cannes-Ecluse :

Elle est constituée notamment de pelouses alluviales et humides du Mesobromion (34.324*), de prairies de fauche des plaines médio-européennes (38.22*) et de roselières (53.1*) qui représentent les milieux déterminants pour la désignation de cette ZNIEFF. Elle accueille aussi les milieux suivants : eaux mésotrophes (22.12*), fourrés médio-européens sur sol fertile (31.81*), communautés à Reine des prés et communautés associées (37.1*), franges des bords boisés ombragés (37.72*), bois d'Ormes à petites feuilles (41.F1*), bois de Frênes et d'Aulnes des rivières à eaux lentes (44.33) et des zones rudérales (87.2*).

* : classification Corine biotope

Ces habitats accueillent 17 espèces déterminantes :

Insectes	Oiseaux	Mammifères
<i>Apatura ilia</i>	<i>Aythya fuligula</i>	<i>Nyctalus leisleri</i>
<i>Apatura iris</i>		<i>Nyctalus noctula</i>
<i>Aporia crataegi</i>		<i>Pipistrellus kuhlii</i>
<i>Carcharodus alceae</i>		<i>Pipistrellus nathusii</i>
<i>Gomphus vulgatissimus</i>		
<i>Iphiclidès podalirius</i>		
<i>Libellula fulva</i>		
<i>Lysandra bellargus</i>		
<i>Mantis religiosa</i>		
<i>Melanargia galthea</i>		
<i>Onychogomphus forcipatus</i>		
<i>Oxygastra curtisii</i>		



*

* * *

La ZNIEFF 2 : Basse vallée de l'Yonne (n°110620073) :

Elle abrite les milieux déterminants suivants : Pelouses alluviales et humides du Mesobromion (34.324*), prairies humides eutrophes (37.2*), prairies de fauche de basse altitude (38.2*), prairies de fauche des plaines médio-européennes (38.22*), roselières (53.1*) et phragmitaies (53.11*), mais aussi de nombreux autres milieux tels que eaux douces stagnantes, eaux mésotrohpes...

* : classification Corine biotope

Ces habitats accueillent 75 espèces déterminantes et 643 autres espèces.

Amphibiens, batraciens	Insectes	Insectes	Mammifères	Oiseaux	Poissons	Reptiles	Plantes
Bufo calamita (Laurenti, 1768)	Aiolopus thalassinus (Fabricius, 1781)	Leucorrhinia caudalis (Charpentier, 1840)	Myotis daubentonii (Kuhl, 1817)	Acrocephalus schoenobaenus (Linnaeus, 1758)	Esox lucius Linnaeus, 1758	Zootoca vivipara (Lichtenstein, 1823)	Eleocharis acicularis (L.) Roem. & Schult., 1817
	Apatura ilia (Denis & Schiffermüller, 1775)	Libellula fulva O. F. Müller, 1764	Myotis daubentonii (Kuhl, 1817)	Acrocephalus schoenobaenus (Linnaeus, 1758)			Lathyrus vernus f. vernus
	Apatura ilia (Denis & Schiffermüller, 1775)	Libellula fulva O. F. Müller, 1764	Nyctalus leisleri (Kuhl, 1817)	Actitis hypoleucos Linnaeus, 1758			Mentha aquatica L., 1753
	Apatura iris (Linnaeus, 1758)	Lysandra bellargus (Rottemburg, 1775)	Nyctalus leisleri (Kuhl, 1817)	Alcedo atthis (Linnaeus, 1758)			Mentha pulegium L., 1753
	Apatura iris (Linnaeus, 1758)	Mantis religiosa (Linnaeus, 1758)	Nyctalus noctula (Schreber, 1774)	Anas strepera Linnaeus, 1758			Myriophyllum verticillatum L., 1753
	Aporia crataegi (Linnaeus, 1758)	Mantis religiosa (Linnaeus, 1758)	Nyctalus noctula (Schreber, 1774)	Aythya fuligula (Linnaeus, 1758)			Pyrola rotundifolia var. rotundifolia
	Boloria dia (Linnaeus, 1767)	Melanargia galathea (Linnaeus, 1758)	Nyctalus noctula (Schreber, 1774)	Aythya fuligula (Linnaeus, 1758)			Spirodela polyrhiza (L.) Schleid., 1839
	Calopteryx virgo (Linnaeus, 1758)	Melanargia galathea (Linnaeus, 1758)	Pipistrellus kuhlii (Kuhl, 1817)	Aythya fuligula (Linnaeus, 1758)			
	Carcharodus alceae (Esper, 1780)	Nymphalis polychloros (Linnaeus, 1758)	Pipistrellus nathusii (Keyserling & Blasius, 1839)	Burhinus oedicnemus (Linnaeus, 1758)			
	Chorthippus dorsatus (Zetterstedt, 1821)	Onychogomphus forcipatus forcipatus (Linnaeus, 1758)		Dryocopus martius (Linnaeus, 1758)			
	Conocephalus dorsalis (Latrelle, 1804)	Orthetrum brunneum (Fonscolombe, 1837)		Lanius collurio Linnaeus, 1758			
	Conocephalus dorsalis (Latrelle, 1804)	Oxygastra curtisii (Dale, 1834)		Milvus migrans (Boddaert, 1783)			
	Erythromma lindenii (Selys, 1840)	Oxygastra curtisii (Dale, 1834)		Nycticorax nycticorax (Linnaeus, 1758)			
	Erythromma lindenii (Selys, 1840)	Plebejus argyrognomon (Bergsträsser, 1779)		Sterna hirundo Linnaeus, 1758			
	Glaucopsyche alexis (Poda, 1761)	Roeseliana roeselii roeselii (Hagenbach, 1822)		Sternula albifrons (Pallas, 1764)			
	Gomphus vulgatissimus (Linnaeus, 1758)	Ruspolia nitidula (Scopoli, 1786)		Vanellus vanellus (Linnaeus, 1758)			
	Gryllotalpa gryllotalpa (Linnaeus, 1758)	Ruspolia nitidula (Scopoli, 1786)					
	Iphiclides podalirius (Linnaeus, 1758)	Ruspolia nitidula (Scopoli, 1786)					
	Iphiclides podalirius (Linnaeus, 1758)	Stethophyma grossum (Linnaeus, 1758)					
	Ischnura pumilio (Charpentier, 1825)	Stethophyma grossum (Linnaeus, 1758)					

d) Les Zones Humides:

Les zones humides ont un rôle important dans la préservation de la ressource en eau.

D'un point de vue quantitatif, elles permettent de stocker de grandes quantités d'eau lors des périodes de crues, qui seront par la suite relarguées dans le cours d'eau tout au long de la saison sèche (étiage), permettant de maintenir un débit constant et d'éviter les assecs.

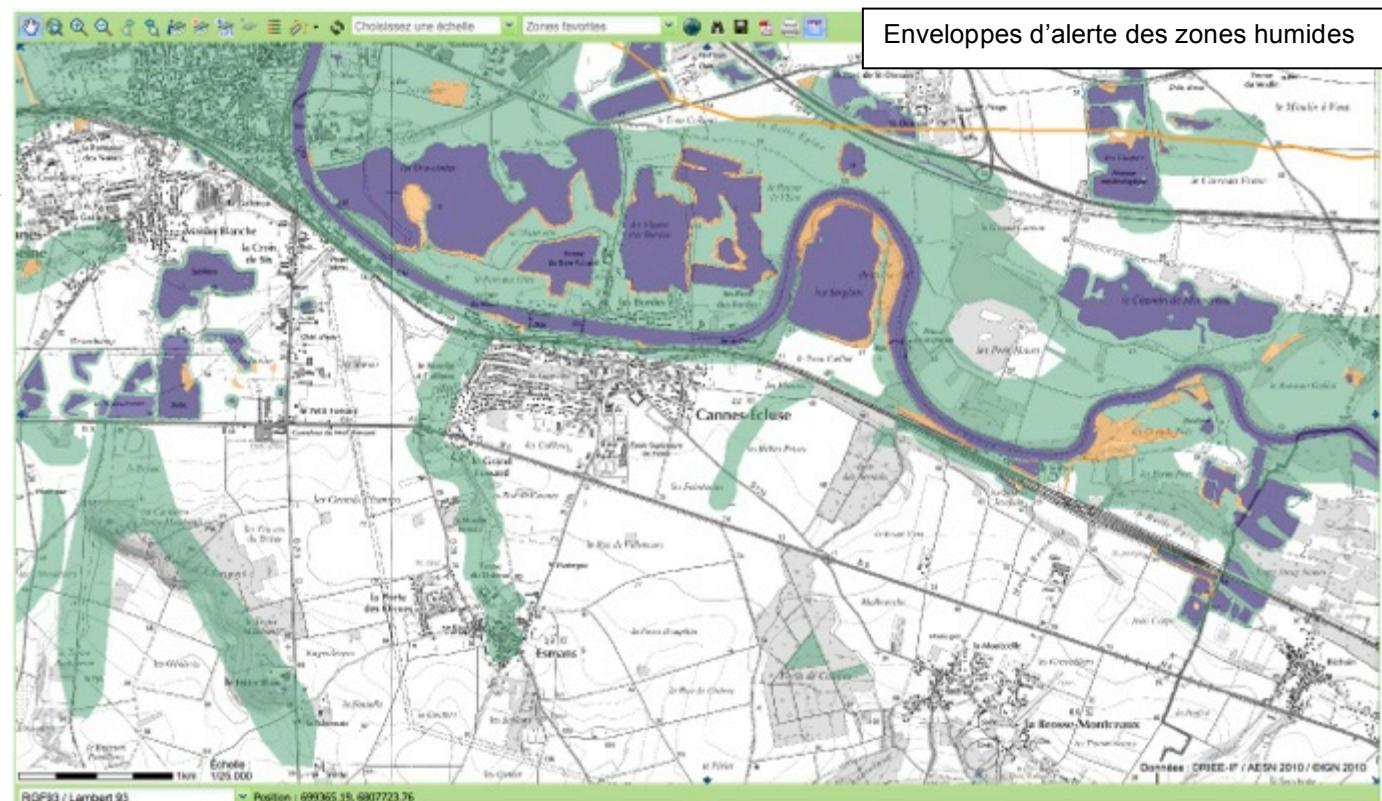
D'un point de vue qualitatif, elles sont d'excellents filtres naturels, grâce aux espèces végétales qui s'y développent (roseaux, massettes, joncs...) et dont les capacités d'épuration sont avérées.

Enfin, ces espaces naturels sont également **d'importants réservoirs de biodiversité** : flore caractéristique, oiseaux, amphibiens, libellules...

De par ces fonctions, elles contribuent à l'atteinte du bon état des masses d'eau. Cependant, mal connues, mal identifiées, elles sont fortement menacées.

Leur superficie, et leur qualité ont fortement diminué dans ces 30 dernières années. Elles nécessitent à ce titre la mise en place d'une politique de protection et de restauration ambitieuse.

Pour faciliter la préservation des zones humides et leur intégration dans les politiques de l'eau, de la biodiversité et de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Île-de-France, la DRIEE a lancé en 2009 une étude visant à consolider la connaissance des secteurs potentiellement humides de la région selon les deux familles de critères mises en avant par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié - critères relatifs au sol et critères relatifs à la végétation.



4

* * *

Cette étude a abouti à une cartographie de synthèse qui partitionne la région en cinq classes selon la probabilité de présence d'une zone humide et le caractère de la délimitation qui conduit à cette analyse.

Elle s'appuie sur :

- un bilan des études et une compilation des données préexistantes ;
- l'exploitation d'images satellites pour enrichir les informations sur le critère sol.

L'ensemble de ces données ont ainsi été croisées, hiérarchisées et agrégées pour former une cartographie des enveloppes d'alerte humides.

Le tableau ci-contre donne la surface des enveloppes d'alerte une fois les données hiérarchisées et agrégées ; il présente également une description succincte des différentes classes.

Les zones humides recouvrent des milieux très différents : vasières, marais et lagunes littoraux, étangs, prés salés, prairies humides, mares, forêts alluviales, tourbières...

Ce sont des milieux intermédiaires entre la terre et l'eau avec pour caractéristiques :

- présence d'eau au moins une partie de l'année
- présence de sols hydromorphes (saturés en eau)
- présence de végétation hygrophile – "qui aime l'eau" – adaptées à la submersion ou aux sols saturés d'eau.

Classe	Type d'information	Surface (km2)	% de l'Ile-de-France
Classe 1	Zones humides de façon certaine et dont la délimitation a été réalisée par des diagnostics de terrain selon les critères et la méthodologie décrits dans l'arrêté du 24 juin 2008 modifié	1	0,01 %
Classe 2	Zones dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté : <ul style="list-style-type: none"> - zones identifiées selon les critères de l'arrêté mais dont les limites n'ont pas été calées par des diagnostics de terrain (photo-interprétation) - zones identifiées par des diagnostics terrain mais à l'aide de critères ou d'une méthodologie qui diffère de celle de l'arrêté 	227	1,9 %
Classe 3	Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.	2 439	20,1 %
Classe 4	Zones présentant un manque d'information ou pour lesquelles les informations existantes indiquent une faible probabilité de zone humide.	9 280	76,5 %
Classe 5	Zones en eau, ne sont pas considérées comme des zones humides	182	1,5%
Total		12 129	100 %

*

* * *

La commune présente plusieurs zones humides de deuxième et troisième classes. Des zones en classes 5 sont aussi identifiées dans le territoire communal, il s'agit de zone en eau donc pas de zones humides mais qui peuvent être liées à des zones humides.

La commune présente notamment des zones humides liées aux eaux courantes : berges, prairies humides, roselières, zones de ripisylve et boisements alluviaux le long de l'aqueduc. Il existe aussi une présomption de zone humide (classe 3) dans la forêt de Cannes qui peut être liée à une source et le long du ruisseau du « Grand Fossard ». L'intérêt biologique réside alors dans leurs strates arbustive et herbacée. En effet, les conditions particulières d'humidité des sols et d'ombrage permettent à certaines espèces patrimoniales de trouver un habitat naturel aujourd'hui devenu rare.

Menaces et enjeux portant sur les zones humides :

- Aménagements susceptibles de compromettre l'existence des zones humides et leur qualité hydrologique et biologique :
 - les comblements, exhaussements, affouillements
 - la création de plans d'eau artificiels
 - le drainage, le remblaiement ou le comblement, dépôt divers,
 - le défrichement des landes
 - l'imperméabilisation des sols
 - la plantation de boisements susceptibles de remettre en cause les particularités écologiques de la zone.
- Enjeux liés à la fréquentation du public. Seules les constructions et installations et équipements strictement liées et nécessaires à la sécurité, à la gestion et à la valorisation du milieu pour le public sur des espaces ouverts au public peuvent être autorisés sous réserve d'une bonne insertion dans le site.
- Enjeux de conservation de la biodiversité existante sur les zones humides : éviter de planter des espèces cataloguées invasives ou des essences horticoles ou non locales.

*

* * *

e) *La Zone de Protection Spéciale (ZPS ; source DOCOB)*

L'arrêté du 12 avril 2006 désigne le site de la Bassée et plaines adjacentes comme Zone de Protection Spéciale au titre de la Directive Oiseaux.

La Bassée est une vaste plaine alluviale de la Seine bordée par un coteau marqué au nord et par un plateau agricole au sud. Elle abrite une importante diversité de milieux qui conditionnent la présence d'une avifaune très riche. Sa désignation en tant que ZPS découle de la ZICO « IF03 Bassée et plaines adjacentes » qui s'étend sur 40 000ha et englobe l'ensemble de la vallée et d'importants espaces agricoles alentours. La désignation en ZPS concerne alors les territoires les plus appropriés en nombre et en superficie pour la conservation des espèces d'oiseaux de l'annexe I et des espèces migratrices dont la venue est régulière qui ont été recensées pour l'établissement de la ZICO.

Parmi les milieux les plus remarquables figurent, la forêt alluviale, la seule de cette importance en Ile-de-France et un ensemble relictuel de prairies humides. On y trouve également un réseau de noues et de milieux palustres d'un grand intérêt écologique. Des espèces telle que la Pie-grièche grise, menacée au plan national, y trouvent leur dernier bastion régional.

Les plans d'eau liés à l'exploitation des granulats alluvionnaires possèdent un intérêt ornithologique très important, notamment ceux qui ont bénéficié d'une remise en état à vocation écologique.

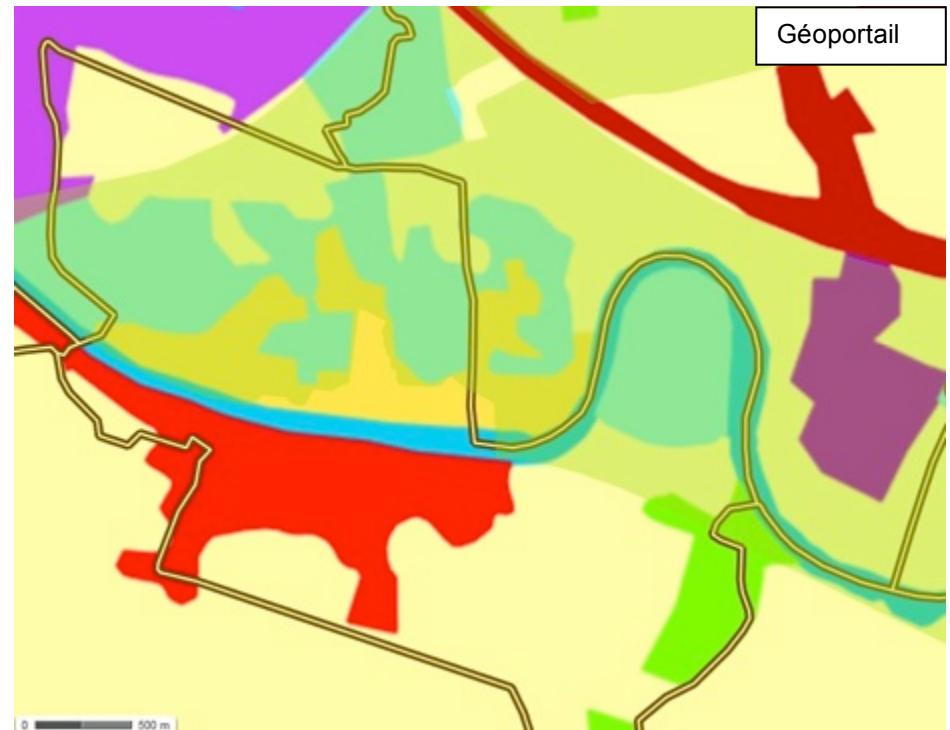
Les boisements tels que ceux de la forêt de Sourdun permettent à des espèces telles que les Pics mars et noirs, ainsi que l'Autour des Palombes de se reproduire. Enfin, les zones agricoles adjacentes à la vallée abritent la reproduction des trois espèces de busard ouest-européennes, de l'Oedicnème criard et jusqu'au début des années 1990 de l'Outarde canepetière.

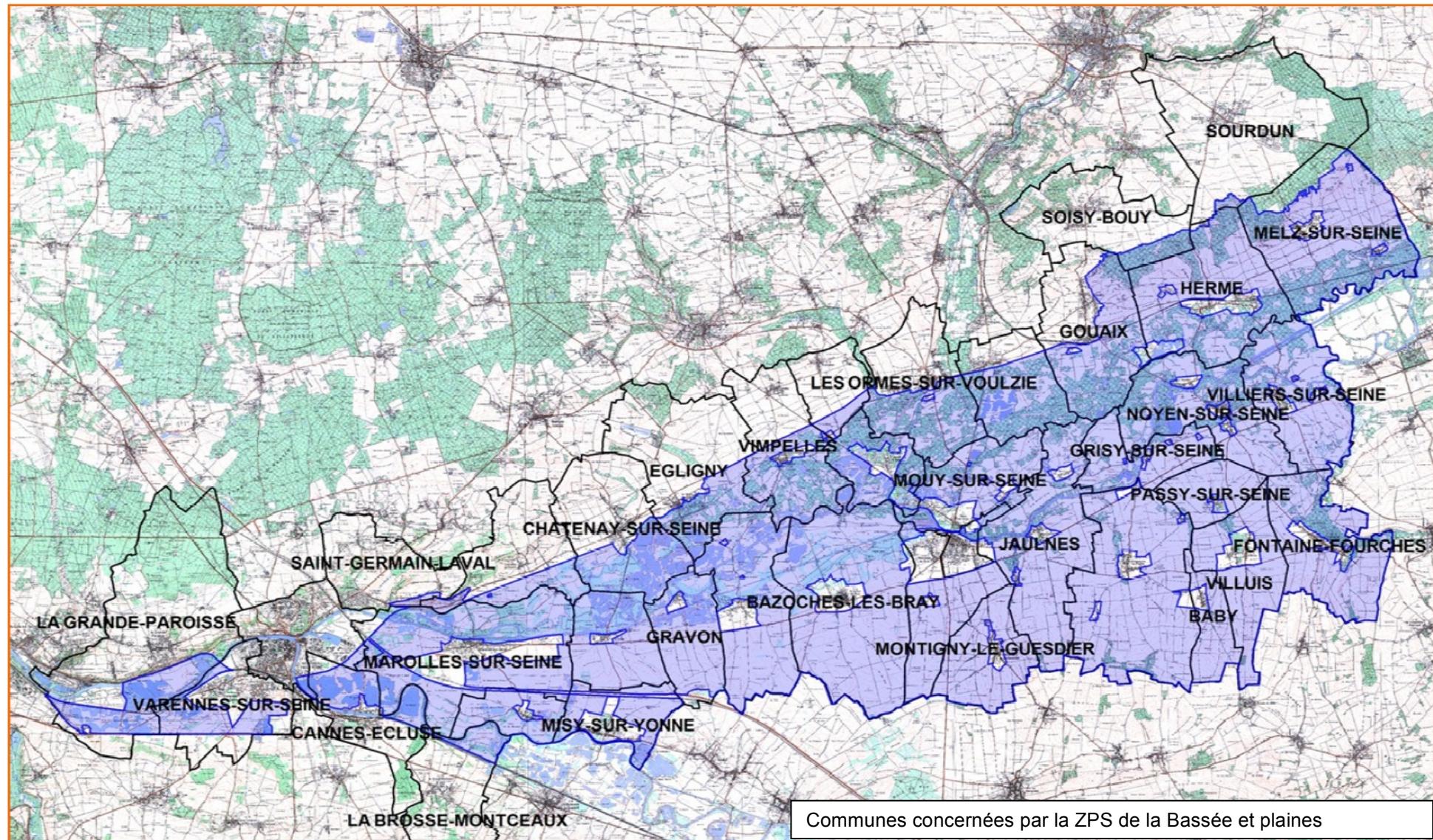
Les différents habitats sont représentés sur la carte ci-contre (typologie Corine Land Cover)

La richesse ornithologique de la Bassée est menacée par divers paramètres :

- diminution des surfaces inondables par régularisation du débit de la Seine;
- régression des prairies naturelles;
- utilisation ludique des plans d'eau;
- augmentation des surfaces irriguées;
- pression de l'urbanisation et des infrastructures notamment à l'ouest du site.

60% du territoire de cette ZPS est sous le régime de propriété privée. Les 40% restant sont partagés entre les domaines communaux, départementaux, régionaux et étatiques.





Habitats et espèces présents sur le site

3 grands types de milieux

-Milieux ouverts

-Milieux humides

-Milieux boisés et ripisylves (berges boisées)

- Cultures 16 661,3 ha	60,3%
- Boisements 6 572,9 ha	23,8%
- Plans d'eau et cours d'eau 2 276,8 ha	8,2%
- Prairies 801,8 ha	2,9%
- Zones arbustives 277,4 ha	1,0%
- Zones humides 75,0 ha	0,3%
- Secteurs anthroposés 702,6 ha	2,5%
- Habitations et jardins 163,3 ha	0,6%
- Infrastructures de transport 71,8 ha	0,3%
- Pelouses 39,3ha	0,1%

38 espèces d'intérêt communautaire

19 nicheuses sur les dix dernières années

5 nicheuses potentielles

7 hivernantes dont 2 nicheuses potentielles

11 migratrices dont 2 nicheuses potentielles

En résumé, la plus grande richesse francilienne pour l'avifaune.

Ces habitats abritent de nombreuses espèces d'oiseaux sédentaires ou migratrices visées par l'Annexe I de la Directive 79/409/CEE du Conseil ainsi que d'autres espèces remarquables.

Nom latin	Nom vernaculaire de l'espèce	Statut sur la ZPS	Structure et fonctionnalité de l'habitat de l'espèce sur la ZPS	Etat de conservation à l'échelle de l'UE 25 (Birdlife, 2004)
<i>Circus pygargus</i>	Busard cendré	Hôte occasionnel	Habitat dégradé	Favorable
<i>Circus aeruginosus</i>	Busard des roseaux	Hôte occasionnel	Habitat fragmenté et en régression	Favorable
<i>Sterna albifrons</i>	Sterne naine	Hôte occasionnel à régulier	Habitat fragmenté, fortement dépendant de l'action de l'homme	Défavorable
<i>Circus cyaneus</i>	Busard St-Martin	Hôte occasionnel et hivernant	Habitat dégradé	Défavorable
<i>Nycticorax nycticorax</i>	Bihoreau gris	Hôte régulier	Habitat fragmenté	Favorable
<i>Ictobrychus minutus</i>	Blongios nain	Hôte régulier	Habitat fragmenté	Défavorable
<i>Pernis apivorus</i>	Bondrée épivore	Hôte régulier	Manque d'habitat favorable	Favorable
<i>Alauda migrans</i>	Milan noir	Hôte régulier	Habitat fragmenté	Favorable
<i>Ichthyaetus melanocephalus</i>	Mouette mélancocéphale	Hôte régulier	Habitat fragmenté, fortement dépendant de l'action de l'homme	Favorable
<i>Buteo buteo</i>	Oedicnème criard	Hôte régulier	Habitat dégradé	Défavorable
<i>Dendrocopos medius</i>	Pic mar	Hôte régulier	Habitat fragmenté et en régression	Favorable
<i>Dryocopus martius</i>	Pic noir	Hôte régulier	Habitat fragmenté et en régression	Favorable
<i>Lanius collurio</i>	Pie-grièche écorcheur	Hôte régulier	Habitat en régression et dégradé	Défavorable
<i>Sterna hirundo</i>	Sterne pierregarin	Hôte régulier	Habitat fragmenté, fortement dépendant de l'action de l'homme	Favorable
<i>Alcedo atthis</i>	Martin-pêcheur d'Europe	Hôte régulier et hivernant	Habitat dégradé	Défavorable
<i>Crex crex</i>	Râle des genêts	Hôte très rare	Habitat en régression	Défavorable
<i>Falco columbarius</i>	Faucon émerillon	Hivernant	Non évalué	Défavorable
<i>Astro nomineus</i>	Hibou des marais	Hivernant	Non évalué	Défavorable
<i>Buteo stelleri</i>	Butor étoilé	Hivernant et nicheur potentiel	Habitat fragmenté et en régression	Défavorable
<i>Alauda milvus</i>	Milan royal	Migrateur régulier	Non évalué	Défavorable
<i>Pandion haliaetus</i>	Balbuzard pécheur	Migrateur régulier et éléveur potentiel	Quelques potentialités mais manque d'habitats favorables à la nidification	Favorable
<i>Gavia immer</i>	Plongeon imbrin	Hivernant occasionnel	-	Favorable
<i>Arergus albellus</i>	Harle piette	Hivernant occasionnel à régulier	Habitat satisfaisant	Défavorable
<i>Egretta alba</i>	Grande aigrette	Hivernant régulier	Habitat satisfaisant	Favorable

Nom latin	Nom vernaculaire de l'espèce	Statut sur la ZPS	Structure et fonctionnalité de l'habitat de l'espèce sur la ZPS	Etat de conservation à l'échelle de l'UE 25 (Birdlife, 2004)
<i>Falco peregrinus</i>	Faucon pèlerin	Hivernant régulier et nicheur potentiel	Habitat satisfaisant	Favorable
<i>Recurvirostra avosetta</i>	Avocette élégante	Migrateur occasionnel	Habitat fragmenté	Favorable
<i>Aythya nyroca</i>	Fuligule nyroca	Migrateur occasionnel	Habitat satisfaisant	Défavorable
<i>Chlidonias niger</i>	Guifette noire	Migrateur régulier	Habitat satisfaisant	Défavorable
<i>Tringa glareola</i>	Chevalier sylvain	Migrateur régulier	Habitat satisfaisant	Défavorable
<i>Pluvialis apricaria</i>	Pluvier doré	Migrateur régulier	Habitat satisfaisant	Défavorable
<i>Grus grus</i>	Grue cendrée	Migrateur régulier avec stationnements occasionnels	Habitat fragmenté	Défavorable
<i>Ciconia ciconia</i>	Cigogne blanche	Migrateur régulier et nicheur potentiel	Habitat satisfaisant	Défavorable
<i>Himantopus himantopus</i>	Echasse blanche	Hôte occasionnel	Habitat satisfaisant	Favorable
<i>Ardea purpurea</i>	Héron pourpré	Hôte potentiel	Habitat fragmenté	Défavorable
<i>Luscinia svecica</i>	Gorgebleue à miroir	Hôte probable	Habitat fragmenté	Favorable
<i>Egretta garzetta</i>	Aigrette garzette	Hôte probable	Habitat fragmenté	Favorable
<i>Ciconia nigra</i>	Cigogne noire	Occasionnel	Habitat insatisfaisant	Défavorable
<i>Ardeola ralloides</i>	Crabier chevelu	Occasionnel	-	Défavorable

Toutes ces espèces figurent aux annexes I et II de la Directive 79/409/CEE du Conseil. Cette Directive concerne les oiseaux vivant à l'état sauvage ainsi que leurs œufs, nids et habitats.

Elle vise à :

- Protéger, gérer et réguler toutes les espèces d'oiseaux vivant naturellement à l'état sauvage sur le territoire européen des États membres - y compris les œufs de ces oiseaux, leurs nids et leurs habitats;
- Réglementer l'exploitation de ces espèces.

Les États membres doivent également préserver, maintenir ou rétablir les biotopes et les habitats de ces oiseaux en:

- Crément des zones de protection;
- Entretenant les habitats;
- Rétablissant les biotopes détruits;
- Crément des biotopes.

Des mesures de protection spéciale des habitats sont arrêtées pour certaines espèces d'oiseaux identifiées par les directives (annexe I) et les espèces migratrices, ce qui est le cas des oiseaux cités dans la liste précédente.

Il est notamment interdit:

- De tuer ou de capturer intentionnellement les espèces d'oiseaux couverts par les directives. Celles-ci autorisent néanmoins la chasse de certaines espèces à condition que les méthodes de chasse utilisées respectent certains principes (utilisation raisonnée et équilibrée, chasse en dehors de la migration ou de la reproduction, interdiction de méthodes de mise à mort ou de capture massive ou non sélective);
- De détruire, d'endommager et de ramasser leurs nids et leurs œufs;
- De les perturber intentionnellement;
- De les détenir.

Sauf exceptions, notamment pour certaines espèces chassables, ne sont pas non plus autorisées la vente, le transport pour la vente, la détention pour la vente et la mise en vente des oiseaux vivants et morts, ainsi que de toute partie de l'oiseau ou de tout produit issu de celui-ci.

Les États membres doivent encourager les recherches et les travaux en faveur de la protection, de la gestion et de l'exploitation des espèces d'oiseaux visées par les directives.

*

* * *

Menaces, pressions et activités ayant une incidence sur le site

Impacts et activités sur le site

Libellé	Influence	Intensité
Abandon de systèmes pastoraux, sous-pâturage	Négative	Forte
Bâtiments agricoles, constructions dans le paysage	Non évaluée	Faible
Canalisation et dérivation des eaux	Négative	Faible
Canalisations (gaz, pétrole...)	Non évaluée	Faible
Chasse	Non évaluée	Forte
Elevage	Positive	Faible
Extraction de sable et graviers	Positive	Forte
Habitations dispersées	Négative	Faible
Inondation (processus naturels)	Positive	Forte
Irrigation	Négative	Moyenne
Lignes électriques et téléphoniques	Non évaluée	Faible
Modification des pratiques culturelles (y compris la culture perenne de produits forestiers non ligneux : oliviers, vergers, vignes...)	Négative	Forte
Pollution des eaux de surfaces (limniques et terrestres, marines et saumâtres)	Négative	Faible
Pêche de loisirs	Non évaluée	Faible
Sentiers, chemins, pistes cyclables (y compris route forestière)	Non évaluée	Faible
Sports nautiques	Négative	Moyenne
Sylviculture et opérations forestières	Négative	Moyenne
Voies de navigation	Négative	Moyenne

Impacts et activités aux alentours du site

Libellé	Influence	Intensité
Routes, autoroutes	Négative	Moyenne
Urbanisation continue	Négative	Forte
Urbanisation discontinue	Négative	Forte
Voie ferrée, TGV	Négative	Faible
Zones industrielles ou commerciales	Négative	Forte

f) Arrêté de protection de biotope, d'habitats naturels ou de sites d'intérêt géologique

L'arrêté préfectoral 99 DAI 1 CV n°110 du 16 juillet 1999, permet la protection du biotope de la zone dite des « Plans d'eau de Cannes-Ecluse » (FR3800500). Cette zone a été définie considérant que l'ensemble du site forme une unité paysagère, écologique et fonctionnelle indissociable où nichent, stationnent ou hivernent des espèces d'oiseaux protégées, dont certaines rares en Ile de France et notamment : Plongeon catmarin (*Gavia stellata*), Plongeon arctique (*Gavia artica*), Grèbe jougris (*Podiceps grisegena*), Fuligule nyroca (*Aythya nyroca*), Harle piette (*Mergus albellus*), Harpe bièvre (*Mergus merganser*), Sterne pierregarin (*Sterna hirundo*), Sterne naine (*Sterna albifrons*), Guifette moustac (*Chlidonias hybridus*) et Guifette noire (*Chlidonias niger*).

g) La réserve naturelle régionale

La délibération du Conseil Régional d'Ile de France n°CP 09-614 C du 9 juillet 2009 établit que considérant :

- l'intérêt particulier du site pour sa forte valeur floristique, faunistique (notamment avifaunistique),
- qu'il convient de soustraire le site à toute intervention susceptible de le dégrader, de maintenir et d'accroître la biodiversité,
- la reconnaissance nationale (arrêté préfectoral de protection du biotope portant protection des plans d'eau de Cannes-Ecluse) et européenne (ZPS « Bassée et plaines adjacentes ») du site.

Il est décidé de classer les Seiglats en Réserve Naturelle Régionale, propriété régionale, pour une durée de 12 ans.

Description de la réserve naturelle régionale les Seiglats (FR3900028) :

Ancienne carrière alluvionnaire près de la confluence Seine-Yonne, la réserve naturelle des Seiglats fait partie de la vaste plaine alluviale de la Bassée. Il s'agit d'un ensemble de zones humides d'intérêt européen constituée d'une mosaïque d'habitats variés : étang, marais, ripisylves (boisement de bord d'eau), roselières et pelouses à orchidées...

La taille de cet ensemble le rend particulièrement attractif pour l'avifaune, notamment en hiver. Les suivis réalisés ont permis de recenser 115 espèces d'oiseaux dont 43 nicheuses sur le site (sterne pierregarin, martin-pêcheur, bruant des roseaux, pics noir et épeichette), 28 espèces de papillons de jour (petit-mars changeant), 20 de libellules (cordulie à corps fin, gomphé vulgaire, gomphé à pinces), 9 espèces de poissons et plus de 200 espèces de végétaux dont la chondrille effilée, l'héliotrope d'Europe, le galéopsis des moissons ou la grande naïade. Une boucle piétonne balisée permet de découvrir cette diversité écologique et paysagère.



h) La trame verte et bleue

Déterminée par la loi Grenelle 2, la trame verte repose :

- Sur les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité, et notamment tout ou partie des espaces visés aux livres III et IV du Code de l'Environnement,
- Sur les corridors écologiques constitués des espaces naturels ou semi-naturels ainsi que des formations végétales linéaires ou ponctuelles, permettant de relier les espaces mentionnés à l'alinéa précédent,
- Sur les surfaces en couvert environnemental permanent mentionnées au I de l'article L. 211-14 du Code de l'Environnement (bandes enherbées).

Sur le plan de sa composition, la trame verte est constituée au minimum de deux composantes principales :

- Les réservoirs de biodiversité,
- Les corridors écologiques (ces derniers permettant les échanges entre les différents réservoirs de biodiversité).

Deux réservoirs de biodiversité peuvent être connectés par un ou plusieurs corridors notamment parce que les espèces présentes ont des exigences différentes. Les réservoirs de biodiversité fonctionnant en réseau jouent aussi le rôle de continuité écologique.

En première approche, la commune est traversée par un corridor écologique d'importance régionale et interrégionale. De plus, la Bassée est considérée comme un réservoir de biodiversité d'importance régionale et Cannes-Ecluse en fait partie. Ainsi, la place de la commune dans la trame écologique de la région est primordiale.



Carte de synthèse régionale schématique des éléments de la trame verte et bleue

Le SRCE se compose notamment de deux cartes :

- *La carte des composantes constitue l'état initial de la fonctionnalité des continuités écologiques. Elle présente l'ensemble des composantes des trames verte et bleue : les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques, ainsi que les principaux éléments de fragmentations, localisés et qualifiés.*
- *La carte des objectifs est une illustration et une spatialisation des objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue, priorisés au regard des enjeux nationaux, interrégionaux et régionaux identifiés dans le volet diagnostic du SRCE.*

Les principaux enjeux et objectifs de la trame verte et bleue : (Source : SRCE (approuvé le 26 septembre 2013) - Résumé non technique)

Les enjeux liés aux espaces agricoles :

- Ralentir le recul des terres agricoles et limiter la fragmentation des espaces cultivés,
- Limiter le recul des espaces prairiaux et des mosaïques agricoles associant cultures, prairies, friches et bosquets, indispensables pour l'accueil de la biodiversité, au premier rang desquelles les espèces auxiliaires des cultures,
- Stopper la disparition des zones humides alluviales et de la biodiversité associées, et maintenir les mares favorables aux populations d'amphibiens,
- Eviter la simplification des lisières entre cultures et boisements, importantes pour de nombreuses espèces telles que les musaraignes, les serpents et les oiseaux,
- Concilier productivité agricole et accueil de la biodiversité.

Les enjeux liés aux espaces forestiers :

- Favoriser le maintien de la biodiversité des peuplements forestiers (peuplements plurispécifiques et pluristratifiés, présence d'îlots de sénescence, de milieux connexes, comme les zones humides, les landes et les pelouses),
- Eviter la simplification des lisières entre les espaces boisés et les milieux ouverts (cultures, prairies, pelouses, landes, friches...) et aquatiques (cours d'eau, plans d'eau, mares),
- Limiter le fractionnement des espaces forestiers par les infrastructures de transports ainsi que les clôtures et l'isolement de nombreux massifs,
- Maintenir et restaurer les dernières connexions forestières dans l'espace urbain et périurbain,
- Maintenir la multifonctionnalité des espaces boisés (accueil du public, rôle économique, importante source d'aménités liées aux nombreux services écosystémiques).

Enjeux propres aux milieux aquatiques et humides :

- Réhabiliter les annexes hydrauliques (bras morts, marais) pour favoriser la diversité des habitats accessibles et éviter l'assèchement des zones humides indispensables au cycle de vie de certaines espèces (plusieurs espèces de poissons (dont les Brochets), oiseaux, papillons, autres invertébrés aquatiques),
- Aménager les ouvrages hydrauliques pour décloisonner les cours d'eau et rétablir la continuité écologique piscicole (en particulier pour les grands migrateurs : Saumons, Aloses, Lamproies marines) et sédimentaire : effacement des ouvrages, ouverture des vannages, passes à poisson,
- Réduire l'artificialisation des berges des cours d'eau et favoriser le développement d'habitats diversifiés capables d'accueillir des espèces aquatiques (poissons, invertébrés) et terrestres (oiseaux, insectes, chauves-souris) utilisant la végétation rivulaire,
- Stopper la disparition des zones humides.

Enjeux propres aux infrastructures de transports :

- Prévoir les aménagements nécessaires pour les infrastructures nouvelles visant à répondre aux enjeux de développement de l'agglomération parisienne, en particulier au niveau des réservoirs de biodiversité et sur les corridors régionaux les plus importants,
- Poursuivre et généraliser les pratiques de gestion des annexes naturelles (bermes, etc.) qui privilégient des méthodes adaptées à la biodiversité,
- Requalifier les infrastructures existantes, le plus souvent dénuées d'aménagement permettant leur franchissement par la faune (infrastructures anciennes et très utilisées),
- Atténuer l'impact des ouvrages routiers et ferroviaires sur le déplacement des espèces des mares et zones humides (amphibiens, mammifères...).

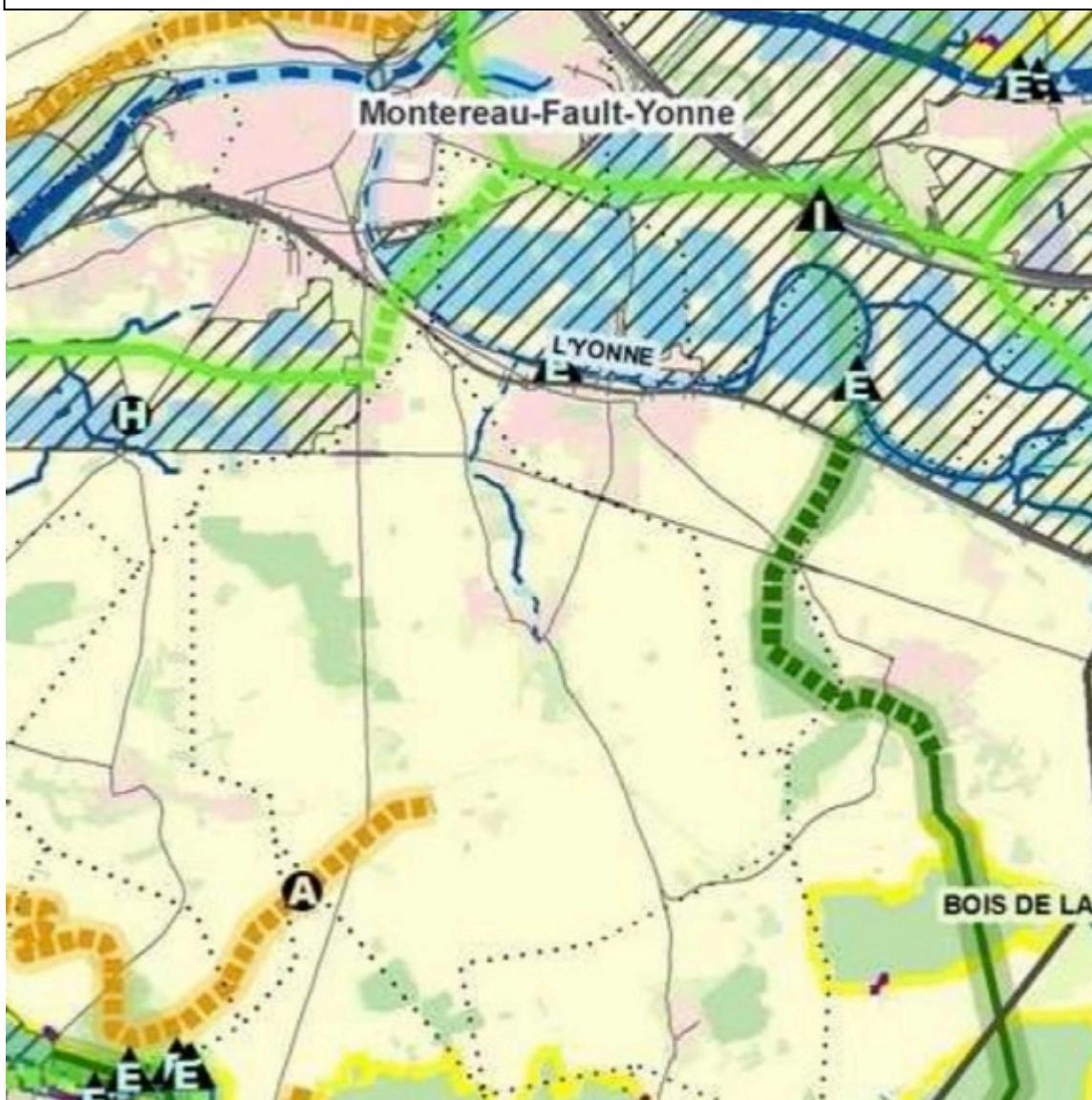
Les enjeux relatifs aux milieux urbains :

- Conforter les continuités écologiques de la ceinture verte, en particulier le long des vallées et au contact des forêts périurbaines,
- Maintenir, restaurer des continuités écologiques entre les espaces ruraux et le cœur urbain,
- Limiter la minéralisation des sols qui isole la faune du sol et réduit les habitats disponibles pour la faune et la flore en milieu urbain,
- Promouvoir et généraliser les pratiques de gestion des espaces verts et naturels adaptées à la biodiversité.

*

* * *

Carte des composantes des trames verte et bleue de la commune de Cannes-Ecluse



**CARTE DES COMPOSANTES DE LA TRAME Verte ET BLEUE
DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE**

CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Réserveurs de biodiversité

Réserveurs de biodiversité

Autres espaces d'intérêt écologique hors Ile-de-France

Autres espaces d'intérêt écologique hors Ile-de-France

Corridors de la sous-trame arborée

Corridors fonctionnels diffus au sein des réservoirs de biodiversité

Corridors fonctionnels entre les réservoirs de biodiversité

Corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité

Corridors de la sous-trame herbacée

Corridors fonctionnels des prairies, friches et dépendances vertes

Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes

Corridors des milieux calcaires à fonctionnalité réduite

Corridors et continuum de la sous-trame bleue

Cours d'eau et canaux fonctionnels

Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite

Cours d'eau intermittents fonctionnels

Cours d'eau intermittents à fonctionnalité réduite

Corridors et continuum de la sous-trame bleue

Cours d'eau et canaux fonctionnels

Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite

Cours d'eau intermittents fonctionnels

Cours d'eau intermittents à fonctionnalité réduite

Corridors et continuum de la sous-trame bleue

Cours d'eau et canaux fonctionnels

Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite

Cours d'eau intermittents fonctionnels

Cours d'eau intermittents à fonctionnalité réduite

Lisières urbanisées des boisements de plus de 100 hectares

Lisières agricoles des boisements de plus de 100 hectares

Limites régionales

Limites départementales

ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS

Obstacles des corridors arborés

Infrastructures fractionnantes

Obstacles des corridors calcaires

Coupures urbaines

Obstacles de la sous-trame bleue

Obstacles à l'écoulement (ROE v3)

Point de fragilité des corridors arborés

Routes présentant des risques de collisions avec la faune

Passages contraints au niveau d'un ouvrage sur une infrastructure linéaire

Passages difficiles dès au mitage par l'urbanisation

Passages prolongés en cultures

Cloûtures difficilement franchissables

Points de fragilité des corridors calcaires

Coupures boisées

Coupures agricoles

Points de fragilité des continuités de la sous-trame bleue

Secteurs riches en mares et mouillères récupérés par des infrastructures de transport

Milieux humides alluviaux récupérés par des infrastructures de transport

OCCUPATION DU SOL

Infrastructures de transport

Infrastructures routières majeures

Infrastructures ferroviaires majeures

Infrastructures routières importantes

Infrastructures ferroviaires importantes

Infrastructures routières de 2^e ordre

Infrastructures ferroviaires de 2^e ordre

Boisements

Formations herbacées

Cultures

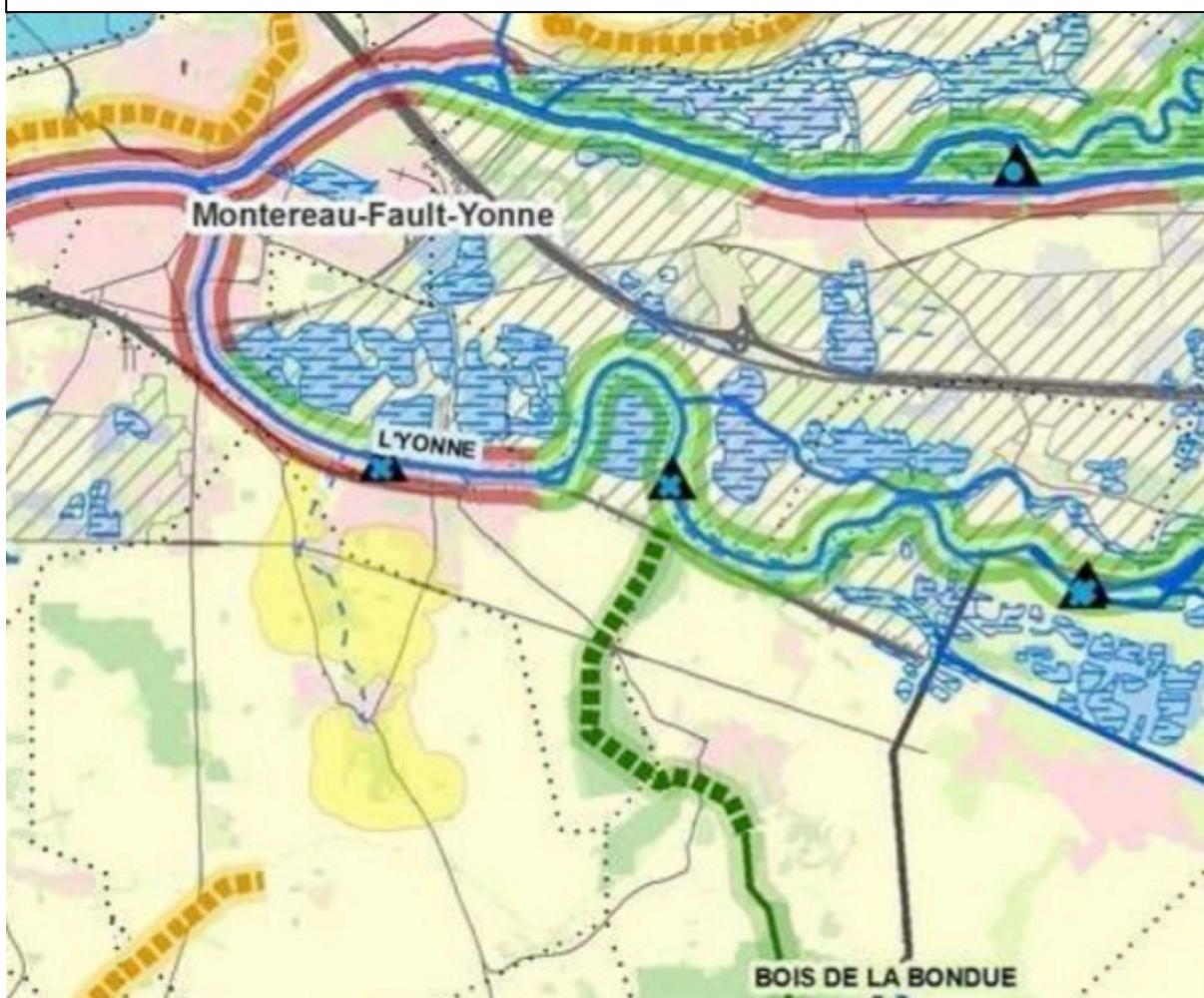
Plans d'eau et bassins

Carrières, ISD et terrains nus

Tissu urbain



Carte des objectifs de préservation et de restauration des trames verte et bleue de la commune de Cannes-Ecluse



CARTE DES OBJECTIFS DE PRÉSERVATION ET DE RESTAURATION DE LA TRAME Verte ET BLEUE DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE	
LEGENDE	
CORRIDORS À PRÉSERVER OU RESTAURER	ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS À TRAITER PRIORITAIREMENT
Principaux corridors à préserver — Corridors de la sous-trame arborée — Corridors de la sous-trame herbacée Corridors alluviaux — Fleuves et rivières — Canaux Principaux corridors à restaurer ou conforter — Corridors de la sous-trame arborée — Corridors des milieux calcaires — Corridors alluviaux en contexte urbain — Fleuves et rivières — Canaux Réseau hydrographique — Cours d'eau à préserver et/ou à restaurer — Autres cours d'eau intermittents à préserver et/ou à restaurer Connexions multitrames ○ Connexions entre les forêts et les corridors alluviaux ○ Autres connexions multitrames	Obstacles et points de fragilité de la sous-trame arborée — Coupures des réservoirs de biodiversité par les infrastructures majeures ou importantes ▲ Principaux obstacles ● Points de fragilité des corridors arborés Obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue — Cours d'eau souterrains susceptibles de faire l'objet d'opérations de réouverture ▲ Obstacles à traiter d'ici 2017 (L. 214-17 du code de l'environnement) ▲ Obstacles sur les cours d'eau ○ Secteurs riches en mares et mouillères recouverts par des infrastructures de transport ○ Milieux humides alluviaux recouverts par des infrastructures de transport
ÉLÉMENTS À PRÉSERVER	AUTRES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT MAJEUR pour le fonctionnement des continuités écologiques
■ Réservoirs de biodiversité ■ Milieux humides	■ Secteurs de concentration de mares et mouillères ■ Mosaïques agricoles ● Lisières agricoles des boisements de plus de 100 ha situées sur les principaux corridors arborés
OCCUPATION DU SOL	
Occupation du sol ■ Boisements ■ Formations herbacées ■ Cultures ■ Plans d'eau et bassins ■ Carrières, ISD et terrains nus ■ Tissu urbain — Limites régionales — Limites départementales	Infrastructures de transport — Infrastructures routières majeures — Infrastructures ferroviaires majeures — Infrastructures routières importantes — Infrastructures ferroviaires importantes — Infrastructures routières de 2 ^e ordre — Infrastructures ferroviaires de 2 ^e ordre

Le SRCE identifie l'Yonne et son lit majeur comme étant un réservoir de biodiversité d'importance régionale.

Sont identifiés aussi des corridors :

- de la trame bleue, interrompus par deux obstacles. Ces obstacles devront être traités afin de permettre la libre circulation des espèces sur l'Yonne (barrages).
- de la sous trame arborée. Celui-ci est peu fonctionnel, sa restauration doit donc faire partie des objectifs.
- *alluviaux multi-trame le long des fleuves et rivières*. Celui-ci est peu fonctionnel, sa restauration doit donc faire partie des objectifs.

Enfin, l'agriculture permet de créer une mosaïque agricole qui peut favoriser la biodiversité. Cependant, les interfaces cultures/bois notamment sont très simplifiées. Une complexification des limites peut être envisagée surtout avec les boisements au Sud.

*

* * *

i) La faune et la flore

La flore :

D'après l'INPN-MNHN, 379 espèces végétales ont été recensées, dans la commune de Cannes-Ecluse. Parmi elles, 25 sont introduites, 8 introduites envahissantes (*Bidens frondosa*, *Bident feuillé* ; *Buddleja davidii*, Arbre à papillons ; *Elodea canadensis*, Elodée du Canada ; *Elodea nuttalii*, Elodée à feuilles étroites ; *Lemna minuta*, Lentille d'eau minuscule ; *Robinia pseudoacacia*, Robinier faux acacia ; *Senecio inaequiden*, Séneçon sud-africain).

4 espèces introduites non établies sont recensées (*Brassica napus*, Colza ; *Fagopyrum esculentum*, Sarrasin ; *Populus nigra* var. *Italica*, Peuplier noir d'Italie, *Populus x canadensis*, Peuplier du Canada).



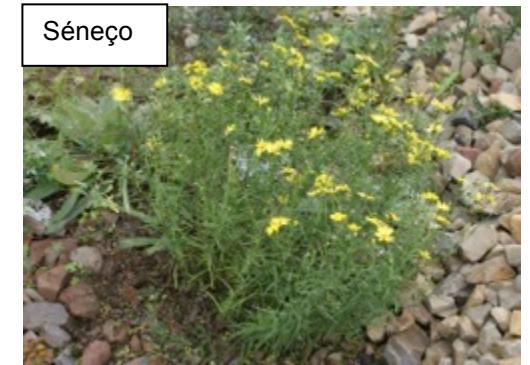
Buddleja



Sarrasin



Robinier



Séneço

La faune :

D'après l'INPN-MNHN, 150 espèces animales ont été recensées sur le territoire communal, dont 3 sont introduites (*Ameiurus melas*, Poisson-chat ; *Branta canadensis*, Bernache du Canada et *Phasianus colchicus*, Faisan de Colchide) et 6 introduites envahissantes (*Corbicula fluminea*, Corbicule asiatique ; *Dreissena polymorpha*, Moule zébrée ; *Lepomis gibbosus*, Perche-soleil ; *Myocastor coypus*, Ragondin, *Orcanestes limosus*, Ecrevisse américaine et *Sander lucioperca*, Sandre).



Corbicule



Perche soleil



Ragondin



Sandre

A ces listes non exhaustives, peuvent être ajoutées les espèces protégées et menacées, établies ou de passage sur le territoire. Les espèces protégées sont des espèces plus ou moins menacées à l'échelle locale, régionale, nationale ou mondiale.

Les espèces protégées :

		Directive 79/409/CE EE du Conseil du 2 avril 1979	Directive 92/43/CE E du Conseil du 21 mai 1992	Règlement (CE) N° 338/97 du Conseil du 9 décembre 1996	Convention de Berne, signée le 19 septembre 1979)	Protocol e signé à Barcelone le 10 juin 1995	Arrêté ministériel du 26 juin 1987	Arrêté interministériel du 8 décembre 1988	Arrêté ministériel du 13 octobre 1989	Arrêté interministériel du 19 novembre 2007	Arrêté interministériel du 23 avril 2007	Arrêté interministériel du 29 octobre 2009	Arrêté interministériel du 29 octobre 2009	Arrêté du 30 juillet 2010	Arrêté interministériel du 11 mars 1991	
<i>Accipiter nisus</i> (Linnaeus, 1758)	Épervier d'Europe			Annexe A	Annexes II et III							Articles 3 et 6				
<i>Acrocephalus scirpaceus</i> (Hermann, 1804)	Rousserolle effarvatte				Annexe II							Article 3				
<i>Actitis hypoleucos</i> Linnaeus, 1758	Chevalier guignette				Annexes II et III							Article 3				
<i>Aegithalos caudatus</i> (Linnaeus, 1758)	Mésange à longue queue				Annexe III							Article 3				
<i>Alauda arvensis</i> Linnaeus, 1758	Alouette des champs	Annexe II/2			Annexe III		Annexe II									
<i>Alcedo atthis</i> (Linnaeus, 1758)	Martin-pêcheur d'Europe	Annexe I			Annexes II et III							Article 3				
<i>Anas clypeata</i> Linnaeus, 1758	Canard souchet	Annexes II/1 et III/2														
<i>Anas clypeata</i> Linnaeus, 1758	Canard souchet			Annexe C	Annexe III		Annexe II									

<i>Anas penelope</i> Linnaeus, 1758	Canard siffleur	Annexes II/1 et III/2		Annexe C	Annexe III		Annexe II								
<i>Anas platyrhynchos</i> Linnaeus, 1758	Canard colvert	Annexes II/1 et III/1			Annexe III		Annexe II								
<i>Anas querquedula</i> Linnaeus, 1758	Sarcelle d'été	Annexe II/1		Annexe A	Annexe III		Annexe II								
<i>Anas strepera</i> Linnaeus, 1758	Canard chipeau	Annexe II/1			Annexe III		Annexe II								
<i>Anguis fragilis</i> Linnaeus, 1758	Orvet fragile				Annexe III					Article 3					
<i>Anser anser</i> (Linnaeus, 1758)	Oie cendrée	Annexes II/1 et III/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Anthus trivialis</i> (Linnaeus, 1758)	Pipit des arbres				Annexe II						Article 3				
<i>Apus apus</i> (Linnaeus, 1758)	Martinet noir				Annexe III						Article 3				
<i>Ardea alba</i> Linnaeus, 1758	Grande Aigrette	Annexe I		Annexe A	Annexes II et III						Article 3				
<i>Ardea cinerea</i> Linnaeus, 1758	Héron cendré				Annexe III						Article 3				
<i>Asio otus</i> (Linnaeus, 1758)	Hibou moyen-duc			Annexes A et B	Annexes II et III						Article 3				
<i>Aythya collaris</i> (Donovan, 1809)	Fuligule à bec cerclé, Fuligule à collier				Annexe III						Article 4				
<i>Aythya ferina</i> (Linnaeus, 1758)	Fuligule milouin	Annexes II/1 et III/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Aythya fuligula</i>	Fuligule morillon	Annexes II/1 et III/2			Annexe III		Annexe II								

<i>Barbus barbus</i> (Linnaeus, 1758)	Barbeau fluviaile		Annexe V												
<i>Branta canadensis</i> (Linnaeus, 1758)	Bernache du Canada	Annexe II/1			Annexe III										Article s 2 et 3
<i>Bucephala clangula</i> (Linnaeus, 1758)	Garrot à oeil d'or	Annexe II/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Buteo buteo</i> (Linnaeus, 1758)	Buse variable			Annexe A	Annexes II et III								Article 3		
<i>Capreolus capreolus</i> (Linnaeus, 1758)	Chevreuil européen, Chevreuil				Annexe III		Annexe II								
<i>Carduelis cannabina</i> (Linnaeus, 1758)	Linotte mélodieuse				Annexe II								Article 3		
<i>Carduelis carduelis</i> (Linnaeus, 1758)	Chardonneret élégant				Annexes II et III								Article 3		
<i>Carduelis chloris</i> (Linnaeus, 1758)	Verdier d'Europe				Annexes II et III								Article 3		
<i>Carduelis spinus</i> (Linnaeus, 1758)	Tarin des aulnes				Annexe II								Article 3		
<i>Certhia brachydactyla</i> C.L. Brehm, 1820	Grimpereau des jardins				Annexe III								Article 3		
<i>Chlidonias niger</i> (Linnaeus, 1758)	Guifette noire	Annexe I			Annexes II et III								Article 3		
<i>Chondrostoma nasus</i> (Linnaeus, 1758)	Nase commun,				Annexe III										
<i>Chroicocephalus ridibundus</i> (Linnaeus,	Mouette rieuse	Annexe II/2			Annexe III								Article 3		

1766)														
<i>Coccothraustes coccothraustes</i> (Linnaeus, 1758)	Grosbec casse-noyaux				Annexe II							Article 3		
<i>Columba palumbus</i> Linnaeus, 1758	Pigeon ramier	Annexes II/1 et III/1				Annexe II								
<i>Corvus corone</i> Linnaeus, 1758	Corneille noire	Annexe II/2			Annexe III									
<i>Corvus frugilegus</i> Linnaeus, 1758	Corbeau freux	Annexe II/2												
<i>Cuculus canorus</i> Linnaeus, 1758	Coucou gris				Annexe III							Article 3		
<i>Cygnus olor</i> (Gmelin, 1803)	Cygne tuberculé	Annexe II/2			Annexe III							Article 3		
<i>Delichon urbicum</i> (Linnaeus, 1758)	Hirondelle de fenêtre				Annexes II et III							Article 3		
<i>Dendrocopos major</i> (Linnaeus, 1758)	Pic épeiche				Annexes II et III							Article 3		
<i>Dendrocopos minor</i> (Linnaeus, 1758)	Pic épeichette				Annexes II et III							Article 3		
<i>Dioscorea communis</i> (L.) Caddick & Wilkin, 2002	Sceau de Notre Dame								Article 1er					
<i>Dryocopus martius</i> (Linnaeus, 1758)	Pic noir	Annexe I			Annexes II et III							Article 3		
<i>Egretta garzetta</i>	Aigrette garzette	Annexe I		Annexe A	Annexes II et III							Article 3		
<i>Emberiza citrinella</i> Linnaeus, 1758	Bruant jaune				Annexes II et III							Article 3		

<i>Emberiza schoeniclus</i> (Linnaeus, 1758)	Bruant des roseaux				Annexes II et III							Article 3			
<i>Epipactis helleborine</i> (L.) Crantz, 1769	Épipactis à larges feuilles, Elléborine à larges feuilles			Annexe B											
<i>Erinaceus europaeus</i> Linnaeus, 1758	Hérisson d'Europe				Annexe III							Article 2			
<i>Erythacus rubecula</i> (Linnaeus, 1758)	Rougegorge familier				Annexes II et III							Article 3			
<i>Euphorbia flavidora</i> subsp. <i>verrucosa</i> (Fiori) Pignatti, 1973	Euphorbe verrueuse														Article 1
<i>Falco subbuteo</i> Linnaeus, 1758	Faucon hobereau			Annexes A et B	Annexes II et III							Article 3			
<i>Ficedula hypoleuca</i> (Pallas, 1764)	Gobemouche noir				Annexe II							Article 3			
<i>Fringilla coelebs</i> Linnaeus, 1758	Pinson des arbres				Annexe III							Article 3			
<i>Fulica atra</i> Linnaeus, 1758	Foulque macroule	Annexes II/1 et III/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Gallinula chloropus</i> (Linnaeus, 1758)	Poule-d'eau, Gallinule poule-d'eau	Annexe II/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Garrulus glandarius</i> (Linnaeus, 1758)	Geai des chênes	Annexe II/2													
<i>Grus grus</i> (Linnaeus, 1758)	Grue cendrée	Annexe I		Annexe A	Annexe II							Article 3			
<i>Hippolais polyglotta</i> (Vieillot, 1817)	Hypolaïs polyglotte, Petit				Annexe II							Article 3			

	contrefaisant												
<i>Hirundo rustica</i> Linnaeus, 1758	Hirondelle rustique, Hirondelle de cheminée				Annexes II et III						Article 3		
<i>Ichthyaetus melanocephalus</i> (Temminck, 1820)	Mouette mélancocéphale	Annexe I			Annexe II						Article 3		
<i>Leuciscus leuciscus</i> (Linnaeus, 1758)	Vandoise							Article 1					
<i>Locustella naevia</i> (Boddaert, 1783)	Locustelle tachetée				Annexe II						Article 3		
<i>Loncomelos pyrenaicus</i> (L.) Hrouda, 1988	Ornithogale des Pyrénées							Article 1er					
<i>Luscinia megarhynchos</i> C. L. Brehm, 1831	Rossignol philomèle				Annexes II et III						Article 3		
<i>Martes foina</i> (Erxleben, 1777)	Fouine				Annexe III		Annexe II						
<i>Mergellus albellus</i> (Linnaeus, 1758)	Harle piette	Annexe I			Annexes II et III						Article 3		
<i>Mergus merganser</i> Linnaeus, 1758	Harle bièvre	Annexe II/2			Annexe III						Article 3		
<i>Motacilla alba</i> Linnaeus, 1758	Bergeronnette grise				Annexe II						Article 3		
<i>Motacilla cinerea</i> Tunstall, 1771	Bergeronnette des ruisseaux				Annexe II						Article 3		
<i>Motacilla flava</i> Linnaeus, 1758	Bergeronnette printanière				Annexe II						Article 3		
<i>Muscicapa striata</i> (Pallas, 1764)	Gobemouche gris				Annexe II						Article 3		
<i>Mustela nivalis</i>	Belette d'Europe				Annexe III		Annexe II						

<i>Linnaeus, 1766</i>														
<i>Myocastor coypus</i> (Molina, 1782)	Ragondin						Annexe II							Article s 2 et 3
<i>Neottia ovata</i> (L.) Bluff & Fingerh., 1837	Grande Listère			Annexe B										
<i>Netta rufina</i> (Pallas, 1773)	Nette rousse	Annexe II/2			Annexe III		Annexe II							
<i>Orchis militaris</i> L., 1753	Orchis militaire, Casque militaire, Orchis casqué			Annexe B										
<i>Oriolus oriolus</i> (Linnaeus, 1758)	Loriot d'Europe, Loriot jaune				Annexes II et III							Article 3		
<i>Oryctolagus cuniculus</i> (Linnaeus, 1758)	Lapin de garenne						Annexe II							
<i>Pandion haliaetus</i> (Linnaeus, 1758)	Balbuzard pêcheur	Annexe I		Annexes A et B	Annexes II et III	Annexe II						Article 3		
<i>Parus caeruleus</i> Linnaeus, 1758	Mésange bleue				Annexes II et III							Article 3		
<i>Parus major</i> Linnaeus, 1758	Mésange charbonnière				Annexes II et III							Article 3		
<i>Parus montanus</i> Conrad von Baldenstein, 1827	Mésange boréale				Annexes II et III							Article 3		
<i>Parus palustris</i>	Mésange nonnette				Annexes II et III							Article 3		
<i>Passer domesticus</i> (Linnaeus, 1758)	Moineau domestique											Article 3		
<i>Pelophylax kl. esculentus</i> (Linnaeus, 1758)	Grenouille commune		Annexe V		Annexe III						Article 5			
<i>Pelophylax ridibundus</i>	Grenouille rieuse		Annexe V		Annexe III						Article 3			

(Pallas, 1771)														
<i>Perdix perdix</i> (Linnaeus, 1758)	Perdrix grise	Annexes II/1 et III/1			Annexe III		Annexe II						Article 4	
<i>Pernis apivorus</i> (Linnaeus, 1758)	Bondrée apivore	Annexe I		Annexes A et B	Annexes II et III							Article 3		
<i>Phalacrocorax carbo</i> (Linnaeus, 1758)	Grand Cormoran				Annexe III							Article 3		
<i>Phasianus colchicus</i> Linnaeus, 1758	Faisan de Colchide	Annexes II/1 et III/1			Annexe III									
<i>Phoenicurus ochrurus</i> (S. G. Gmelin, 1774)	Rougequeue noir				Annexes II et III							Article 3		
<i>Phylloscopus collybita</i> (Vieillot, 1887)	Pouillot véloce				Annexe II							Article 3		
<i>Phylloscopus trochilus</i> (Linnaeus, 1758)	Pouillot fitis				Annexe II							Article 3		
<i>Pica pica</i> (Linnaeus, 1758)	Pie bavarde	Annexe II/2												
<i>Picus viridis</i> Linnaeus, 1758	Pic vert, Pivert				Annexes II et III							Article 3		
<i>Podarcis muralis</i> (Laurenti, 1768)	Lézard des murailles		Annexe IV		Annexes II et III					Article 2				
<i>Podiceps cristatus</i>	Grèbe huppé				Annexe III							Article 3		
<i>Podiceps nigricollis</i> Brehm, 1831	Grèbe à cou noir				Annexe III							Article 3		
<i>Prunella modularis</i> (Linnaeus, 1758)	Accenteur mouchet				Annexe II							Article 3		
<i>Pyrrhula pyrrhula</i> (Linnaeus, 1758)	Bouvreuil pivoine				Annexe III							Article 3		

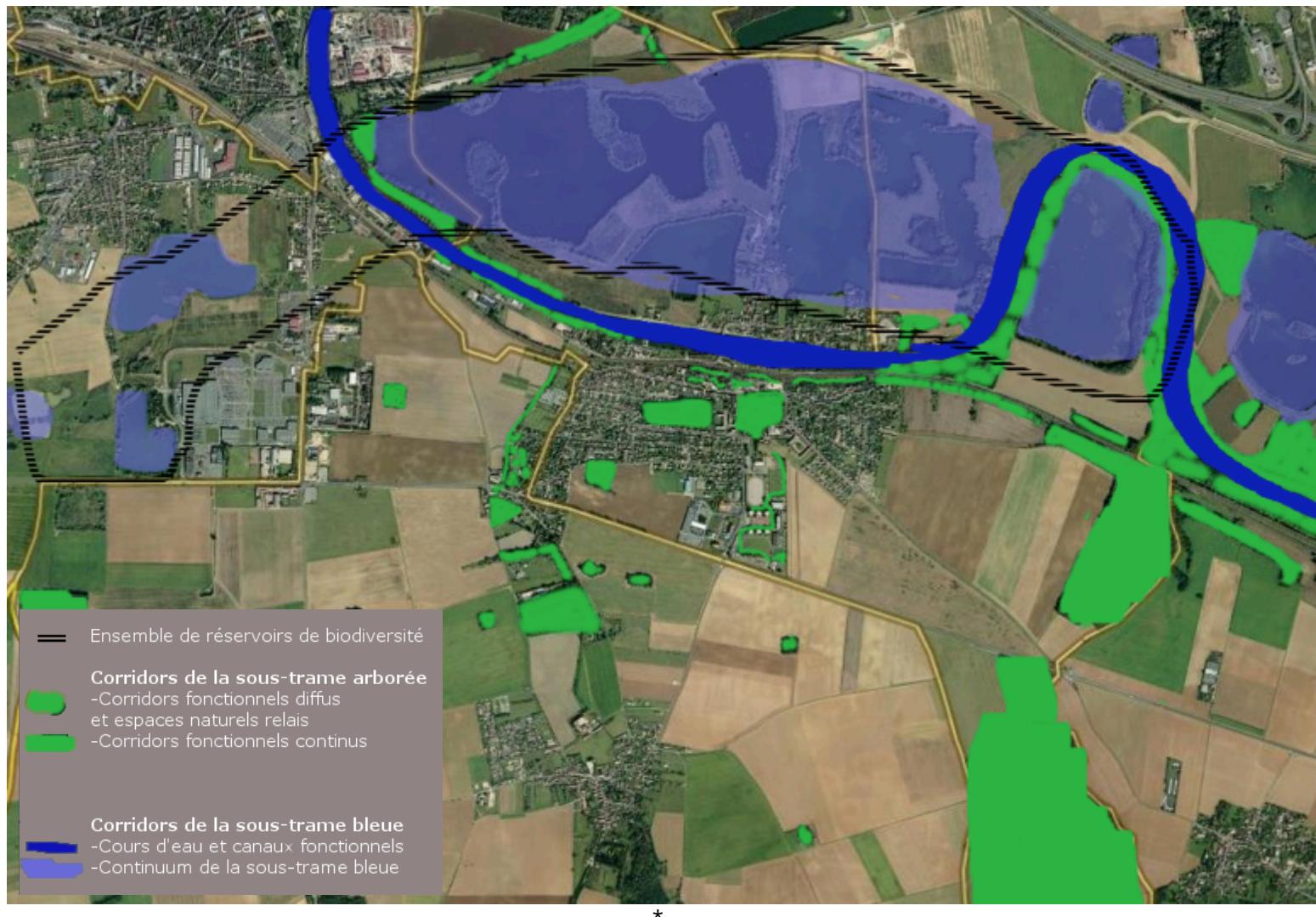
<i>Saxicola torquatus</i> (Linnaeus, 1766)	Tarier pâtre, Traquet pâtre				Annexes II et III								Article 3			
<i>Sciurus vulgaris</i> Linnaeus, 1758	Écureuil roux				Annexe III								Article 2			
<i>Sitta europaea</i> Linnaeus, 1758	Sittelle torchepot				Annexes II et III								Article 3			
<i>Sterna hirundo</i> Linnaeus, 1758	Sterne pierregarin	Annexe I			Annexe II								Article 3			
<i>Streptopelia decaocto</i> (Frivaldszky, 1838)	Tourterelle turque	Annexe II/2			Annexe III			Annexe II								
<i>Streptopelia turtur</i> (Linnaeus, 1758)	Tourterelle des bois	Annexe II/2		Annexe A	Annexe III		Annexe II									
<i>Strix aluco</i> Linnaeus, 1758	Chouette hulotte			Annexes A et B												
<i>Strix aluco</i> Linnaeus, 1758	Chouette hulotte			Annexe B	Annexes II et III								Article 3			
<i>Sturnus vulgaris</i> Linnaeus, 1758	Étourneau sansonnet	Annexe II/2														
<i>Sus scrofa</i> Linnaeus, 1758	Sanglier						Annexe II									
<i>Sylvia atricapilla</i>	Fauvette à tête noire				Annexe II								Article 3			
<i>Sylvia borin</i> (Boddaert, 1783)	Fauvette des jardins				Annexe II								Article 3			
<i>Sylvia communis</i> Latham, 1787	Fauvette grisette				Annexe II								Article 3			
<i>Sylvia curruca</i> (Linnaeus, 1758)	Fauvette babillard				Annexe II								Article 3			
<i>Tachybaptus ruficollis</i> (Pallas, 1764)	Grèbe castagneux				Annexes II et III								Article 3			

<i>Troglodytes troglodytes</i> (Linnaeus, 1758)	Troglodyte mignon				Annexes II et III							Article 3			
<i>Turdus iliacus</i> Linnaeus, 1766	Grive mauvis	Annexe II/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Turdus merula</i> Linnaeus, 1758	Merle noir	Annexe II/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Turdus philomelos</i> C. L. Brehm, 1831	Grive musicienne	Annexe II/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Turdus viscivorus</i> Linnaeus, 1758	Grive draine	Annexe II/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Vanellus vanellus</i> (Linnaeus, 1758)	Vanneau huppé	Annexe II/2			Annexe III		Annexe II								
<i>Viscum album</i> L., 1753	Gui des feuillus								Article 1er						
<i>Vulpes vulpes</i> (Linnaeus, 1758)	Renard roux						Annexe II								

*

* *

Synthèse schématique de la Trame Verte et Bleue dans la commune :



*

* *

B - Le paysage

1. Introduction théorique et principaux types

Une définition du terme « paysage », aujourd’hui largement partagée, est celle contenue dans la Convention européenne du paysage, adoptée par le Conseil de l’Europe en 2000. Selon cette définition, « le paysage désigne tout ou partie du territoire tel que perçu par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ».

La typologie établie ici à partir de la géomorphologie identifie, d'une part, en termes de reliefs : les plaines ou plateaux et les grandes vallées fluviales, les lacs ou étangs, les côtes ou cuestas, les petites vallées, les pénéplaines et les vallées encaissées.

D'autre part, en termes d'occupation du sol, les cultures ou prés, les boisements continus, les bocages (système de haies) et des alternances de bois et cultures. A partir de cette analyse, on retiendra trois grands types d'espaces : les paysages ouverts, les paysages séquentiels et les paysages fermés. Ces trois grands paysages, observables à Cannes-Ecluse, peuvent être tabulaires ou orientés, en fonction du mode d'occupation du sol, comme du relief.

Typologie établie à partir de la géomorphologie	Plaine ou plateau, grande vallée fluviale	Lacs, étangs	Côte (ou cuesta)	Petite vallée	Pénéplaine	Vallée encaissée
Les paysages ouverts	Paysage ouvert tabulaire	Paysage lacustre ouvert	Paysage de côte ouvert	Paysage orienté ouvert	Paysage collinaire ouvert	
Les paysages séquentiels	Paysage séquentiel tabulaire	Paysage lacustre séquentiel	Paysage de côte séquentiel	Paysage orienté séquentiel	Paysage collinaire séquentiel	
Les paysages fermés	Paysage fermé tabulaire		Paysage de côte fermé	Paysage orienté fermé	Paysage collinaire fermé	Paysage orienté fermé, paysage fermé

Source : Agence Eu.créal

*

* *

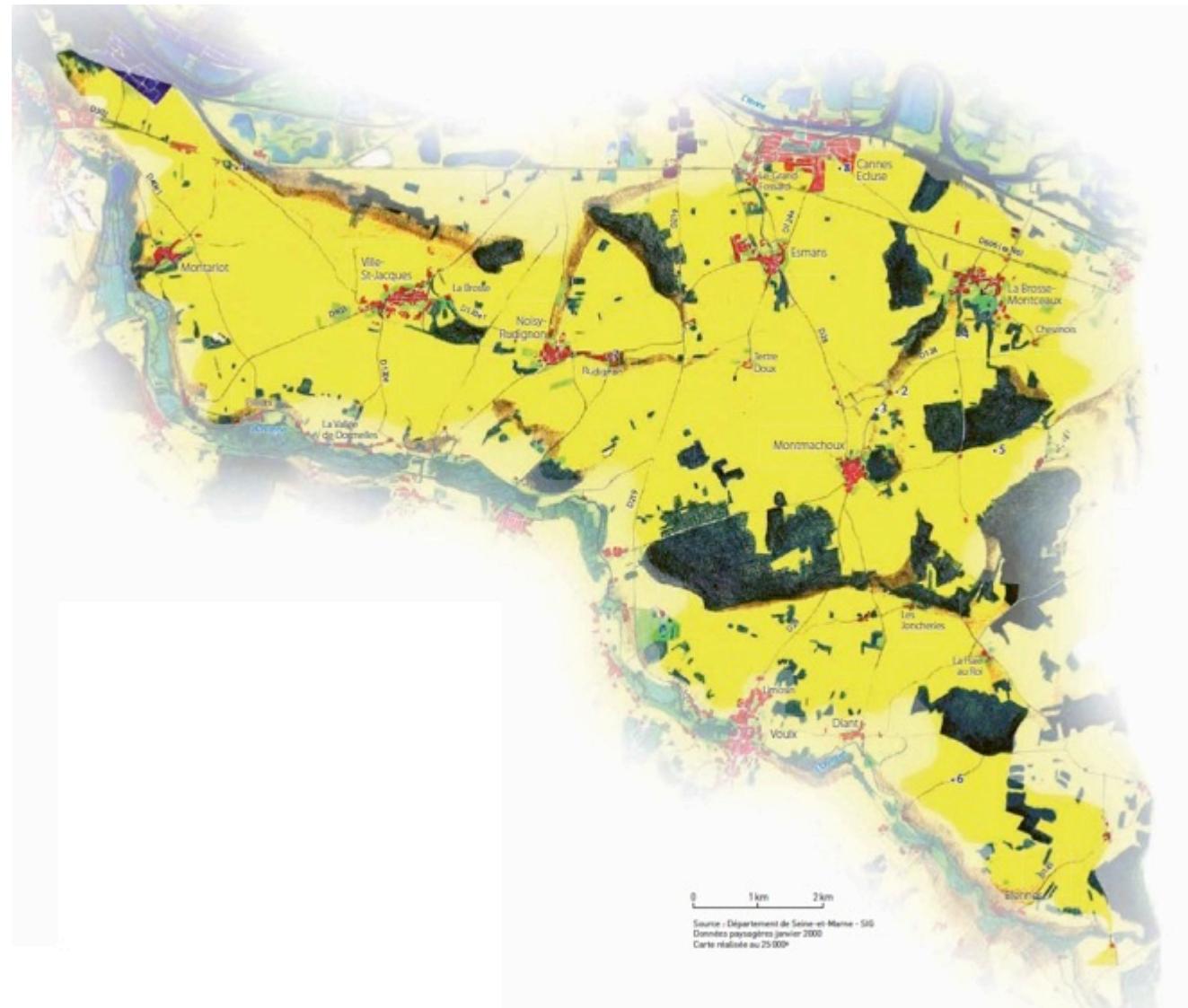
2. Les grandes lignes du paysage (source : atlas des paysages 77)

Cannes-Ecluse est à la frontière de plusieurs unités paysagère telles que définies par l'atlas des paysages de Seine et Marne. La commune fait partie de l'unité paysagère rebords du Sénonais.

Entre l'Yonne, la Seine et l'Orvanne, le plateau prend la forme d'une grande avancée, comme un cap, frangée de vallons sur tous ses côtés, et constitue une pointe dominant le confluent de l'Orvanne, du Loing et de la Seine, offrant de multiples panorama sur les vallées.

Grâce au dégagement des cultures, le paysage est caractérisé par les formes du relief. Sur la base de ce plateau ondulé, il est possible de distinguer les lignes formées par les successions de collines vers Ville-Saint Jacques, les collines de Montmachoux et, représentant vers l'Est la frontière de la Seine et Marne et les buttes sablonneuses recouvertes de forêts.

Une ambiance rurale règne sur ces ondulations douces, reposant notamment sur la forme compacte des villages et des fermes isolées. Cependant, certains villages présentent un développement qui remet en cause l'authenticité rurale de l'unité. La continuité de l'espace cultivé est à préserver, pour renforcer la lisibilité de la structure du relief, des collines et des villages. De même, la compacité des villages devrait guider les développements à venir. Les nombreuses situations de rebords permettent des vues qu'il convient de valoriser.



Sur l'ensemble du plateau, les ondulations du relief sont mises en valeur par le velours des cultures et les lisières des forêts dont la netteté contribue à l'authenticité du paysage. L'aqueduc de la Vanne y ajoute un motif singulier, tandis que les fermes isolées et les bâtiments agricoles ponctuent un territoire à l'ambiance rurale. Il arrive que les lisières donnent une forte structure aux paysages, accentuant par contraste les surfaces de culture, guidant l'œil vers des lointains et soulignant l'horizon.

Alors que l'Yonne et son lit majeur font partie intégrante du territoire, ces espaces marquent peu le paysage en raison de la végétation associée.



Village compact et collines



Aqueduc



Plateau ondulé



Lisière

Cannes-Ecluse appartient aussi à l'unité paysagère de la Bassée.

La vallée de la Seine, qui s'identifie pour sa plus grande part à la Bassée, est un des ensembles les plus grands et les plus originaux du département. Limitée au Nord par les versants Montois et, au Sud, par ceux du Sénonais, cette vaste dépression alluviale compose un paysage complexe et morcelé dans lequel l'eau est omniprésente. La Seine s'y déploie en une multitude de bras, de méandres et de plans d'eau auxquels s'ajoutent le canal et les exploitations de gravières. Exception faite, à l'Ouest de la vallée de Montereau, très urbanisée, les paysages sont en général difficiles à appréhender à partir des quelques routes qui franchissent transversalement la vallée. La Bassée proprement dite, limitée à l'Ouest par la vallée de l'Yonne, offre une partie presque sauvage que la végétation de sous-bois et de marais rend impénétrable. Les horizons y sont le plus souvent masqués.

Au Sud, le long du Sénonais, elle apparaît comme une surface plane presque parfaite où les nombreuses clairières et les champs donnent un aspect mieux domestiqué.

Après sa confluence avec l'Yonne, à partir de St Germain Laval, la vallée de la Seine présente un visage différent. Même si la présence de la Seine est encore bien prégnante, la croissance urbaine de Montereau Fault Yonne, de St Germain Laval ou de la Grande Paroisse, les grandes infrastructures du TGV et de l'autoroute A5, la forte pression de l'exploitation des sablières composent finalement un paysage morcelé où l'espace rural n'est plus que résiduel.

L'agglomération de Montereau Fault Yonne est profondément marquée par « l'héritage » urbanistique et architectural des trois dernières décennies du XXe siècle. Les centres anciens des bourgs ont été enserrés dans des zones d'activités et d'habitat sans qualité, et les grandes infrastructures routières et ferroviaires ont investi le territoire sans grande attention pour les paysages de la vallée.

Le défi est donc de révéler la nature fantastique de ces paysages dégradés à l'aide d'une attention fine et des aménagements scrupuleux.

Finalement Cannes-Ecluse oscille entre des caractéristiques très urbaines liées au développement de l'agglomération de Montereau et une identité rurale qui est préservées. La commune se situe dans un environnement naturel de qualité et dans un paysage unique qui doivent être mis en valeur afin de profiter de toutes les aménités qu'ils peuvent offrir.



3. Les lignes du paysage naturel

Elles sont structurées par trois éléments principaux, lesquels ont déterminé le site d'implantation du village :

- Une vaste plaine constituée de champs "ouverts" ponctués par des bois, des bosquets et des plans d'eau.
- La vallée l'Yonne qui entaille le plateau, et ses formations boisées, dites "ripisylves", qui soulignent le cours d'eau. Son tracé coupe le nord du territoire communal, selon un axe Est - Ouest.
- Le réseau routier national et départemental, enfin, qui marque fortement le paysage et détermine les principaux points de vue.

Leur jeu, suivant les séquences successives du paysage, met en valeur l'originalité de la configuration, et la qualité de l'environnement.

- Un relief peu accusé, creusé par la Seine et l'Yonne, et qui présente deux séquences principales :
 - au Sud, un plateau agricole qui se termine par une haute terrasse alluviale, laquelle donne des vues lointaines sur la "Cuesta de l'Ile de France".



Ci-dessus, une vue prise en direction du Nord, depuis la RD 606. Cette bande de territoire, encore cultivée, est en grande partie occupée par un bosquet que l'on aperçoit, à l'est.

*

* * *

- Au Nord, une plaine interfluviale Seine / Yonne, sans relief significatif, qui laisse des échappées visuelles proches sur les plans d'eau (avec leurs boisements de rives) et les anciennes carrières de la plaine de la Bassée, ainsi que des vues lointaines sur les coteaux. Ci-dessous à gauche : l'entrée nord, par la RD 124a.



Ci-dessus à droite, une vue des plans d'eau, prise depuis l'Ouest du territoire communal, en direction du Nord.
Ci-dessous, une vue du plan d'eau des Seiglats, au Nord-Est du territoire communal.



- L'Yonne, plus puissante que la Seine quant à son débit, a fortement sculpté le relief au pied des terrasses alluviales. Elle forme un "espace-charnière" entre d'une part le plateau agricole, qui a accueilli l'habitat comme les fonctions de transport (SNCF et RD 606), et d'autre part la plaine inondable.

Elle présente aussi un paysage rendu monumental par les dimensions du cours d'eau comme par la hauteur des boisements rivulaires.

Les ouvrages d'art qui franchissent l'Yonne confèrent aussi à cet espace un aspect puissant, qui rend perceptible la menace que représentent les éléments naturels pour les activités humaines.



Ci-dessus : vues prises depuis la rive droite sur le barrage et l'écluse.

*

* * *

- Le paysage de la commune est aussi marqué par les voies de communication qui le traverse.

La RD 606, route “historique”, longe les hautes terrasses alluviales de l’Yonne, à la limite de celles-ci et du plateau agricole proprement dit, selon un tracé rectiligne, rendant perceptibles les séquences du relief. Cette voie, qui passe assez loin du village, accuse ainsi la présence de “points singuliers” proches, majeurs ou caractéristiques de son activité : gymnase, école de Police ...



... Implantations commerciales, au Sud, qui s’inscrit dans le site sans réel souci du “contexte”, que ce soit par l’hétérogénéité des formes architecturales ou par le choix (voire l’absence de choix) des plantations de jardins et de clôtures.

*

* * *

A gauche, toujours la RD 606, au niveau du carrefour du Grand Fossard. Ce lieu s'avère particulièrement sensible en matière de sécurité routière (carrefour giratoire en projet). A droite, une vue prise, au sud-est du territoire communal, depuis la RD 606, au carrefour formé avec la RD 124. Le paysage, sans relief, offre de larges échappées visuelles vers le lointain.



Ci-dessous, l'entrée de Cannes Ecluse à partir du nouveau giratoire. Le carrefour est marqué par le complexe hôtelier et les bâtiments de l'Ecole Nationale Supérieure de Police.



wA gauche, cette vue, prise depuis la RD 606, montre la façade Est des bâtiments de l'école de Police. Le site est masqué, en partie, par un écran de verdure.

A droite, cette route permet aussi de découvrir, côté sud, le Bois de Cannes, lequel met en évidence les formes adoucies de la butte calcaire sur laquelle il a poussé, et crée ainsi un contraste avec les terrasses alluviales cultivées.



*

* *

La RD 411 longe le territoire communal par le nord.

Ci-contre, une vue de cette départementale, prise depuis la RD 124a. Ce carrefour représente un point de croisement important, au droit duquel est inscrit l'aménagement d'un futur carrefour giratoire.

Son tracé permet de découvrir les immenses étendues d'eau laissées par les anciennes carrières, site peu à peu reconquis par une végétation de rive et les oiseaux migrateurs, mais qui reste aujourd'hui sans vocation affirmée.

Au-delà des aspects proprement réglementaires du présent PLU et des précautions qui sont prises - notamment pour l'aménagement des zones d'activités - il est donc nécessaire que soient respectées les caractéristiques de ce paysage, dans le cadre des opérations qui seront réalisées.



La RD 124a traverse le territoire communal et le village de Cannes-Ecluse selon un axe Sud-Est/Nord.

Ci-contre, une vue de la RD 124a, prise au Nord du territoire communal, en direction du sud. Sur cette section, la voie longe, selon un axe Nord/Sud, les vastes plans d'eau qui occupent la majeure partie du Nord de la commune.



Ci-dessous, une vue de la RD 124, prise de l'ouest, en direction de Cannes-Ecluse. La masse imposante des silos représente une contrainte forte dans le paysage.

On notera l'aménagement d'une bande cyclable de chaque côté de la route.

L'entrée Ouest dans le village de Cannes-Ecluse bénéficie d'un traitement paysager, particulièrement soigné, du giratoire, avec des plantations d'arbustes et des parterres fleuris.



*

* * *

4. Les caractéristiques du paysage urbain

- **Un centre ancien de qualité :** Le noyau originel de Cannes-Ecluse s'est construit le long de la RD 124, avec des "maisons de ville" accolées formant village-rue, dans le centre, et de petites maisons rurales, dans ses extrémités. Le hameau des Bordes, s'il est déjà identifié sur les cartes Cassini (fin XVIII ème siècle), est moins étendu et moins dense. Il est constitué d'habitations d'époques et de qualités diverses.



Sur cette vue du centre de Cannes-Ecluse, les bâtiments sont implantés à l'alignement et en continu le plus souvent, parfois en pourtour de cours communes. Les services y sont regroupés, comme la Mairie et la Poste. La plupart des constructions sont de faible hauteur (RDC, R + combles ou R + 1 + combles).

- Les constructions du centre sont empreintes du style architectural régional : on retrouve ainsi certaines caractéristiques des maisons briardes, qui présentent une façade apparente en pierre ou sous enduit (parfois en brique), avec des baies à encadrement de pierre, sous un toit pentu couvert en petites tuiles et percé de lucarnes.

Les façades des maisons de ville, dans la rue principale, sont parfois agrémentées d'éléments de style néoclassique (balustres, frontons ouvrages ...). En bordure du centre, le château de Cannes, restauré, représente l'un des éléments marquants du paysage urbain (propriété de l'école de police).

(Voir en page suivante)





Dans les années 90, une opération de 82 logements locatifs (Prêt Locatif Aidé) a été réalisée dans l'ancien parc du château. L'architecture des bâtiments s'intègre particulièrement bien à celle de l'habitat ancien.

- Une périphérie plus fonctionnelle :



Dès les années 60, se sont multipliées des opérations de lotissement à proximité du parc du château, (notamment au Sud-Ouest et à l'Est de la commune), donnant naissance à un habitat de type individuel, standardisé, élevé en léger retrait de la voie, sur un parcellaire de forme longitudinale. A gauche : le dernier lotissement autorisé, le long de la RD 124, côté Est.

A centre, une vue d'un lotissement plus ancien, prise depuis la rue de la Prairie.

A droite : le même lotissement situé au lieu-dit « les Cailloux ». Vue prise en direction du Sud, depuis l'allée des Bosquets.

C – Caractéristiques de la population

1. Structure démographique et évolution

1.1 Evolutions démographiques (Source : INSEE)

Cannes-Ecluse	1968	1975	1982	1990	1999	2007	2011	2013	2016
Population	1140	1533	1784	1963	2200	2603	2550	2580	2309
Densité (hab/km ²)	132,1	177,6	206,7	227,5	254,9	301,6	295,5	298,8	267,6

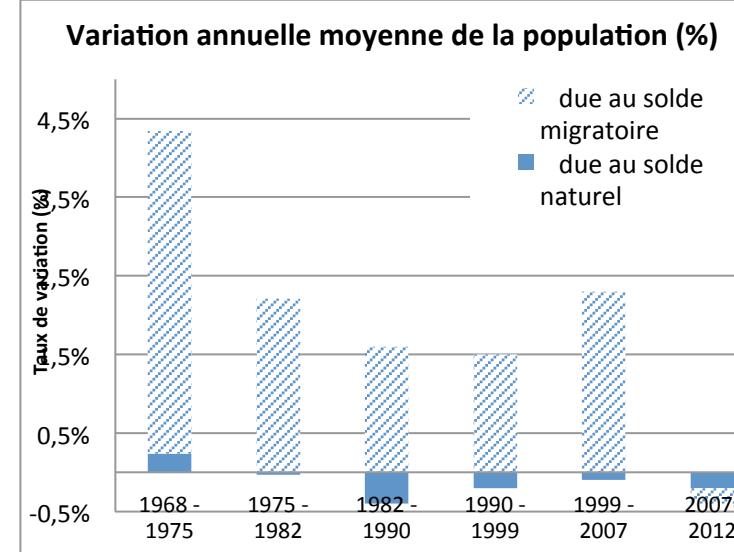
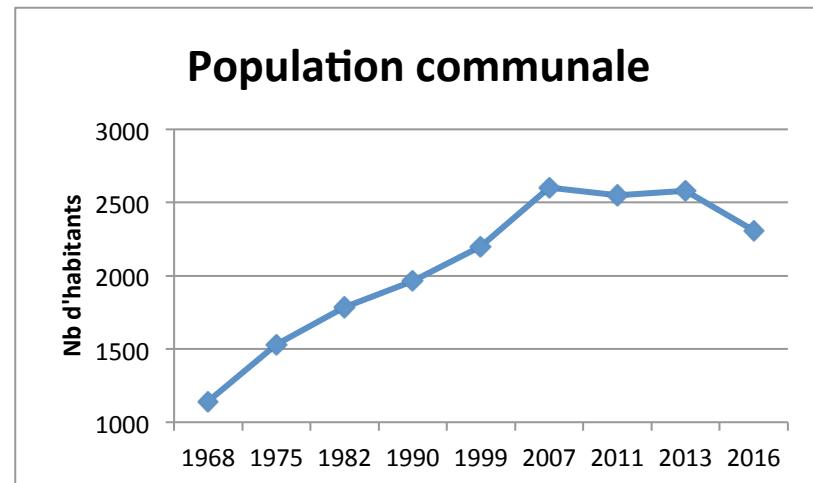
En vert : données de source communale

- Taux d'accroissement annuels :

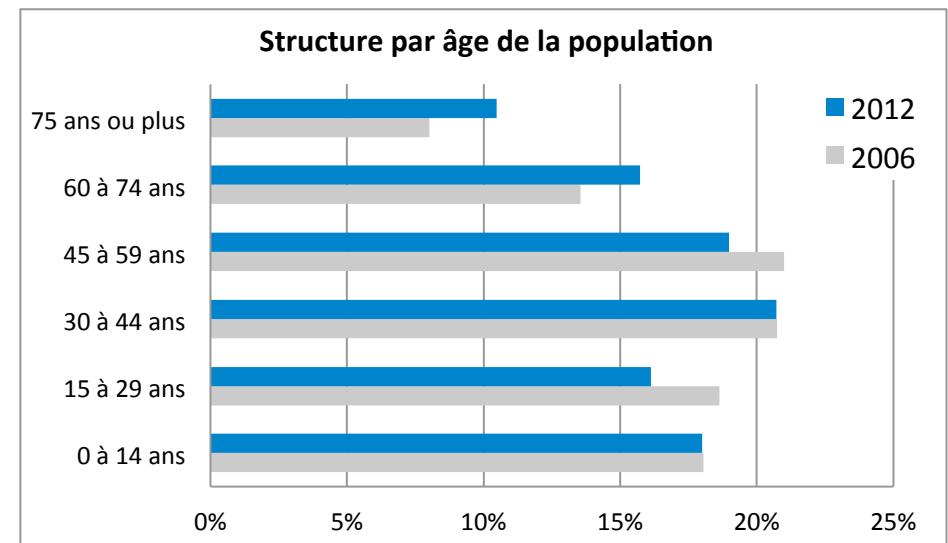
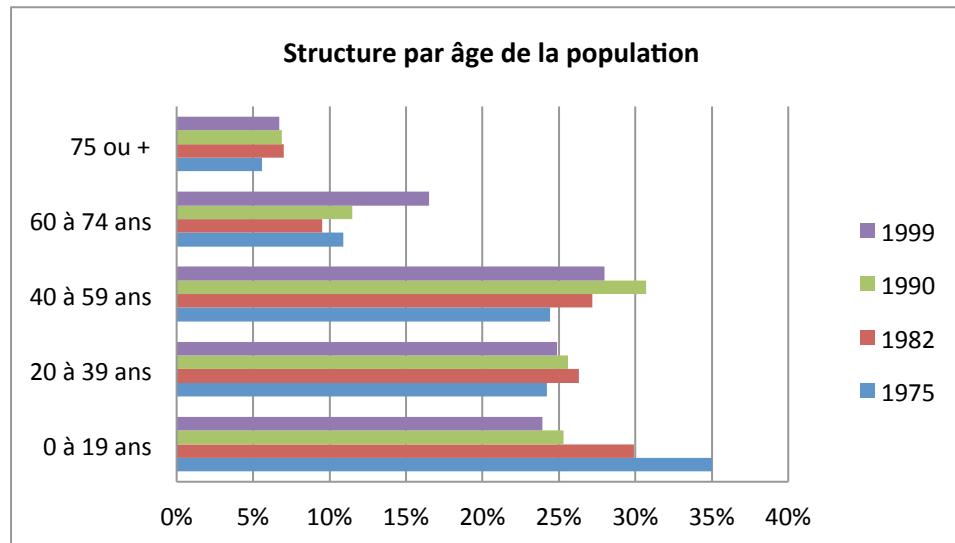
- entre 1968 et 1975 : + 4,34 % (+ 4,10 % dû au solde migratoire et + 0,24 % dû au solde naturel).
- entre 1975 et 1982 : + 2,18 % (+ 2,21 % dû au solde migratoire et - 0,03 % dû au solde naturel).
- entre 1982 et 1990 : + 1,20 % (+ 1,48 % dû au solde migratoire et - 0,28 % dû au solde naturel).
- entre 1990 et 1999 : + 1,27 % (+ 1,50 % dû au solde migratoire et - 0,23 % dû au solde naturel).
- entre 1999 et 2007 : + 2,2 % (+ 2,3 % dû au solde migratoire et - 0,1 % dû au solde naturel).
- entre 2007 et 2012 : - 0,4 % (- 0,2 % dû au solde migratoire et - 0,2 % dû au solde naturel).

- Si l'on considère ces six périodes, on constate que :

- de 1968 à 1975, la croissance de population s'intensifie, et résulte d'un solde migratoire en augmentation, avec un solde naturel en légère hausse ;
- de 1975 à 1982, la croissance de population est moins forte, du fait d'un solde migratoire positif en baisse et d'un solde naturel devenu fortement négatif ;
- de 1982 à 1990, la croissance de la population ralentit encore, engendrée par un solde migratoire positif mais toujours en légère baisse, et par un solde naturel négatif en forte diminution ;
- de 1990 à 1999, la population progresse de nouveau, à la fois sous l'influence d'un solde migratoire positif en légère hausse, et d'un solde naturel toujours négatif, mais qui tend cependant à diminuer.
- de 1999 à 2007, la population augmente encore, à la fois sous l'influence d'un solde migratoire positif en légère hausse, et d'un solde naturel toujours négatif, mais qui tend vers 0.
- de 2007 à 2012, la population diminue, le solde naturel reste négatif, et le solde migratoire devient pour la première fois négatif.



- Structure par âge :** (source INSEE 1982-2011)



On peut constater un vieillissement très net de la population, tendanciel depuis 1975 :

- La population de 1975, (alimentée par l'arrivée de ménages entre 1968 et 1975) est caractérisée non seulement par une part importante de jeunes de moins de 20 ans, mais aussi par la part relativement élevée des personnes âgées par rapport à l'ensemble du département.
- Le vieillissement général de la population induit, dès 1982, une chute constante de la valeur relative des moins de 20 ans qui devient, de ce fait, en 1999, nettement inférieure à celle du département.
- Les parts des populations de moins de 40 ans diminuent : le pourcentage des moins de 20 ans chute de plus de 11 % de 1975 à 1999, et celui des 20 à 39 ans régresse lui aussi, mais seulement depuis 1982 et d'une façon moins éloquente (- 1,4 points). Ces parts deviennent donc, en 1999, sensiblement inférieures aux moyennes départementales (de près de 5 points chacune).

En revanche, les parts des personnes âgées de plus de 40 ans augmentent et sont très importantes en valeurs relatives, plus particulièrement pour la tranche d'âge des 60 à 74 ans. Les 75 ans et plus représente plus de 10% de la population en 2012 (moyenne du département 5.4%).

On se trouve donc devant une commune qui présente nettement deux catégories de population :

- celle des autochtones, très âgée (dont le contingent élevé s'explique notamment par l'existence d'une maison de retraite de 70 lits) ;
- celle des migrants, beaucoup plus jeune, arrivée massivement avant 1975, composée des ménages avec enfants, qui est de moins en moins renouvelée par de nouvelles arrivées dans la commune.

1.2 Structures et évolutions des logements

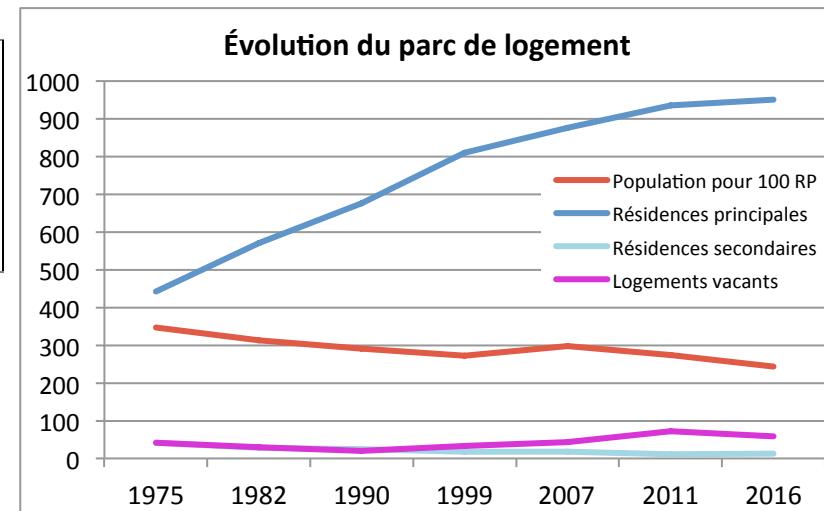
Cannes-Ecluse	1975	1982	1990	1999	2007	2011	2016
Population pour 100 RP							
RP	326	301	279	260	253	247	243
Ensemble	524	628	720	860	937	1017	1021
Résidences principales	442	570	676	810	875	934	950
Résidences secondaires	41	28	24	17	17	11	13
Logements vacants	41	30	20	33	44	72	58

En vert : données de source communale

Le nombre de logements est en constante augmentation depuis 1975. Le nombre de résidences secondaires tend globalement à diminuer alors que le nombre de logements vacants après avoir baissé jusqu'en 1990 augmente fortement ces dernières années (+360% soit 52 logements vacants de plus en 2012 par rapport à 1990). Ils représentent, en 2012, 7% des résidences.

Il s'agit plutôt de grands logements puisqu'en 2012, 43% étaient constitués d'au moins 5 pièces. Cette catégorie de logements est en constante augmentation depuis 1990. Le nombre de petits logements (1 et 2 pièces) est stable, du coup le pourcentage qu'ils représentent diminue légèrement. La part des logements de 3 pièces diminue fortement (au profit des logements de 5 pièces et plus).

La grande majorité des logements sont des maisons individuelles (83% en 2012) dont les occupants sont aussi les propriétaires (78% en 2012).



Cannes Ecluse	Ensemble des logements	Résidences principales	Type		Statut d'occupation des RP			Nombre de pièces des résidences principales				Installations sanitaires des RP Salle de bain avec baignoire ou douche	
			Maison individuelle	Appartement	Propriétaire	Locataire	Logé gratuitement	1	2	3	4		
2012	1 017	934	844	168	732	185	17	9	73	160	287	405	904
		92%	83%	17%	78%	20%	2%	1%	8%	17%	31%	43%	89%
1999	860	810	698	89	613	172	24	9	70	162	253	315	851
		94%	81%	10%	76%	21%	3%	1%	9%	20%	31%	39%	99%
1990	720	676	619	46	560	86	31	7	42	145	233	250	692
		94%	86%	6%	83%	13%	5%	1%	6%	21%	34%	37%	96%

Calcul du point mort :

La notion de point mort correspond aux logements construits dans une hypothèse de stabilité démographique : s'il y a croissance de population des résidences principales, la production de logements est supérieure au point mort s'il y a régression, elle lui est inférieure.

Les besoins en logements liés au point mort sont de trois types :

- le renouvellement, c'est-à-dire le remplacement des logements détruits ou désaffectés, (ainsi que la suppression de logements dans un même immeuble),
- la compensation de l'accroissement (ou de la diminution) du nombre de résidences secondaires et de logements vacants,
- la compensation du desserrement, c'est-à-dire l'impact de la baisse du nombre moyen d'occupants par résidence principale, sur la part des logements construits.

Cannes Ecluse	1975	1982	1990	1999	2012	delta 1975/82	delta 1982/90	delta 1990/99	delta 1999/2012
Point mort actualisé 2012	1 533	1 784	1 963	2 200	2 550	251	179	237	350
Population sans double compte	3,26	3,01	2,79	2,60	2,47	-0,25	-0,22	-0,19	-0,13
Taux d'occupation	1439	1713	1886	2106	2309	274	173	220	203
Population résidences principales	442	570	676	810	934	128	106	134	124
Résidences principales	41	28	24	17	11	-13	-4	-7	-6
Résidences secondaires	41	30	20	33	72	-11	-10	13	39
Logements vacants	524	628	720	860	1 017	104	92	140	157
Parc total de logements						143	112	143	91
Logements construits						39	20	3	-66
Renouvellement						-24	-14	6	33
Variation RS + LV						37	44	49	42
Desserrement						52	50	58	9
point mort						91	62	85	82
effet démographique						2,14	1,63	1,64	1,64
Renouvellement (log T0 - log T1 + construits)									
variation RS + LV									
desserrement (population RP en T0/ taux d'occupation T1) - RP en T 0									

L'effet démographique mesure la consommation de logements due uniquement à l'augmentation de population = nombre de logements construits – point mort = variation du nombre d'habitants en RP en T1/ taille moyenne des ménages en T1.

Il faut ici en particulier noter :

- l'importance du "renouvellement" des logements : 27,3 % des logements créés entre 1975 et 1982 sont soit des reconstructions, soit des créations de grands logements dans un même immeuble ; entre 1982 et 1990, cette valeur descend à 17,8 % des logements nouveaux ; et entre 1990 et 1999, celle-ci ne représente plus que 2,1 % des logements créés ; entre 1999 et 2012 le phénomène s'inverse et de nombreuses divisions ont vu le jour (73% des nouveaux logements). Le phénomène semble se poursuivre puisque la mairie estime à 85 le nombre de propriétés ayant subi des mutations depuis 2012.
- l'importance du desserrement : 25 % des logements créés entre 1975 et 1982 ont - statistiquement parlant - contribué à accueillir la population issue de la décohabitation (et / ou des ménages moins nombreux) ; ce besoin représente encore 39,3 % des logements construits entre 1982 et 1990, et 36,4 % entre 1990 et 1999 ; 59,3% entre 1999 et 2012.

Le rythme moyen annuel de construction depuis 1975, d'environ 13 logements par an, s'il est révélateur de l'attractivité de Cannes-Écluse, n'est pas non plus la seule source d'augmentation du nombre de résidences principales : la diminution constante du nombre de résidences secondaires (depuis 1975 : 24) et du nombre de logements vacants (entre 1975 et 1990) contribue de façon non négligeable à la préservation du patrimoine bâti traditionnel et permet l'accueil d'une population nouvelle sans consommation de foncier supplémentaire. Il est toutefois à noter que sur les deux dernières périodes, le nombre de logements vacant à fortement augmenter (+ 52 logements vacants).

Il est à noter que la mairie a délivré 81 permis pour des maisons d'habitation depuis 2012. Ainsi, le rythme moyen de construction augmente ces dernières années avec environ 20 logements/an.

- En ce qui concerne l'incidence nette, en termes d'augmentation du nombre d'habitants, de l'accroissement du parc de résidences principales, on note les évolutions ci-après.
 - Entre 1975 et 1982, le nombre de résidences principales augmentait de 128, et la population (des résidences principales) de 274 habitants, soit une incidence de **2,14** habitants par logement nouveau. Ce chiffre, relativement faible, confirme l'important phénomène de desserrement des ménages (et plus vraisemblablement, de vieillissement de la population et de **décohabitation** - départ des jeunes du logement familial, divorces, décès ... etc).
 - Entre 1982 et 1990, le nombre de résidences principales augmentait de 106, et la population de 173 habitants, soit une incidence de **1,63** habitants par logement, chiffre très faible, qui témoigne de la continuité et de l'ampleur du phénomène de desserrement.
 - Entre 1990 et 1999, le nombre de résidences principales augmentait de 134, et la population de 220 habitants, soit une incidence de **1,64** habitants par logement, chiffre toujours faible, mais stabilisé.
 - Entre 1999 et 2012, le nombre de résidences principales augmentait de 170, et la population de 350 habitants, soit une incidence de **1,64** habitants par logement. Le phénomène de décohabitation a donc été exacerbé sur la dernière période.

*

* * *

1.3 Structure et évolutions de l'emploi

a) Population active

Cannes-Ecluse	1975	1982	1990	1999	2007	2012
Population	1533	1784	1963	2200	2603	2550
Ensemble des actifs	656	841	975	983	1177	1173
Actifs ayant un emploi	632	802	913	886	1093	1102
Nombre d'emplois	335	568	624	640	640	801
Chômeurs	24	39	62	97	84	76
Taux d'activité	43%	47%	50%	45%	45%	46%
Taux d'emploi	51%	68%	64%	65%	54%	68%
Taux de chômage	4%	5%	6%	10%	7%	6%

Nota bene : Le taux d'activité : population active / population totale

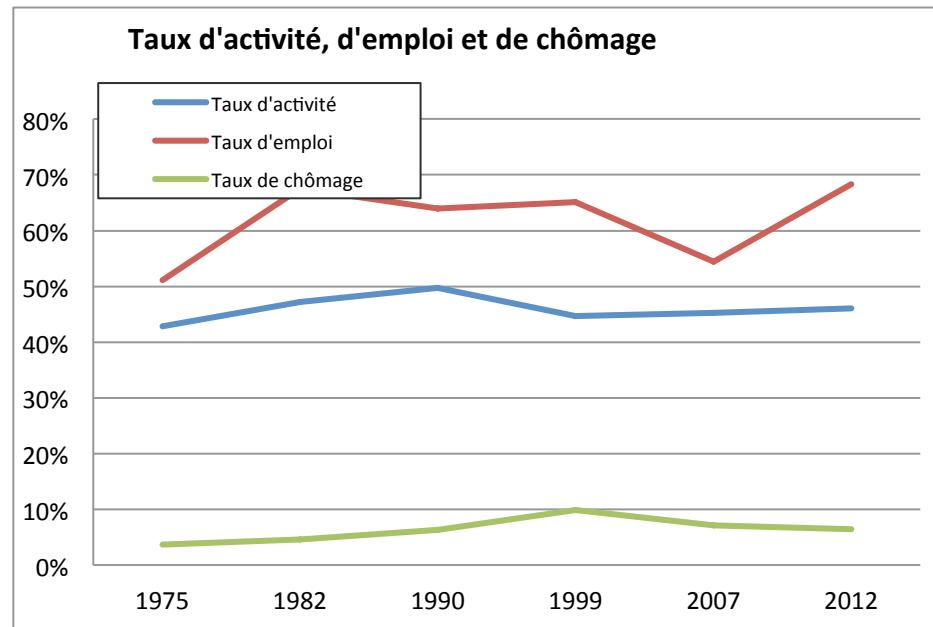
Le taux d'emploi : nombre d'emplois / nombre d'actifs

Ce dernier taux constitue un indicateur du nombre d'emplois offert par l'aire d'étude et donc de sa vitalité économique ; il ne préjuge évidemment pas du niveau de l'emploi sur place de la population active locale.

- A titre de comparaison :
- l'ensemble de la région présentait des taux d'emplois de **97 %** en 1975 et de **95 %** en 1982 et 1990 et **68%** en 2012.
- le bassin d'emploi de Montereau présentait des taux d'emploi de **90 %** en 1975 et de **80 %** en 1982 et **56.3%** en 2012

Le taux d'emploi, varie fortement d'une période à l'autre, mais augmente globalement depuis 1975 pour atteindre 87% en 2012. En revanche, la part d'actif stagne voire diminue ce qui explique en partie le taux d'emploi observé.

Par ailleurs, le nombre d'emplois augmente régulièrement au cours du temps. Ceci résulte de l'importance et de la progression des emplois administratifs dans la commune, l'augmentation des effectifs de l'Ecole Nationale Supérieure de Police et le développement de la zone d'activité.

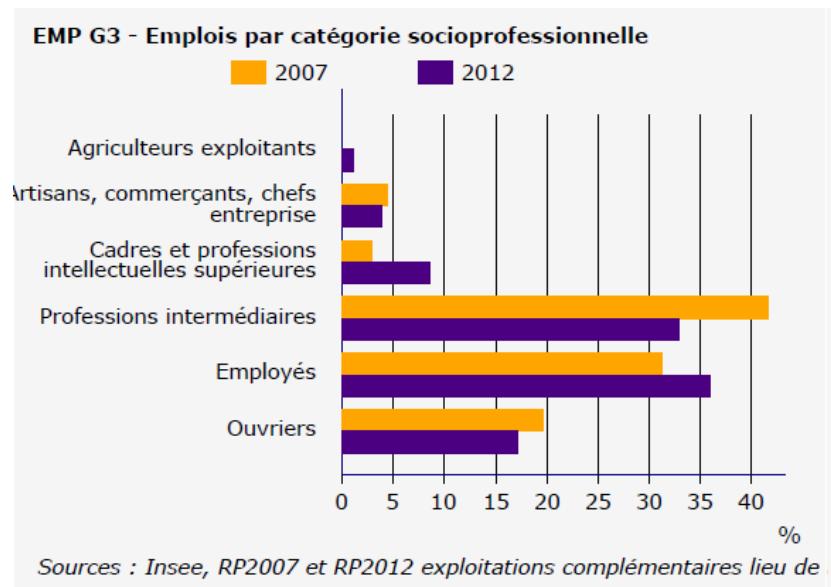


Nombre d'emplois publics en 2016	Nombre d'emplois dans les principales entreprises en 2016
Mairie : 32 emplois	Brico dépôt : 60 emplois
Ecoles : 12 emplois	EPHAD : 42 emplois
ENSP : 141 emplois	
CNFUC : 23 emplois	
CNEPS : 10 emplois	

b) L'emploi sur place

	Nombre d'actifs	Actifs ayant son emploi dans la commune	Venant de l'extérieur	Total des emplois	% d'emplois occupés par des locaux	Actifs allant à l'extérieur	% d'actifs ayant un emploi sur place	Chômeurs
1975	656	179	156	335	53,4	453	27,3	24
1982	841	187	381	568	32,9	615	22,2	39
1990	975	228	396	624	36,5	685	23,4	62
1999	983	177	463	640	27,7	709	18	97
2012	1173	310	491	801	38,7	793	28,1	76

Le nombre d'emplois offert par la commune est relativement important. Cependant, seulement 38% de ces emplois sont occupés par des actifs de la commune. Ceci traduit des besoins de mobilité importants. Il est toutefois à noter que cette part présente une tendance à la hausse ces dernières années.



Les secteurs d'activités offrant des emplois sont divers. Il est intéressant de noter que la part des professions intermédiaires diminue fortement depuis 2007 alors que celle des employés et des cadres augmente. Ceci traduit une mutation en profondeur du secteur de l'emploi.

Il est aussi à noter que des exploitants agricoles se sont installés.

La municipalité note une forte demande d'implantation d'artisans sur le territoire communal.

c) Les flux migratoires (source : fichiers MIRABELLE 1990, 1999 et 2007)

Les migrations domicile – travail, en termes de répartition des flux entrants, internes et externes, paraissent à peu près stables depuis 1999.

La population active occupe en majorité un emploi à l'extérieur (72 % des actifs ayant un emploi travaillent en dehors de la Commune). Les Cannois se dirigent essentiellement vers **Montereau-Fault-Yonne**, qui attire environ 230 habitants de la commune en 2011 (300 en 1999 et presque 400 en 1990). D'autres destinations importantes sont **Paris, Melun et Varennes-sur-Seine**.

Les flux sortants ont diminué entre 1990 et 2007, mais ils montrent une certaine reprise entre 2007 et 2012.

En ce qui concerne les **entrées**, celles-ci sont principalement occasionnées par les migrants journaliers en provenance de Montereau-fault-Yonne (une quarantaine de personnes en 1999), mais également de : Villeblevin (Yonne), Esmans, Saint-Germain-Laval, Villeneuve-la-Guyard (Yonne),...

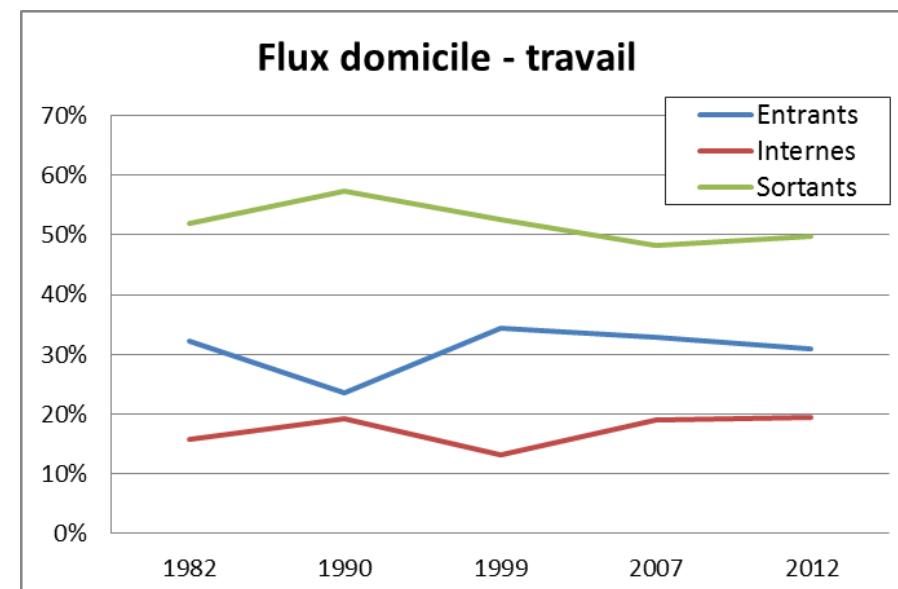
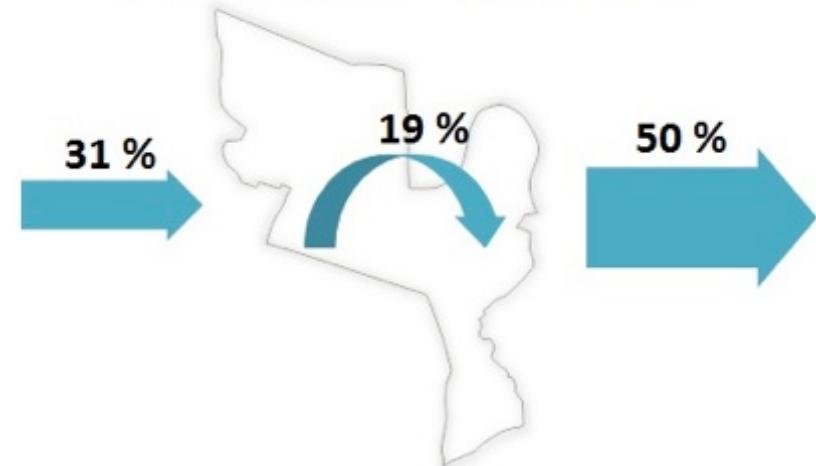
Cannes-Ecluse est actuellement la deuxième commune de la CC2F concentrant le plus d'emplois (source : page 196 du PLD de la CC2F, 2015).

Les « entrants » ont augmenté considérablement entre 1990 et 1999, mais montrent aujourd'hui une tendance à la décroissance. Celle-ci peut révéler une vocation économique qui s'affaiblit, d'autant plus qu'elle est accompagnée d'une légère croissance des flux sortants.

Quant aux **flux internes à la commune**, ceux-ci ont suivi une évolution irrégulière, liée à celle de l'emploi local. En général, ils ont toujours concerné une partie assez faible de la population, la majorité de celle-ci travaillant en dehors de Cannes-Ecluse.

Commune de Cannes-Ecluse	1990	1999	2007	2012
Actifs ayant un emploi	913	886	1097	1102
Travaillant :				
...dans la commune de résidence	228	177	309	310
...dans une autre commune	685	709	788	792
en Seine-et-Marne			610	581
en Ile-de-France (hors 77)			128	175
hors Ile-de-France			50	36

Les flux domicile - travail en 2012



Détail des migrations professionnelles domicile-travail concernant la commune de Cannes-Ecluse en 1990 et 1999

Migration domicile - travail 1990					
Commune de résidence	Commune de travail	Effectifs	Commune de résidence	Commune de travail	Effectifs
CANNES-ECLUSE	MONTEREAU-FAULT-YONNE	395	MONTEREAU-FAULT-YONNE	CANNES-ECLUSE	77
CANNES-ECLUSE	PARIS	47	VARENNES-SUR-SEINE	CANNES-ECLUSE	24
CANNES-ECLUSE	VARENNES-SUR-SEINE	32	VILLENEUVE-LA-GUYARD	CANNES-ECLUSE	19
CANNES-ECLUSE	MELUN	26	SAINTE-GERMAIN-LAVAL	CANNES-ECLUSE	18
CANNES-ECLUSE	FONTAINEBLEAU	15	ESMANS	CANNES-ECLUSE	15
CANNES-ECLUSE	CHAMPAGNE-SUR-SEINE	11	autres communes...	CANNES-ECLUSE	129
CANNES-ECLUSE	ECUELLES	7			Entrants totaux 282
CANNES-ECLUSE	MORET-SUR-LOING	7	CANNES-ECLUSE	CANNES-ECLUSE	228
CANNES-ECLUSE	VERNOU-LA-CELLE-SUR-SEINE	7			Internes totaux 228
CANNES-ECLUSE	autres communes...	40			
		Sortants totaux 587	NB : les données de 1990 ne prennent en compte que les déplacements supérieurs à 3		

Migration domicile - travail 1999					
Commune de résidence	Commune de travail	Effectifs	Commune de résidence	Commune de travail	Effectifs
CANNES-ECLUSE	MONTEREAU-FAULT-YONNE	308	MONTEREAU-FAULT-YONNE	CANNES-ECLUSE	43
CANNES-ECLUSE	PARIS	68	VILLEBLEVIN	CANNES-ECLUSE	19
CANNES-ECLUSE	MELUN	37	ESMANS	CANNES-ECLUSE	18
CANNES-ECLUSE	VARENNES-SUR-SEINE	33	SAINTE-GERMAIN-LAVAL	CANNES-ECLUSE	17
CANNES-ECLUSE	MORET-SUR-LOING	14	VILLENEUVE-LA-GUYARD	CANNES-ECLUSE	15
CANNES-ECLUSE	FONTAINEBLEAU	12	CHAMPIGNY	CANNES-ECLUSE	14
CANNES-ECLUSE	MAROLLES-SUR-SEINE	11	MAROLLES-SUR-SEINE	CANNES-ECLUSE	12
CANNES-ECLUSE	AVON	10	VOULX	CANNES-ECLUSE	12
CANNES-ECLUSE	ESMANS	10	VARENNES-SUR-SEINE	CANNES-ECLUSE	11
CANNES-ECLUSE	DAMMARIE-LES-LYS	9	VINNEUF	CANNES-ECLUSE	11
CANNES-ECLUSE	EVRY	9	LA GRANDE-PAROISSE	CANNES-ECLUSE	10
CANNES-ECLUSE	LE CHATELET-EN-BRIE	8	autres communes...	CANNES-ECLUSE	43
CANNES-ECLUSE	VENEUX-LES-SABLONS	8			Entrants totaux 463
CANNES-ECLUSE	autres communes...	172	CANNES-ECLUSE	CANNES-ECLUSE	177
		Sortants totaux 709			
			Internes totaux 177		

*

* * *

D- Les équipements

1. Les équipements : facteurs de développement

1.1 Desserte en eau potable

La compétence eau a été transférée à la CC2F. La SAUR a en charge (affermage), l'exploitation du réseau d'adduction d'eau potable. Le territoire de la CC2F compte 5 captages qui produisent en moyenne 17 300m³ jour. La production effective de 2013 portait le volume exploité à 5 437m³ par jour en moyenne, soit une réserve de capacité large. (source : PLD CC2F)

La commune de Cannes-Ecluse est équipée du captage des « Gravelottes » pouvant produire 1200m³ / jour. Il s'agit de deux forages en eau souterraine. Ce captage fait l'objet d'une DUP définie par l'arrêté préfectoral 12 décembre 1983.

Le Plan Départemental de l'Eau Seine et Marne 2012-2016 prévoit afin de renforcer et sécuriser l'approvisionnement en eau potable :

- Une nouvelle ressource sur le site du Ports aux Oies et alimentation du SMEV pour le rétablissement de la qualité de l'eau ;
- Le renforcement de la capacité de production de la CC2F par la création d'un champ captant à Marolles-sur-Seine ;
- Le renforcement de l'interconnexion de secours entre la CC2F et le SMEV.

1.2 Assainissement (source : CC2F)

La compétence assainissement a été transférée à la CC2F. Cannes-Ecluses fait partie d'un groupement de communes (La Brosse Montceaux, Courcelles en Bassée, Esmans, hameaux de Forges, Laval en Brie, Marolles sur Seine, Saint Germain Laval, Salins et Varennes sur Seine) ayant passé un contrat d'affermage avec la SAUR en cours jusqu'au 30 juin 2016. Veolia est le prochain titulaire du contrat d'affermage.

Cannes-Ecluse est raccordé au centre intercommunal des eaux de La Grande Paroisse, tout comme Esmans, Montereau Fault Yonne en partie et Varennes sur Seine (environ 22 500 habitants). Il s'agit d'un traitement biologique (SBR) par boues activées séquencée avec un traitement à l'azote et au phosphore.

Caractéristiques :

21 700 Eq/habitant

3 600m³/jour ou 79m³ annuel/habitant

*

* *

1.3 Couverture numérique

Cannes-Ecluse dispose aussi de son propre NRA.

Caractéristiques du NRA :

Nom : Cannes-Ecluse

Situé à : Cannes-Ecluse

Code FT : 77061C6Z

Code "court" : C6Z77

Nombre de lignes : 700

Zone dense : Non

NRA-HD : Non

Le central C6Z77 est équipé pour le VDSL2 d'Orange qui permet un débit descendant de 20 jusqu'à 95 Mbit/s sur les lignes téléphoniques de moins d'un kilomètre.

La commune est aussi en partie desservie par le NRA de Montereau Fault Yonne :

Nom : Montereau Fault Yonne

Situé à : Montereau Fault Yonne

Code FT : 77305MTR

Code "court" : MTR77

Nombre de lignes : 13000

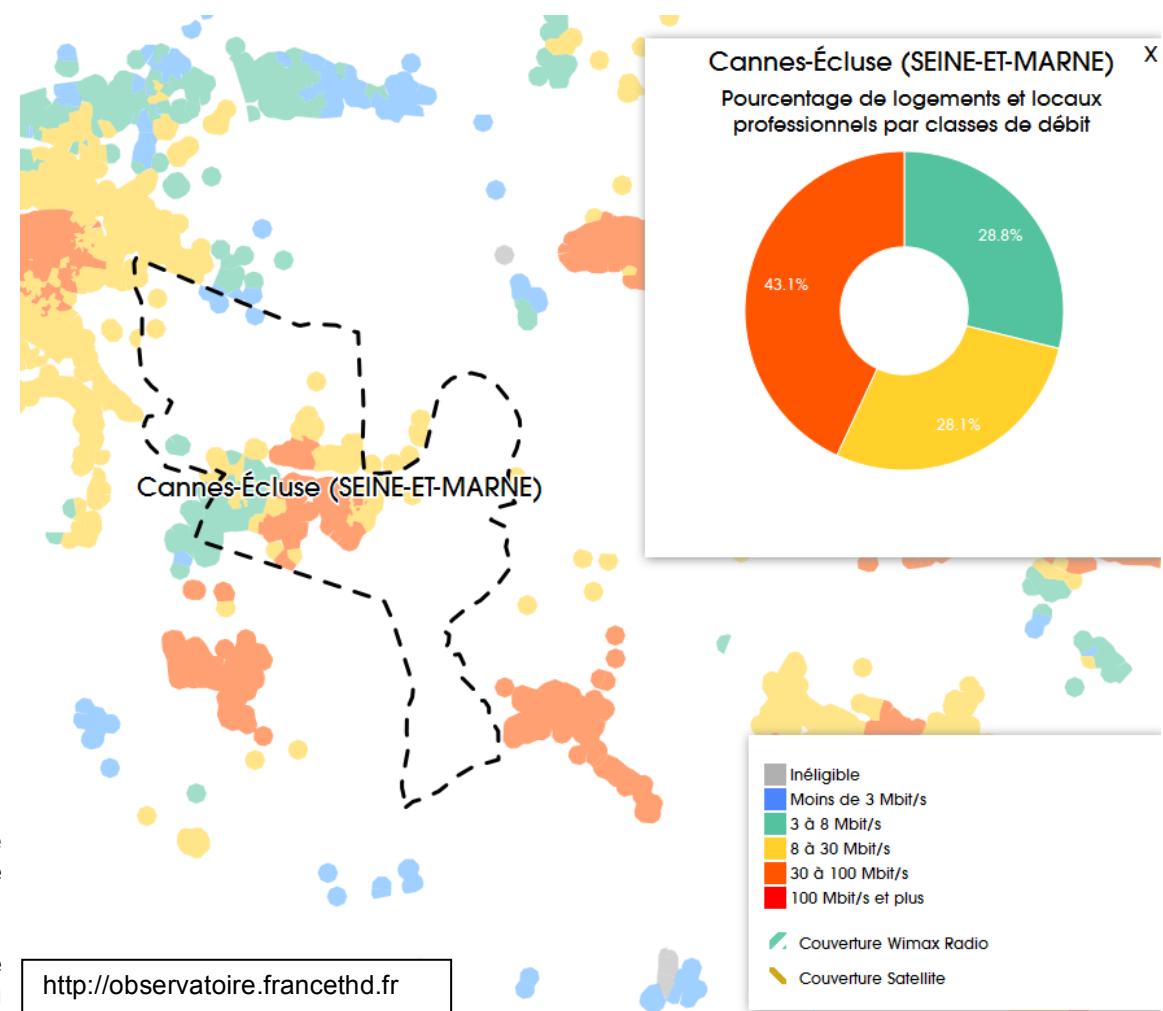
Zone dense : Non

NRA-HD : Non

Les deux NRA ne fournissent pas le même débit et il existe de fortes disparités sur le territoire communal en termes de qualité de la desserte numérique.

La CC2F a lancé un programme en 2013 afin de développer le numérique. Aujourd'hui, 96% des foyers sont devenus éligibles au triple play. Le programme de déploiement de la fibre optique (2015-2020) qui permettra de déployer le FttH (Fiber to the Home) sans trou de couverture sur l'intégralité des logements (particuliers, professionnels...) sur tout le territoire.

Ce déploiement coïncide avec le développement du centre de formation aux métiers du numérique « le campus du numérique » de Montereau.



1.4 Les infrastructures de transport

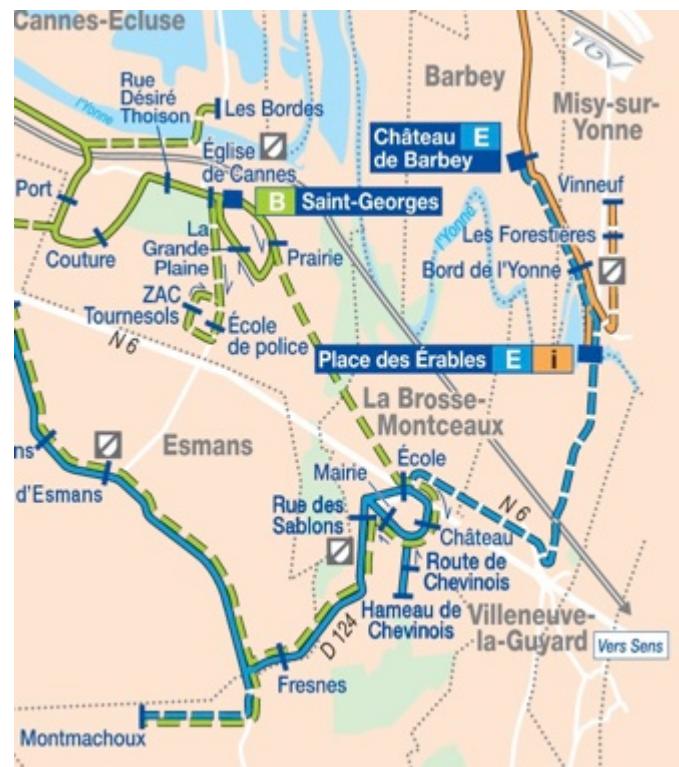
Le territoire communal est traversé par deux grandes infrastructures de transports :

- La RD 606 qui est empruntée par 13 450 véhicules jour (source : trafic routier 2010, CG77).
- La ligne de chemin de fer permettant de relier Paris

Elle est desservie par 1 réseau de transport en commun :

- SiYonne qui propose 1 ligne de bus (ligne B)

La mairie remarque que si les transports scolaires ne sont pas tout à fait opérationnels, car ils ne desservent pas la totalité du territoire communal, le réseau urbain fonctionne correctement. En effet, les habitants prennent préférentiellement le bus pour se rendre à la gare et la ligne dessert les points d'intérêt de proximité. Une restructuration de cette ligne est à l'étude afin d'améliorer encore la desserte en transport en commun. En parallèle, le service de TAD (Transport A la Demande) est développé.



1.5 Gaz

La commune est alimentée en gaz naturel.

2 Les déchets

2.1 Le Plan d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (source : www.entreprises.cci-paris-idf.fr)

Le Plan d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés de portée nationale définit les objectifs suivant :

- Valorisation ou incinération dans des installations d'incinération des déchets avec valorisation énergétique de 60% au minimum en poids des déchets d'emballages,
- Recyclage de 55% au minimum en poids des déchets d'emballages,
- Recyclage de 60% en poids pour le verre, le papier et le carton,
- Recyclage de 50% en poids pour les métaux,
- Recyclages de 22.5% en poids pour les plastiques,
- Recyclage de 15% en poids pour le bois,
- Taux de collecte des DEEE ménagers fixé à 10kg par habitant.

2.2 Les plans régionaux

Le Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés d'Ile de France définit les objectifs suivants (source : www.entreprises.cci-paris-idf.fr) :

- Diminution de la production de déchets de 50kg/hab,
- Augmentation de 45% du compostage des déchets organiques,
- Incitation faite aux consommateurs d'acheter des produits faiblement emballés,
- Création de 30 ressourceries / recycleries,
- Augmentation du recyclage de 60% par l'incitation à mieux trier les emballages et journaux-magazines,
- Doubler le recyclage des emballages ménagers,
- Doubler le nombre de déchetteries et la valorisation des encombrants,
- Augmenter la collecte des déchets des équipements électriques et électroniques,
- Favoriser les dispositifs de collecte innovants,
- Développer le compostage et la méthanisation,
- Doubler la quantité de compost,
- Encadrer les capacités de stockage et d'incinération,
- Améliorer les transports fluvial et ferré,
- Transports de 500 000 tonnes de déchets supplémentaires par voies fluviale et /ou ferrée,
- Améliorer les connaissances des coûts,
- Mettre en place une redevance incitative.

Le Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics définit les objectifs suivants (source : driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr) :

- Réduire la production de déchets de chantier et leur nocivité,
- Réutiliser/recycler les déchets,
- Limiter les mauvaises pratiques,
- Valoriser les carrières en les réaménageant,
- Rééquilibrer les capacités de stockage,
- Améliorer la gestion des déchets des artisans du BTP,
- Développer le tri sur chantier,
- Augmenter les performances des installations de tri,
- Développer les filières de recyclage,
- Améliorer la déconstruction sélective
- Développer les modes de transports alternatifs
- Optimiser le transport routier
- Accompagner l'évolution des pratiques,
- Impliquer les maîtres d'ouvrages,
- Développer l'économie circulaire à différentes échelles territoriales

Le Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux définit les objectifs suivants (source : www.entreprises.cci-paris-idf.fr) :

- Collecte de 65% des déchets dangereux produits par les ménages,
- Transport de 15% de ces déchets par trains ou péniches,
- Etudes de cas précis pour vérifier la faisabilité des projets,
- Traitement des déchets au plus près de leur lieu de production,
- 80% des déchets admis sur les installations devront provenir d'Ile de France ou des régions limitrophes,
- Valorisation des déchets dangereux pour une seconde vie,
- Amélioration des taux de recyclages.

Le Plan Régional d'Elimination des Déchets issus des Activités de Soins définit les objectifs suivants (source : www.entreprises.cci-paris-idf.fr) :

- Collecte de 50% des déchets de soins produits par les ménages,
- Séparation correcte de ces déchets des ordures ménagères,
- Assurer un meilleur tri dans les établissements de soins,
- Réduction de 30% des quantités,
- Encadrer l'évolution du parc des installations.

2.3 Le plan départemental

Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés doit permettre de :

- Prévoir les mesures pour prévenir l'augmentation de la production de déchets ménagers et assimilés,
- Maîtriser les coûts,
- Prévoir un inventaire prospectif établi sur 5 et 10 ans des quantités de déchets à éliminer selon leur nature et leur origine,
- Fixer des objectifs de valorisation, incinération, enfouissement et de collecte de la moitié de la production de déchets en vue d'un recyclage matière et organique,
- Recenser les installations d'élimination des déchets en service et énumérer les installations qu'il sera nécessaire de créer.

2.4 Le Plan Local de Prévention des Déchets (PLPD)

Ce programme, issu de Grenelle de l'environnement du 3 août 2009, consiste à mettre en place un plan d'actions dans chaque collectivité compétentes en matière de déchets, visant à réduire la production d'ordures ménagères et assimilées de 7% par habitant pendant les 5 prochaines années.

Dans ce cadre, le SIRMOTOM a mis en place une série d'actions, notamment sur le compostage. D'autres projets auprès des commerces ont été menés mais aussi sur la collecte des textiles.

2.5 Le Syndicat intercommunal

La commune est adhérente au SIRMOTOM.

La collecte s'effectue en porte à porte le lundi et le jeudi pour les ordures ménagères et le mercredi des semaines paires pour les déchets recyclables. Les encombrants sont ramassés plusieurs fois dans l'année (4 fois prévues en 2013).

Le SIRMOTOM gère deux déchetteries :

- Une à Montereau Fault Yonne
- Une à Voulx

Il met aussi à disposition des points d'apports volontaires pour :

- Les journaux, revues et magazines,
- les textiles,
- le verre.

*

* *

3 L'agenda 21

La CC2F a mis en place, [en juin 2001](#), un agenda 21 afin de répondre aux enjeux du développement durable. Ce document défini les axes d'actions et les objectifs suivant :

Axe1 : Un territoire à vocation interrégionale :

Objectif 1 : désenclaver le territoire et encourager l'intermodalité rail-route-fleuve,

Actions : œuvrer pour une meilleure desserte en transports en commun du territoire pour les voyageurs, restructurer le pôle gare en tant que pôle d'échange, travailler sur l'amélioration de la desserte routière, aider au développement du transport multimodal de marchandises.

Objectif 2 : développer l'attractivité et la promotion du territoire,

Actions ; promouvoir l'identité du territoire au travers d'une démarche marketing territorial, créer des équipements à rayonnement régional et national.

Objectif 3 : développer les partenariats entre acteurs et entre territoires.

Actions : créer une agence d'urbanisme au travers d'un réseau de villes du Sud Seine et Marne, organiser une véritable gouvernance du projet de territoire de la CC2F.

Axe 2 : Un territoire actif et innovant :

Objectif 4 : développer l'accueil des entreprises sur le territoire,

Actions : définir un schéma directeur durable des activités économiques et commerciales sur le territoire, rendre disponible le foncier économique mobilisable pour l'implantation de nouvelles entreprises, accompagner la création d'entreprises sur le territoire.

Objectif 5 : accompagner les secteurs porteurs d'innovation technique,

Actions : créer une technopole combinant en un même lieu formation, activités d'entreprises et centres de recherche, réduire la facture numérique et développer le haut débit, aider au développement des énergies renouvelables.

Objectif 6 : accompagner le développement d'une agriculture locale et durable.

Actions : reconquérir l'espace agricole consommé par les activités d'extraction, aider au développement des circuits-courts, impulser le développement d'une agriculture compatible avec les zones de captage d'eau.

*

* * *

Axe 3 : une ambition pour le cadre de vie de son territoire

Objectif 7 : œuvrer pour un développement équilibré du territoire,

Actions : développer un habitat équilibré et durable par l'élaboration d'un PLH intercommunal, aider les communes à une planification spatiale maîtrisée et coordonner une politique foncière commune.

Objectif 8 : structurer la mobilité sur le territoire,

Actions : réaliser un PLDS, développer les circulations douces.

Objectifs 9 : préserver la ressource en eau

Actions : poursuivre les actions de sécurisation et de renforcement de la ressource en eau,achever la mise en conformité des systèmes d'assainissement.

Axe 4 : un territoire de nature et d'histoire

Objectif 10 : préserver un environnement de qualité

Actions : élaborer une Trame Verte et Bleue du territoire, requalifier et valoriser les berges et plans d'eau

Objectifs 11 : renforcer l'attractivité touristique du territoire,

Actions : définir et promouvoir des circuits thématiques sur le territoire en lien avec les territoires voisins, développer le tourisme fluvial, aider à l'implantation d'une offre diversifiée d'hébergement.

Objectifs 12 : capitaliser sur l'atout nature et développer l'éducation à l'environnement,

Actions : développer l'offre d'activités autour de la nature, développer la sensibilisation de tous les publics aux espaces naturels et à la biodiversité.

Axe 5 : un projet pour un développement responsable et solidaire :

Objectif 13 : réduire l'empreinte énergétique et environnementale

Actions : créer un point info énergie / environnement, lancer la mise en œuvre de l'Agenda 21 interne de la CC2F, viser 100% de chaufferies à énergie renouvelable dans les bâtiments publics d'ici 2030.

Objectif 14 : optimiser la cohésion territoriale :

Actions : réaliser un schéma de cohérence des services sur le territoire, engager la réflexion sur une offre culturelle intercommunale.

Objectif 15 : favoriser l'égalité des chances

Actions : contribuer au développement d'une économie sociale solidaire, encourager l'égalité homme/femme, mieux intégrer les personnes atteintes d'un handicap dans la vie du territoire.

	1980 a	1988 b	1996 c	1998 d	2005 e	2013 f
14 A - De base privés	14	10	13	13	18,25	
1 office religieux hebdomadaire	1	0	1	1	0,25	
2 alimentation générale	0	1	1	1	1	
4 café	5	2	4	2	1	
1 tabac	1	1	1	1	1	
1 vente de quotidiens	1	1	1	1	0	
1 magonnerie	0	0	0	0	2	
1 plâtrerie - peinture	1	0	0	1	0	
0 menuiserie - charpente	0	1	1	1	3	
2 plomberie - couverture	3	2	2	3	6	
0 réparation auto	1	1	1	1	0	
1 ligne d'autocar ou SNCF	1	1	1	1	0	
0 restaurant	0	0	0	0	3	
0 entreprise générale du bâtiment	0	0	0	0	1	
4 A' - De base publics	5	6	7	7	8	
1 école maternelle	1	1	1	1	1	
1 école primaire	1	1	1	1	1	
1 terrain de grands jeux	1	1	1	1	1	
0 terrain de petits jeux	0	0	1	1	1	
1 salle des fêtes	1	1	1	1	1	
0 bibliothèque	1	1	1	1	1	
0 halle de sports	0	1	1	1	1	
0 autre formation post bac non universitaire	0	0	0	0	1	
6 B - Intermédiaires	7	14	13	11	16	
1 boulangerie	1	1	1	1	1	
1 boucherie - charcuterie	1	1	1	0	0	
1 coiffeur	1	2	2	1	1	
1 carburant	0	0	0	0	0	
1 électricité générale	2	2	2	2	2	
1 médecin généraliste	2	2	2	2	2	
0 infirmier	0	5	4	4	5	
0 masseur kinésithérapeute	0	1	1	1	1	
0 soins de beauté	0	0	0	0	3	
0 fleuriste	0	0	0	0	1	
2 C - Supérieurs	4	4	3	7	10	
1 hospice, maison de retraite	1	1	1	1	1	
0 ambulance	1	1	0	0	0	
0 collège	0	0	0	0	0	
0 droguerie - quincaillerie	0	0	0	0	0	
0 réparation machines agricoles banque	0	0	1	1	2	
0 banque	0	0	0	0	0	
1 librairie - papeterie	1	1	0	1	0	
0 vêtements	0	0	0	0	0	
0 marché (nb de jour par mois)	1	1	1	4	0	
0 chaussures	0	0	0	0	0	
0 vétérinaire	0	0	0	0	0	
0 taxi	0	0	0	0	1	
0 orthoptiste	0	0	0	0	1	
0 pédicure-podologue	0	0	0	0	1	
0 pharmacie	0	0	0	0	1	
0 hôtel homologué	0	0	0	0	1	
0 grande surface bricolage	0	0	0	0	1	
0 magasin de sport	0	0	0	0	1	
26 Totaux		30	34	36	38	52,25

4 Les équipements généraux.

a et b source : inventaires communaux de l'INSEE 1980 et 1988. **c** : estimation communale 1996 - d'après l'annuaire de Seine et Marne. **d** : communoscope 1998. **e** : estimation communale 2005. Classification tirée d'une étude DDE sur l'évolution de l'équipement des communes de Seine-et-Marne. **f** base des équipements permanents 2013 de l'INSEE et commune

Le nombre d'équipements de la commune augmente depuis 1980 d'après les différentes sources. Cependant, il est à noter que toutes les classifications ne comprennent pas les mêmes catégories et que s'il est possible d'observer une tendance, il n'est pas réellement possible de comparer une année avec l'autre.

Il faut rappeler, de plus, la proximité de Cannes-Ecluse avec l'agglomération de Montereau. Le fonctionnement en réseau au sein de la CC2F permet d'avoir accès à de nombreux commerces et services en plus de ceux disponibles au sein de la commune.

Caractéristiques de l'école :

- composition des classes : 4 classes de maternelles et 84 élèves
8 classes de primaires et 178 élèves.

- 1 cantine
- 1 accueil périscolaire
- 1 accueil de loisirs

E – Une politique locale et soutenable des transports

1. Résumé des caractéristiques de la mobilité à Cannes-Ecluse (source : INSEE)

La mobilité est un enjeu important pour le territoire communal, dont les habitants ont tendance à se déplacer de plus en plus. On peut constater, notamment, que plus de **70%** des Cannois **travaillent à l'extérieur de la commune**, et 20% à l'extérieur même de la Seine-et-Marne.

Les distances des navettes domicile-travail sont également importantes : en 2009, les actifs résidant à Cannes-Ecluse parcourent en moyenne 19 km pour aller travailler (la moyenne de la Seine-et-Marne est de 18km, celle de l'Ile-de-France de 10 km).

Ces déplacements sont effectués essentiellement en voiture, en raison entre autre d'une desserte en transports en commun peu performante et diversifiée.

Le **taux de motorisation des ménages** (part de ménages ayant au moins une voiture) de la Commune en est témoin : avec une valeur de **91 %**, il est supérieur à celui du département (86%) en 2012. En outre, presque la moitié des ménages (45 %) possèdent au moins deux automobiles (38 % en Seine-et-Marne).

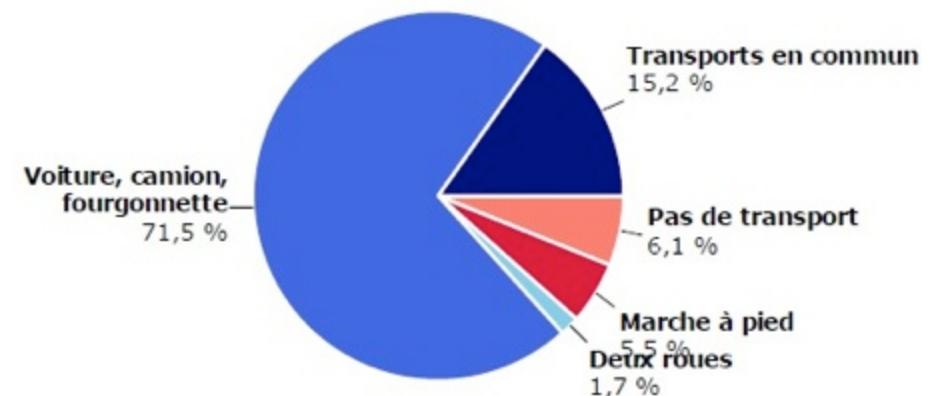
En effet, le mode de transport principal des Cannois est la **voiture individuelle**, qui représente **71,5 %** des déplacements domicile-travail en 2012. Il s'agit d'une valeur élevée, comparée à la moyenne départementale, qui est autour de 63%.

Pour mémoire, pour l'ensemble du département, les parts des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2012 sont :

- 63% en voiture, camion, fourgonnette,
- 26% en transport en commun,
- 5,3 % en marche à pied,
- 2,1 % en deux roues.

Source : Insee, RP2012, IAU-IDF.

Ménages ayant...	Cannes-Ecluse	Seine-et-Marne
Au moins une voiture	91 %	86 %
1 voiture	46 %	47 %
2 voitures ou plus	45 %	38 %



Les objectifs du PDUIF à l'horizon 2020

2. La question des transports dans la planification locale : Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

Le premier PDUIF a été approuvé le 15 décembre 2000. La procédure de révision a été engagée en 2008 et le nouveau PDUIF a été approuvé définitivement par le Conseil régional d'Ile de France en juin 2014, sa mise en œuvre repose sur l'ensemble des acteurs franciliens de la mobilité. Sa vocation est de permettre d'atteindre l'équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financements.

L'atteinte des objectifs généraux définis par l'Article L. 1214-2 du Code des transports, mais aussi de ceux fixés par les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national, de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% passe par :

- Une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs,
- Une croissance de 10% des déplacements actifs (vélo, marche),
- Une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés,
- Une réduction de moitié du nombre de tués sur les routes franciliennes.

L'ensemble de ces réglementations et de ces objectifs a permis d'identifier 9 défis à relever sur la période 2010-2020 :

Les défis du PDUIF :

- 1) Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs,

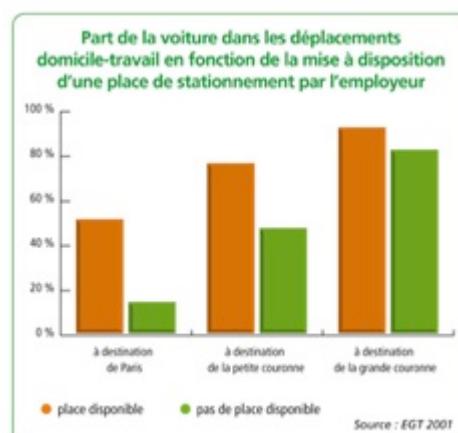
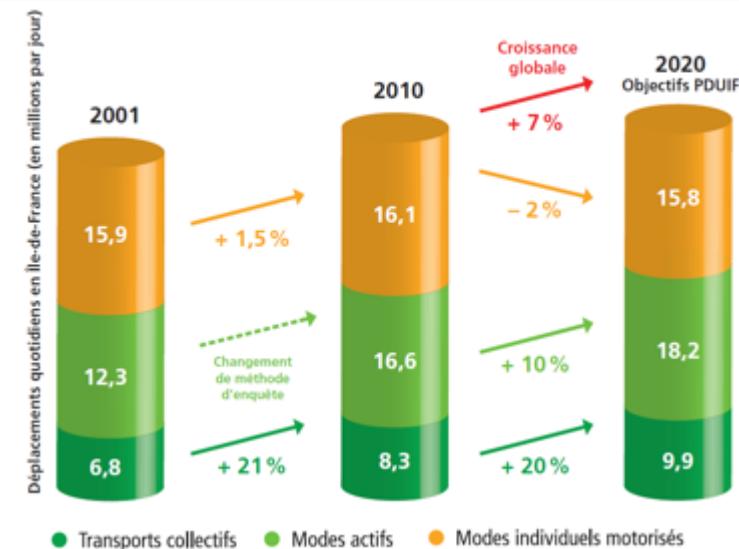
83 % des habitants de la grande couronne se rendent aux centres commerciaux en voiture.

Premiers concernés : les Franciliens habitant la grande couronne.

Passer du « tout automobile » aux autres modes de déplacement nécessite avant tout de nouvelles formes d'aménagements urbains.

Quelques pistes d'orientation :

- Réfléchir aux moyens d'agir sur la mobilité, par exemple à travers une réduction des distances entre logements, emplois et services,
- Repenser le partage de l'espace public en faveur des modes de déplacement autres que l'automobile et les deux-roues motorisés,
- Accompagner les projets de développement des communes et agglomérations franciliennes d'une amélioration de l'offre de transport collectif.



2) Rendre les transports collectifs plus attractifs,

Evolution de la fréquentation des transports en commun depuis 2000 : +18% pour le métro, +22% pour le bus et TCSP, +16% pour le RER et le train. L'usage des transports en commun en Ile-de-France n'a cessé d'augmenter et continuera à augmenter dans les années à venir.

Selon un [scénario dit au « fil de l'eau »](#), il est estimé qu'entre 2005 et 2020, près d'un million de déplacements quotidiens supplémentaires seront enregistrés. Mais il reste encore beaucoup à faire pour améliorer l'offre de transports collectifs et la rendre plus attractive. Les financements devront être augmentés en conséquence car c'est surtout l'immensité du besoin de [financement](#) qui ralentit la mise en œuvre des mesures nécessaires.

Quelques pistes d'orientation :

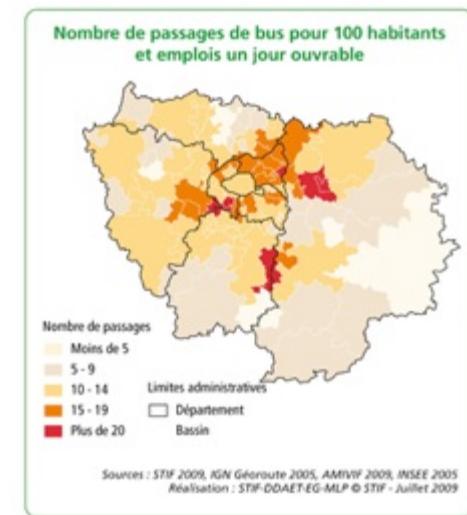
- Adapter l'offre de transports collectifs à la demande de déplacements, c'est-à-dire améliorer le système actuel, notamment pour résoudre la saturation et offrir de nouveaux services dans les territoires les moins bien desservis ou ceux qui vont se [développer](#),
- Accroître la qualité des services proposés et le confort des usagers : mieux informer les voyageurs sur les conditions de circulation, rendre les itinéraires plus lisibles, maîtriser durablement la régularité sur l'ensemble du réseau, rénover et renouveler les trains, les métros ou les bus pour qu'ils soient plus confortables etc.,
- Les transports collectifs doivent davantage s'articuler les uns avec les autres, afin de former une chaîne de déplacements continue et fluide, et permettre ainsi une véritable [intermodalité](#),
- Revaloriser le bus comme mode attractif.

3) Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement,

Trop souvent associée aux loisirs, rarement considérée comme un mode de déplacement à part entière, la marche doit pouvoir tenir, au quotidien, une place plus importante dans la chaîne de déplacements. De fait, il est estimé que 48 % des trajets en voiture et 56 % des trajets en deux-roues motorisés font moins de 3 km, alors que nombre de ces déplacements pourraient être parcourus à pied.

Quelques pistes d'orientation :

- Limiter autant que possible la vitesse de circulation en zone urbaine,
- Aménager de façon continue et confortable les itinéraires piétons,
- Mettre à disposition des piétons une information [intermodale](#) complète et développer les dispositifs de jalonnement.



4) Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo,

25 000 vélos sont actuellement en libre-service en Île-de-France (Vélib', Vélo², Velcom). Comme la marche, le vélo est encore surtout associé aux loisirs et pas toujours considéré comme un mode de déplacement à part entière, alors que chez nombre de voisins européens, utiliser son vélo est tout à fait naturel. Il est estimé que 48 % du nombre de trajets en voiture et 56 % du nombre de trajets en deux-roues motorisés qui font moins de 3 km. Respectueux de l'environnement et facteur de santé publique, la pratique du vélo doit être encouragée.

Quelques pistes d'orientation :

- Rendre la voirie cyclable et favoriser le stationnement vélo,
- Promouvoir la pratique du vélo auprès du plus grand nombre, en particulier pour les trajets courts, par des actions de sensibilisation et un apprentissage facilité,
- Développer l'intermodalité vélo/transports collectifs.

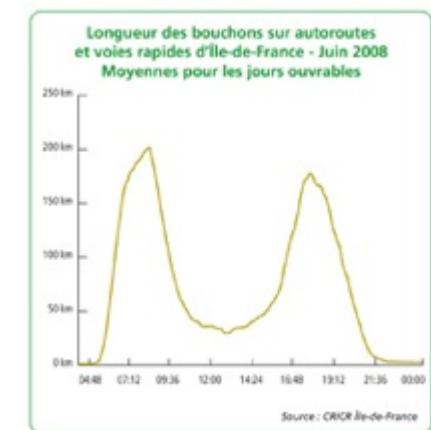
5) Agir sur les conditions d'usages des modes individuels motorisés,

A Paris, les deux-roues motorisés représentaient 15% de la circulation en 2006, contre 10% en 2001 : L'usage des deux-roues motorisés connaît aujourd'hui un succès grandissant. L'augmentation des deux-roues ne constitue pour autant pas une alternative idéale à l'usage de l'automobile, tant du point de vue de la sécurité routière (hausse des accidents impliquant ces véhicules) que du respect de l'environnement (pollution et bruit).

Quelques pistes d'orientation :

- Mieux faire appliquer la réglementation en matière de stationnement,
- Réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour réduire le nombre d'accidents impliquant des deux-roues motorisés.

Le trafic routier en Ile-de-France a progressé de 1,1 % entre 2000 et 2005. L'automobile est le moyen de transport le plus utilisé en Ile-de-France. Le confort et la souplesse inhérents à ce mode de transport expliquent la forte fréquentation des réseaux routiers et autoroutiers (...) Et pourtant, on estime entre 4 et 6 heures par jour la durée des embouteillages sur les voies rapides d'Ile-de-France et le nombre important de véhicules en circulation est responsable d'une part très importante de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.



Quelques pistes d'orientation :

- Mieux disposer des capacités routières existantes afin de limiter les ralentissements et embouteillages dans le respect d'objectifs de sécurité routière ambitieux,
- Faire respecter le stationnement payant,
- Faire évoluer les comportements vis-à-vis de l'automobile en développant le covoiturage ou encore l'auto-partage et en encourageant parallèlement le développement de nouveaux véhicules urbains peu polluants, peu volumineux et moins gourmands en énergie.

6) Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement,

266 gares et 700 lignes de bus accessibles aux personnes à mobilité réduite d'ici à 2020 : Les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent plus du tiers des Franciliens. Or les aménagements adaptés à leurs besoins sont encore rares.

Quelques pistes d'orientation :

- Rendre accessibles aux PMR les transports collectifs en suivant pour cela les orientations du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) déjà adopté par le STIF,
- Développer l'accessibilité dans la rue,
- Mettre en place une information adaptée aux différents usagers,
- Evaluer l'efficacité des aménagements réalisés,
- Développer en parallèle des services spécifiques (service d'assistance, d'accompagnement ...) pour compléter les mises en accessibilité.

7) Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train,

3 fois plus de trafic fluvial de conteneurs sur la Seine, c'est l'estimation faite pour les 15 prochaines années.

Aujourd'hui, en Ile-de-France, 90% du transport de marchandises se fait par la route. En effet, le transport routier est à la fois le plus flexible et le moins cher de tous. Or le transport routier pâtit directement des embouteillages, et il est source de nombreuses nuisances : nuisances sonores, pollutions importantes et accidents graves

Quelques pistes d'orientation :

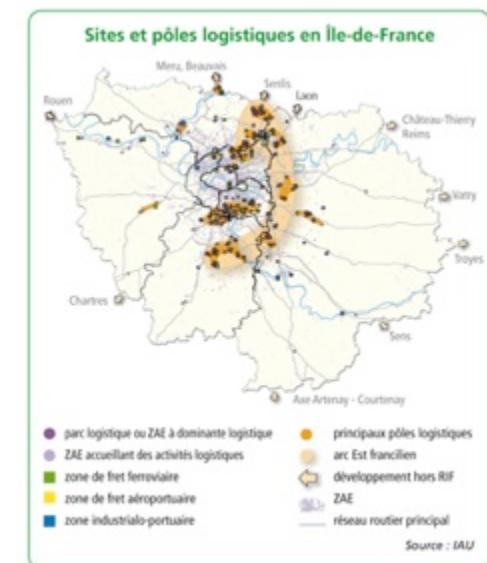
- Améliorer l'accès aux sites logistiques et organiser de façon plus rationnelle le transport routier,
- Encourager l'intermodalité entre le transport routier et les modes de transport écologiques que sont le transport ferroviaire (fret) et le transport par voie d'eau,
- Favoriser les changements de comportements des acteurs, notamment dans le domaine environnemental, par le renouvellement du parc de véhicules, un taux de chargement maximisé, etc.,
- Développer l'information autour du transport de marchandises et harmoniser les réglementations concernant les livraisons en ville.

8) Mobiliser tous les acteurs des politiques de déplacements,

Moins de la moitié des propositions du précédent PDUIF ont été effectivement engagées et peu ont été achevées. Aussi le nouveau PDUIF a pour ambition d'associer davantage les acteurs concernés à son élaboration, afin que chacun se sente co-responsable de sa mise en œuvre, en particulier à l'échelle locale.

Quelques pistes d'orientation :

- Préciser dans le nouveau PDUIF les responsabilités de chacun dans la mise en œuvre et dans les financements,
- Pour chaque action, préciser les objectifs à atteindre, son calendrier de réalisation et son coût.



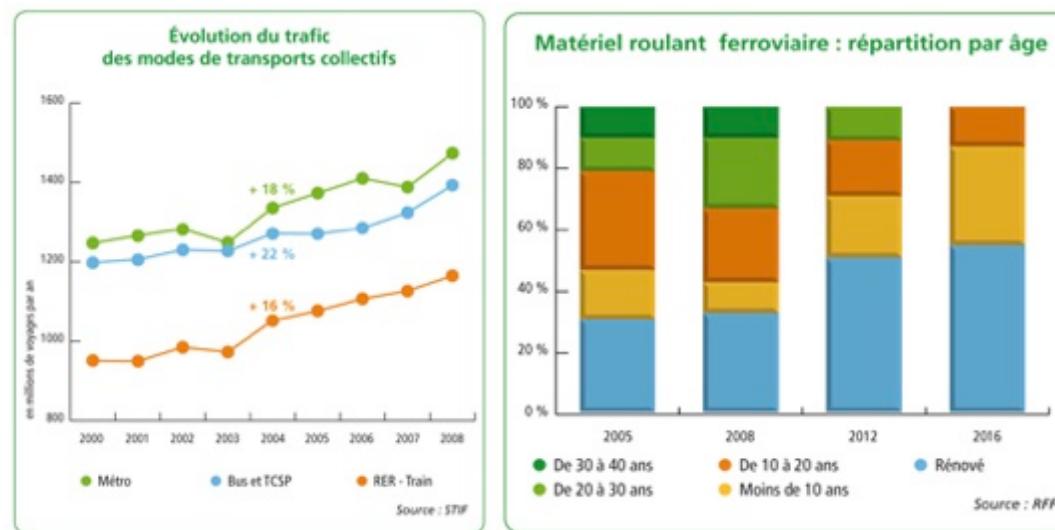
9) Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

2/3 des voyageurs ont des difficultés à se repérer dans l'univers des plans et des horaires.

Le choix du mode de déplacement (voiture, transports collectifs, marche, vélo) ou du moment de la journée pendant lequel les usagers se déplacent a des conséquences très fortes sur l'organisation du système de transport et notamment sur son coût pour la collectivité et sur l'environnement. Pour devenir des acteurs responsables de leurs déplacements, les Franciliens doivent pouvoir accéder à une information complète et pertinente, disposer partout des moyens concrets qui leur permettent de changer leur comportement, être sensibilisés au prix réel de chaque mode de déplacement.

Quelques pistes d'orientation :

- Fournir une information complète, multimodale et accessible à tous à partir de supports diversifiés et en temps réel,
- Développer les plans de déplacements d'entreprises, d'administrations, etc. afin de proposer des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle,
- Communiquer sur les impacts positifs, pour soi et pour les autres, dès lors que l'on change son comportement en matière de déplacements.



*

* *

- Afin de relever ces défis, 34 actions ont été déclinées comme suit :

Numéro	Quelles actions pour quels territoires ?	Parts et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomérations des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
1.1	Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture				
2.1	Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant				
2.2	Un métro modernisé et étendu				
2.3	Tramway et Tzen : une offre de transport structurante				
2.4	Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé				
2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité				
2.6	Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs				
2.7	Faciliter l'achat des titres de transport				
2.8	Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo				
2.9	Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage				
3/4.1	Pacifier la voirie				
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines				
3.1	Aménager la rue pour le piéton				
4.1	Rendre la voirie cyclable				
4.2	Favoriser le stationnement des vélos				
4.3	Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics				
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière				
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable				
5.3	Encadrer le stationnement privé				
5.4	Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion				
5.5	Encourager et développer la pratique du covoiturage				
5.6	Encourager l'autopartage				
6.1	Rendre la voirie accessible				
6.2	Rendre les transports collectifs accessibles				
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique				
7.2	Favoriser l'usage de la voie d'eau				
7.3	Améliorer l'offre de transport ferroviaire				
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison				
7.5	Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises				
9.1	Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administration				
9.2	Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires				
9.3	Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité				
ENV 1	Accompagner le développement de nouveaux véhicules				
ENV 2	Réduire les nuisances sonores liées aux transports				

L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire

L'action est à réaliser sur le territoire

L'action concerne de manière marginale le territoire

L'action n'est pas territorialisée

3. Le Plan Local de Déplacement (source : PLD CC2F)

Les PLD complètent le PDUIF en détaillant et précisant son contenu au niveau local. Ils sont élaborés à l'initiative des EPCI ou des syndicats mixtes, qui doivent aussi associer le Conseil Régional, les Conseils Généraux intéressés, ainsi que l'Etat et le STIF.

Certaines des actions du PDUIF doivent obligatoirement être déclinées dans les PLD. Celles-ci, regroupées dans un volet dit « socle » portent sur une amélioration du contexte :

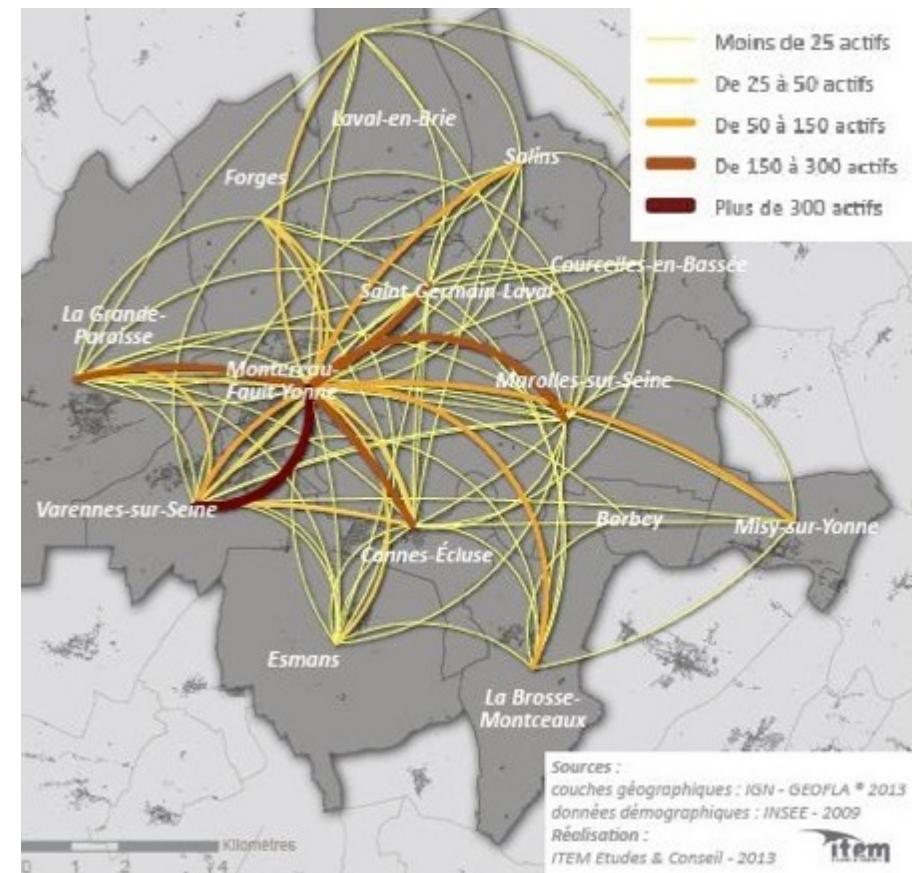
- De l'attractivité des réseaux de bus,
- Des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM),
- Des conditions de déplacements dit doux (marche et vélo),
- De la sécurité routière,
- Des politiques de stationnement en faveur d'une mobilité durable,
- Des politiques en matière de transport de marchandises.

Le **PLD de la CC2F** s'appuie sur ces orientations pour mettre en place un projet de mobilité durable sur le territoire, adapté au contexte local et répondant notamment aux objectifs suivants :

- développer une mobilité compatible avec les enjeux du développement durable ;
- promouvoir un cadre de vie et un développement équilibré du territoire ;
- améliorer le fonctionnement de l'agglomération pour une mobilité optimale tous modes de circulation ;
- assurer les déplacements de toute la population, dans toute l'agglomération ;
- améliorer l'offre en transports collectifs ;
- développer les circulations douces ;
- organiser l'offre en matière de stationnement dans le cœur de l'agglomération et notamment autour de la gare ;
- favoriser l'interconnexion des différents réseaux de transport ;
- rationaliser l'organisation des flux de marchandises sur le territoire.

Le projet de PLD de la CC2F comprend un total de **17 Actions**, chacune comprenant une ou plusieurs **mesures**, regroupées en 4 thématiques :

- A.Les actions sur le réseau viaire (comprenant notamment le stationnement et le transport de marchandises) ;
- B.Les actions sur les transports collectifs urbains ;
- C.Les actions sur les modes actifs ;
- D.Les actions transversales.



3.1 Les actions sur le réseau viaire

Action 1 : Mettre en place une hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire

Cette action a pour objectif de redonner un statut à chaque axe en fonction des usages observés (transit, échanges, local...) et redéfinir un maillage du réseau avec des axes structurants pour assurer une bonne desserte du territoire et accueillir tous les modes. En outre, l'un des objectifs sous-jacent est de désengorger les voies inadaptées au trafic qu'elles supportent en réorientant les véhicules sur des voies calibrées.

4 pistes d'actions sont envisagées :

- Réaliser une véritable hiérarchisation du réseau viaire →le PLU détaille à l'échelle communale la hiérarchisation du réseau viaire (carte) ;
- Étudier la mise en place de nouveaux franchissements de la Seine et de l'Yonne ;
- Orienter le trafic autoroutier entrant afin d'éviter les flux de transit dans le centre de Montereau ;
- Organiser la circulation depuis les départementales qui convergent vers Montereau avec un réseau de boulevards urbains multimodaux.

Action 2 : Agir en matière de sécurisation des déplacements

Cette action reprend l'action 5.1 du PDUIF (atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière). Elle vise principalement à permettre de résorber les points durs en matière d'accidentologie et de redonner à chaque mode de déplacement sa place sur l'espace public et la voirie.

Elle comprend 2 pistes d'actions :

- Généraliser les zones de pacification de la voirie dans les zones urbaines ;
- Sécuriser les intersections des axes structurants pour tous les modes →des points accidentogènes sont identifiés dans la commune.

Action 3 : Favoriser le développement du covoiturage sur la CC2F

L'objectif de cette action est de réduire le flux de véhicules circulant sur le territoire et de diminuer le nombre de véhicules en stationnement, ainsi que d'inciter à l'usage de modes alternatifs à l'autosolisme.

Pour ce faire, 3 pistes ont été identifiées :

- Créer des aires de covoiturage aux principaux nœuds routiers du territoire →cela concerne certaines communes limitrophes de Cannes-Ecluse ;
- Aménager des places dédiées au covoiturage à proximité des pôles générateurs de déplacements du territoire ;
- Promouvoir la pratique du covoiturage dans les PDE, PDIE et PDA.

Action 4 : Favoriser l'émergence d'un Plan Local de Stationnement (PLS) sur Montereau et traiter la problématique du stationnement sur la CC2F

Cette action reprend l'action socle 5.2 du PDUIF (Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable), afin de réduire l'emprise du stationnement sur voirie avec un usage plus rationnel de l'espace et d'inciter à l'usage des modes alternatifs à travers une meilleure politique de stationnement.

De nombreuses actions ponctuelles sont proposées afin de participer à cet objectif : (→cette action ne concerne que Montereau)

- Diminuer l'offre globale de stationnement sur voirie dans le centre de Montereau ;
- Proposer un abonnement à destination des résidents pour les parkings du centre-ville de Montereau ;
- Réorganiser le stationnement dans le centre de Montereau afin d'éviter la dissémination des véhicules en stationnement sur la commune ;
- Renvoyer le stationnement longue - durée dans les parcs de stationnement aménagés ;
- Améliorer l'accès et le jalonnement à destination des parkings du centre-ville ;
- Mener des campagnes de marquage au sol ;
- Renforcer le contrôle et la verbalisation du stationnement ;
- Mettre aux normes les places de stationnement PMR actuelles et en créer de nouvelles ;
- Intégrer dans l'Art.12 du règlement des PLU des maxima pour le stationnement automobile et des minima pour le stationnement des cycles.

Action 5 : Organiser la circulation des Poids Lourds sur la CC2F en prenant en compte les développements logistique attendus

Cette action reprend les actions socles 7.1 (Préserver et développer des sites à vocation logistique) et 7.2 (Favoriser l'usage de la voie d'eau) du PDUIF avec pour objectif de déterminer un itinéraire PL sur le territoire et en organisant ces circulations en prenant en compte le développement attendu du port et de la zone de Marolles, afin d'homogénéiser la réglementation à l'échelle de la CC2F et réduire le trafic PL dans Montereau.

3 pistes sont évoquées dans cette action :

- Réorganiser les places de livraison et faire appliquer le pouvoir de police du Maire ;
- Elaborer un schéma d'itinéraires PL avec un jalonnement cohérent sur l'ensemble du territoire ;
- Accompagner le développement du transport de marchandises par voie d'eau sur le territoire.

3.2 Les actions sur les transports collectifs

Action 6 : Structurer l'offre du réseau Siyonne autour d'une ligne forte maillant les principales centralités de la zone dense

Cette action reprend l'action socle 2.4 du PDUIF (Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé). L'objectif est d'augmenter l'attractivité du réseau de bus urbain en répondant au mieux aux attentes des usagers et de favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

Pour ce faire, une première étape essentielle porte sur la réalisation d'une étude spécifique de restructuration de l'offre de transports collectifs.

Action 7 : Favoriser l'émergence d'un véritable pôle d'échanges au niveau de la gare de Montereau

Cette action reprend l'action socle 2.5 (Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité). L'objectif est d'améliorer l'intermodalité en gare de Montereau-Fault-Yonne afin d'améliorer l'attractivité de la gare et des TC et de revoir les différentes composantes du PEM (organisation physique du PEM, interaction avec les autres modes...).

3 mesures sont intégrées à cette action : ([→ cette action ne concerne que Montereau](#))

- Encourager le projet de requalification de la gare de Montereau ;
- Améliorer les conditions de circulation pour les modes doux entre la gare et le centre-ville de Montereau ;
- Développer l'information dynamique sur les principaux arrêts de TC.

Action 8 : Crédit de deux nouveaux pôles d'échanges

Cette action reprend l'action socle 2.4 (Un réseau de bus plus attractif) et 2.5 (Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité) du PDUIF, dans l'optique d'améliorer l'intermodalité sur l'ensemble du réseau de bus urbain de la CC2F, et notamment de favoriser le report modal vers les TC et les modes doux vers les zones d'activités et le centre de Montereau.

Pour ce faire, il est envisagé :

- De créer un pôle d'échange au Nord du territoire sur Surville ;
- De créer un pôle d'échange au Sud du territoire sur Bréau [→ enjeu à proximité de la commune](#).

Action 9 : Organiser le réseau Siyonne pour une meilleure réponse aux besoins des usagers

Comme pour l'action précédente, cette action a pour but d'améliorer l'intermodalité sur le réseau de bus urbain de la CC2F, en favorisant le report modal vers les TC et les modes doux au travers d'une meilleure communication sur le réseau.

A ce titre, il est prévu :

- D'aménager le parking de la gare de La Grande Paroisse ;
- D'améliorer la communication du réseau TAD.

3.3 Les actions sur les modes actifs

Action 10 : Favoriser des villes et des bourgs marchables

Cette action reprend les actions socles 1.1 (Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture) et 3/4.1 (Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs) du PDUIF. L'optique de cette action est de Favoriser la pratique de la marche en réduisant les contraintes qui pèsent sur les déplacements piétons et de développer des outils de favorisation de la marche et des secteurs de pacification de la voirie.

3 pistes d'actions sont prévues :

- Développer des cheminements piétons entre les quartiers d'habitation et les centres-bourgs →enjeu important à Cannes-Ecluse ;
- Réaliser une carte des temps piéton à l'échelle de la ville-centre ;
- Aménager les quais de Seine et d'Yonne à destination des modes doux →aménagement d'une voie verte sur les berges de l'Yonne par la CC2F.

Action 11 : Favoriser le rabattement en modes alternatifs vers l'offre de TC

Outre la Favorisation de la pratique de la marche en réduisant les contraintes qui pèsent sur les déplacements piétons, cette action s'inscrit également dans une logique de développement de l'intermodalité à l'échelle de la CC2F.

Pour ce faire, il est prévu :

- D'améliorer les cheminements doux entre les arrêts TC et les zones d'activités →enjeu important à Cannes-Ecluse ;
- De veiller à la sécurisation des déplacements doux du futur barreau du Bréau.

Action 12 : Favoriser le lien en modes actifs entre la Ville Haute et la Ville Basse

Cette action reprend l'action socle 3/4.2 du PDUIF (Résorber les principales coupures urbaines) afin de Réaliser un réseau cohérent et adapté aux pratiques des usagers (utilitaire, de loisirs, etc.) et de sécuriser les déplacements des modes doux.

3 pistes sont incluses dans cette action : ([→cette action ne concerne que Montereau](#))

- Développer des cheminements sécurisés et accessibles pour lier la ville haute et la ville basse ;
- Créer une liaison directe pour les modes doux entre le futur écoquartier des bords d'eau et la ville basse
- Réaliser des aménagements de pacification de la voirie sur le pont de Seine.

*

* *

Action 13 : Développer un réseau cyclable pour les déplacements quotidiens à l'échelle de la CC2F

Il s'agit ici de réaliser un réseau cohérent et adapté aux pratiques des usagers (utilitaire, de loisirs, etc.) et de sécuriser de manière plus globale les déplacements cyclables.

A ce titre, il est envisagé :

- De développer des liaisons cyclables structurantes à l'échelle de la CC2F →[enjeu important à Cannes-Ecluse](#) ;
- De finaliser le maillage cyclable interne à la ville de Montereau.

Action 14 : Mieux prendre en compte le stationnement des cycles

Pour favoriser la pratique cyclable, il est essentiel de permettre aux cyclistes de stationner leur vélo autour des points structurants du territoire. L'idée de cette action est donc de Développer des espaces de stationnement vélo adaptés aux usages →[enjeu important à Cannes-Ecluse](#).

3.4 Les actions transversales

Action 15 : Mieux informer et communiquer sur la mobilité sur la CC2F

Cette action vise à sensibiliser la population aux enjeux de la mobilité durable et à modifier le comportement de déplacements de la population en :

- Assurant de manière régulière des manifestations de promotion et de sensibilisation sur la mobilité durable
- Améliorant la lisibilité et la communication du réseau Siyonne

Action 16 : Favoriser l'émergence des PDE et PDS sur la CC2F

Cette action vise les déplacements pour les motifs domicile-travail. Son objectif est de permettre aux entreprises d'améliorer la mobilité de leur personnel et de développer le report modal pour le déplacement des pendulaires et des scolaires vers des modes alternatifs à la voiture.

Pour ce faire, il est prévu :

- D'inciter et accompagner la mise en place de PDE (Plans de Déplacements d'Entreprise), PDIE (Plans de Déplacements Inter-Entreprises) et PDA (Plans de Déplacements d'Administrations) sur la CC2F →[cela pourrait concerner la zone d'activité de Cannes-Ecluse](#) ;
- D'inciter et accompagner la mise en place de Pédibus-Vélobus, PDES (Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires)

Action 17 : Rendre la voirie et les transports collectifs accessibles

Cette action s'inscrit dans les exigences législatives issues de la loi Handicap 2005 en rendant les arrêts accessibles et en anticipant les évolutions futures (projet urbain « global »)

3 pistes sont identifiées :

- Etablir une charte d'aménagement de la voirie pour la création de nouveaux quartiers ;
- Conditionner l'urbanisation nouvelle à la desserte TC actuelle ou envisagée ;
- Poursuivre la mise en accessibilité des quais des principales lignes de bus et du matériel roulant →[enjeu important à Cannes-Ecluse](#).

*

* * *

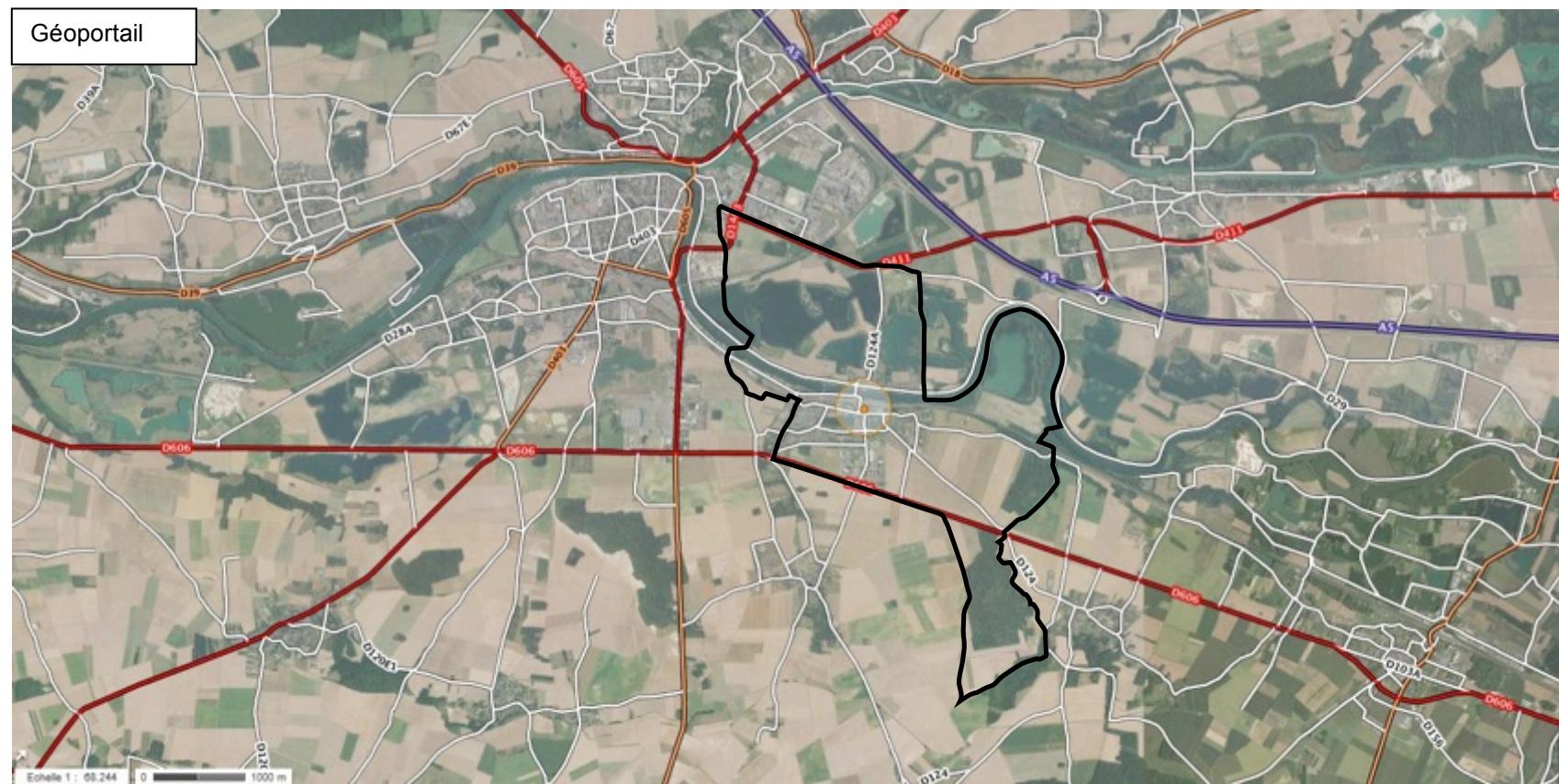
4. Circulation routière

4.1. Réseau viaire

Pour rappel, le mode de transport principal des Cannois est la voiture individuelle (71 % des déplacements domicile-travail en 2012). Cannes-Ecluse est traversée par des axes routiers d'importances diverses.

L'autoroute A5 tangente le territoire au Nord-Est. Il constitue une infrastructure importante, permettant de se déplacer en direction de Sens et Troyes ou, à l'opposé, vers l'agglomération parisienne. L'accès le plus proche est situé sur le territoire de Marolles-sur-Seine (accessible via la RD 411).

La RD 606 traverse le territoire en direction Nord/Ouest – Sud/Est, et relie Fontainebleau à Pont-sur-Yonne (dans l'Yonne), en passant notamment par Moret-sur-Loing et Villeneuve-la-Guyard.



La **RD 411** constitue la limite Nord du territoire communal, et permet de rejoindre notamment Montereau-Fault-Yonne, à l'Ouest, et Marolles-sur-Seine et Bray-sur-Seine, à l'Est.

La **RD 124**, traverse le territoire en direction Nord/Ouest (vers Montereau-Fault-Yonne, via la RD605) – Sud/Est (vers la Brosse-Montceaux, au Sud-Est de la Commune).

La **RD 124a**, traverse Cannes-Ecluse en direction Nord-Sud, en permettant de rejoindre Esmans, au Sud, et la RD 411, au Nord.

La commune bénéficie d'un dispositif de liaisons routières essentielles qui lui donnent un accès privilégié vers Paris, ainsi que vers les pôles régionaux et nationaux.

Au niveau plus fin, des **voies communales** assurent la desserte des quartiers d'habitat qui se sont implantés au cours du temps. Ce réseau viaire paraît, dans certains cas, structuré de manière cohérente et fonctionnelle, suivant un schéma en « grille » favorisant la fluidité de la circulation.

Dans d'autres cas, au contraire, il ne répond qu'aux besoins d'accessibilité des lotissements, et la fluidité de l'ensemble de la circulation n'est pas toujours assurée.

Par exemple, les **impasses** ne facilitent pas les connexions entre les différents secteurs et augmentent les distances à parcourir.

4.2. *Les contraintes liées aux voies structurantes*

a) Le trafic routier



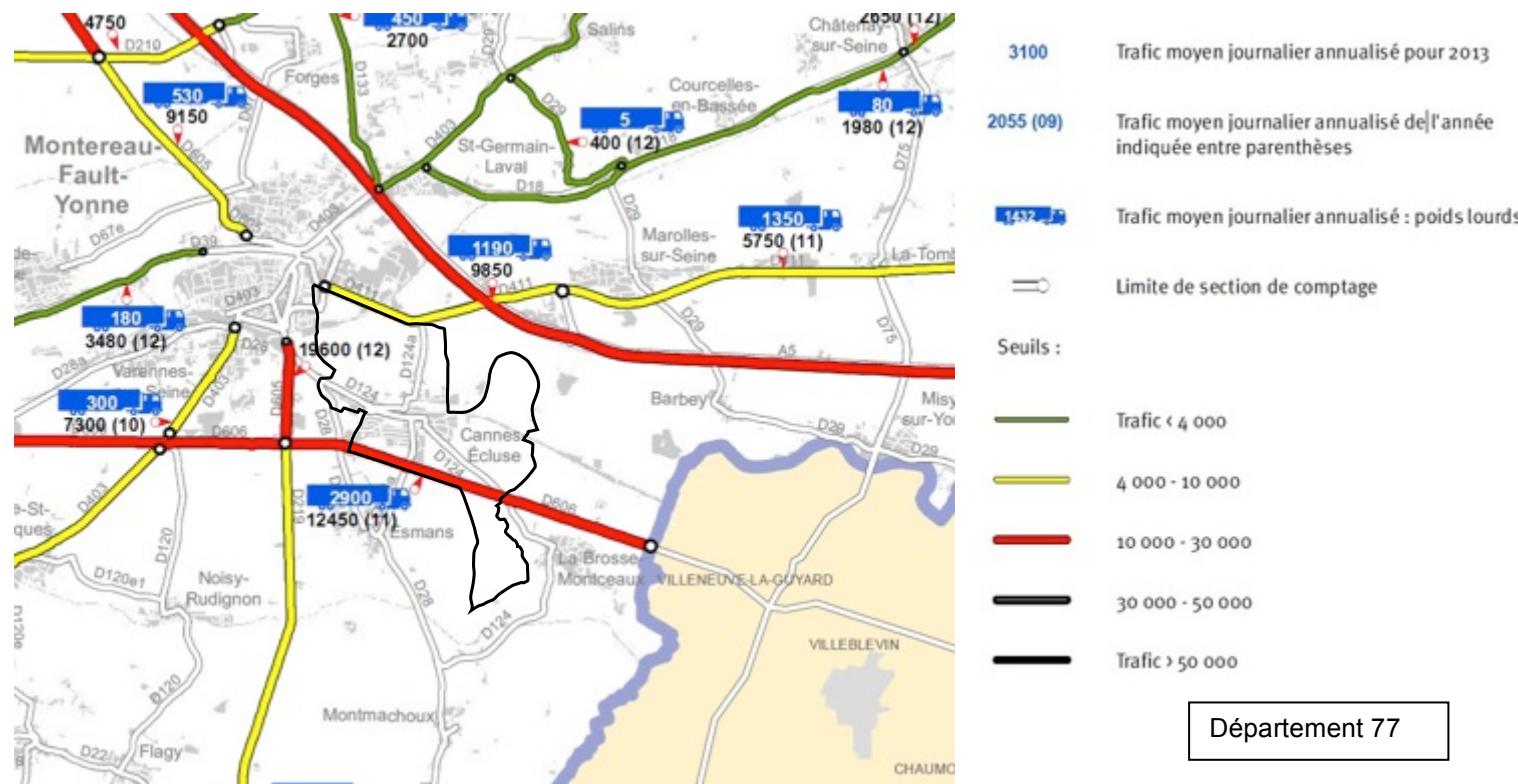
Géoportail

La RD 606 (de Fontainebleau à Pont-sur-Yonne) est un axe routier structurant majeur qui traverse la commune dans sa partie centrale, suivant un axe Sud-Est / Nord-Ouest.

En 2013, la route compte un trafic moyen journalier **entre 10 000 et 30 000** véhicules par jour, dont **2 900 poids-lourds**, sur la section de comptage de Cannes-Ecluse. On note que le trafic des poids lourds est très soutenu, car il représente environ **20 %** du total.
Le trafic moyen journalier annuel a quelque peu diminué dans les dernières décennies : **12 600** mouvements par jour avaient été comptabilisés en 2004, alors qu'en 2001 on ne comptabilise que **12 450** mouvements par jour.

La RD 411, reliant Montereau-Fault-Yonne à l'Est du département de la Seine-et-Marne, constitue également un axe de transit important. Elle reçoit un flux compris entre 4 000 et 10 000 véhicules par jour en 2013 : **9 850** mouvements ont été enregistrés sur la section de comptage à proximité de l'intersection avec l'A5, dont **1 190** poids lourds (environ 10 % du flux total).

Source : site du Département Seine-et-Marne.

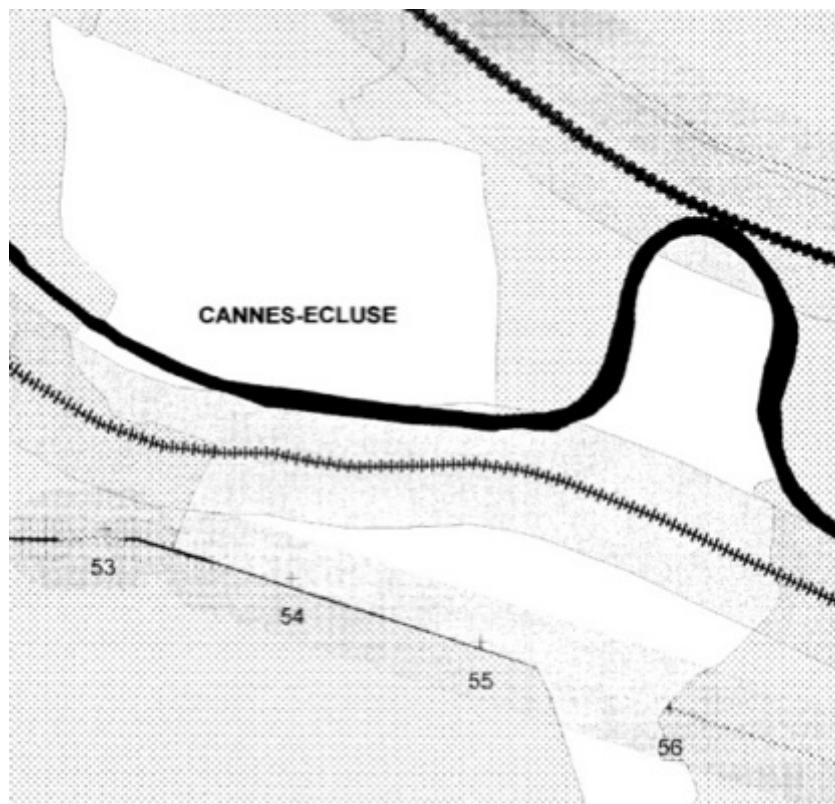


b) Le bruit

La contrainte la plus marquante du site communal est représentée par le chemin de fer, comprenant la **ligne SNCF Paris – Marseille** et la **ligne TGV Combs-la-Ville – Saint-Louis**. Elles sont concernées par l'arrêté préfectoral relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Par conséquent, dans les secteurs affectés par le bruit (c'est-à-dire dans la bande de 300 m de part et d'autre des voies ferrées), toute urbanisation ou réorganisation des espaces doivent prendre en compte l'existence de ces contraintes spécifiques, ainsi que des mesures aptes à en minimiser les nuisances (isolement acoustique des bâtiments,...).

Cannes-Ecluse est également concernée par la présence de la **RD 606** (ex RN 6), identifiée dans l'arrêté préfectoral dans les catégories 2 et 3, selon les tronçons considérés. Cette infrastructure étant une source de nuisances sonores considérables, des bandes de 100 m ou 250 m autour de celle-ci sont définies en tant que « secteurs affectés par le bruit ».



CLASSEMENT ACOUSTIQUE Voies routières

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Lignes SNCF TGV RER

- |||||+ 1
- |||||+ 2
- |||||+ 3
- 4

Annexe du 24/12/1999 à l'arrêté préfectoral 99DAI1CV207

Commune de CANNES ECLUSE	Délimitation du tronçon					Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)	Type de tissu (rue en "U" si renseigné sinon tissu ouvert)
	PR Début	Abscisse Début	PR Fin	Abscisse Fin				
Nationale 6	53	+ 350	53	+ 560	3	100		
Nationale 6	53	+ 560	56	+ 200	2	250		
SNCF Paris à Marseille					1	300		
TGV Combs La Ville à St Louis					1	300		

c) La sécurité routière

Selon un comptage routier réalisé en septembre 2011 par les services de la CC2F au niveau du **passage à niveau 34 sur la ligne ferroviaire historique Paris-Lyon-Marseille** sur le territoire de la commune de Cannes-Ecluse, il y a plus de 420 véhicules en moyenne par jour sur cet axe (« Route de Montereau »), dont 74 poids lourds.

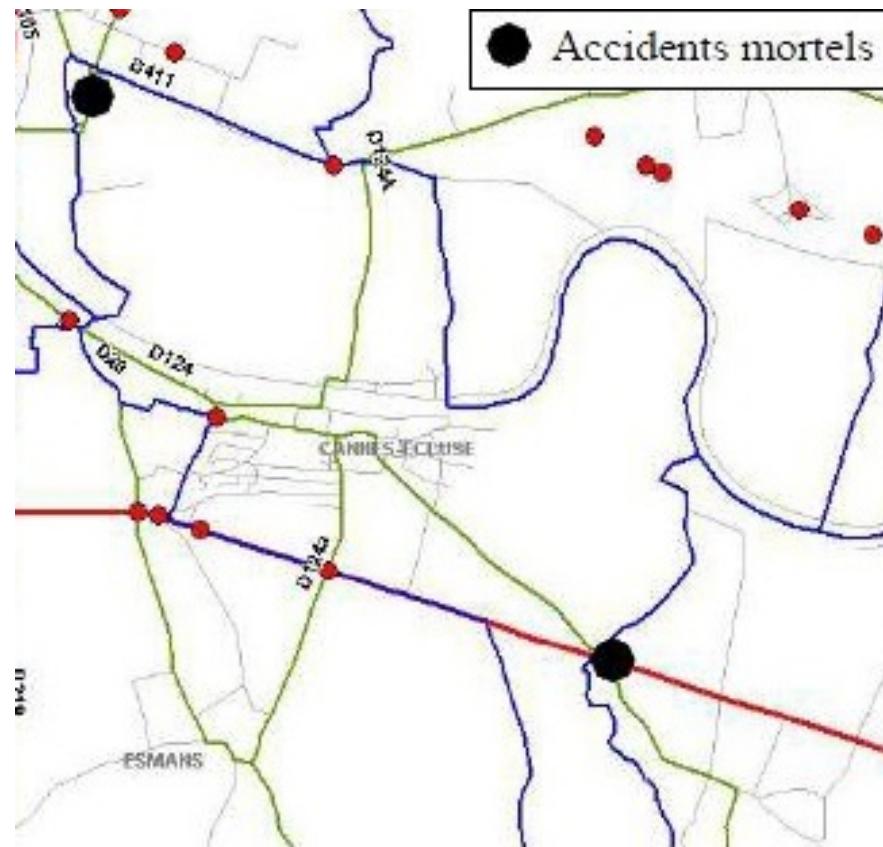
La récente mise en place d'une interdiction de circulation des poids lourds sur la D28 à l'approche du passage à niveau rend aujourd'hui caduque cette donnée, un faible niveau de non-respect de cette interdiction étant constatée.

Ce passage à niveau, inscrit au Programme de sécurisation national du Ministère du Développement Durable, est considéré comme dangereux par l'Etat. De plus en plus de passages à niveau sont réaménagés, ou tout simplement fermés afin d'éviter les risques de collision train-voiture.

La fermeture de ce passage à niveau qui permet de connecter la route de Montereau à Esmans et la route de Cannes-Ecluse à Varennes aurait pour incidence de créer des reports de trafic sur les routes départementales 605 et 606 ainsi qu'au niveau du centre-ville de Cannes-Ecluse (D124, Pont du 8 mai 1945, rue Chaude, rue du Port, ...).

A l'heure actuelle, aucune décision n'est actée concernant une éventuelle fermeture. Une concertation est en cours entre la CC2F, les communes concernées, le CG77, RFF et l'Etat afin de définir les mesures compensatoires à mettre en œuvre pour organiser les circulations qui empruntent actuellement le PN34.

Source : PLD de la CC2F, juin 2015



*

* *

d) Le stationnement

Des emprises dédiées au stationnement sont présentes dans la Commune. Il s'agit par exemple des parkings dédiés aux équipements ou aux grandes surfaces commerciales.

Certaines voies (rue Messidor, rue de la Garenne, rue André Conet, rue Thoison,...) sont caractérisées par un stationnement public bien régulé, avec des emplacements définis par un marquage au sol.

En revanche, d'autres secteurs présentent souvent un stationnement sauvage sur la voie publique (chemin des Cailloux, chemin des Graviers,...).

Les véhicules se garent sur les trottoirs ou sur la voirie, en donnant lieu à un espace public peu qualitatif et en gênant la circulation des piétons.

Cannes-Ecluse dispose globalement d'une capacité de stationnement suffisante, en dehors de la rue Saint-Georges où le stationnement est saturé. Le stationnement dans ces secteurs s'intensifie en soirée avec le retour des résidents actifs, sans que toutefois l'offre ne soit saturée (source : PLD de la CC2F).

Très localement, il existe quelques réglementations ponctuelles de stationnement dans certaines communes de la CC2F : par exemple, deux places « minute » limitant la durée du stationnement à 10 minutes devant la boulangerie de Cannes-Ecluse (source : PLD de la CC2F).

Parking – Supermarché LIDL



Stationnement riverain sur le trottoir – Chemin des Graviers



Parking public – Rue André Conet



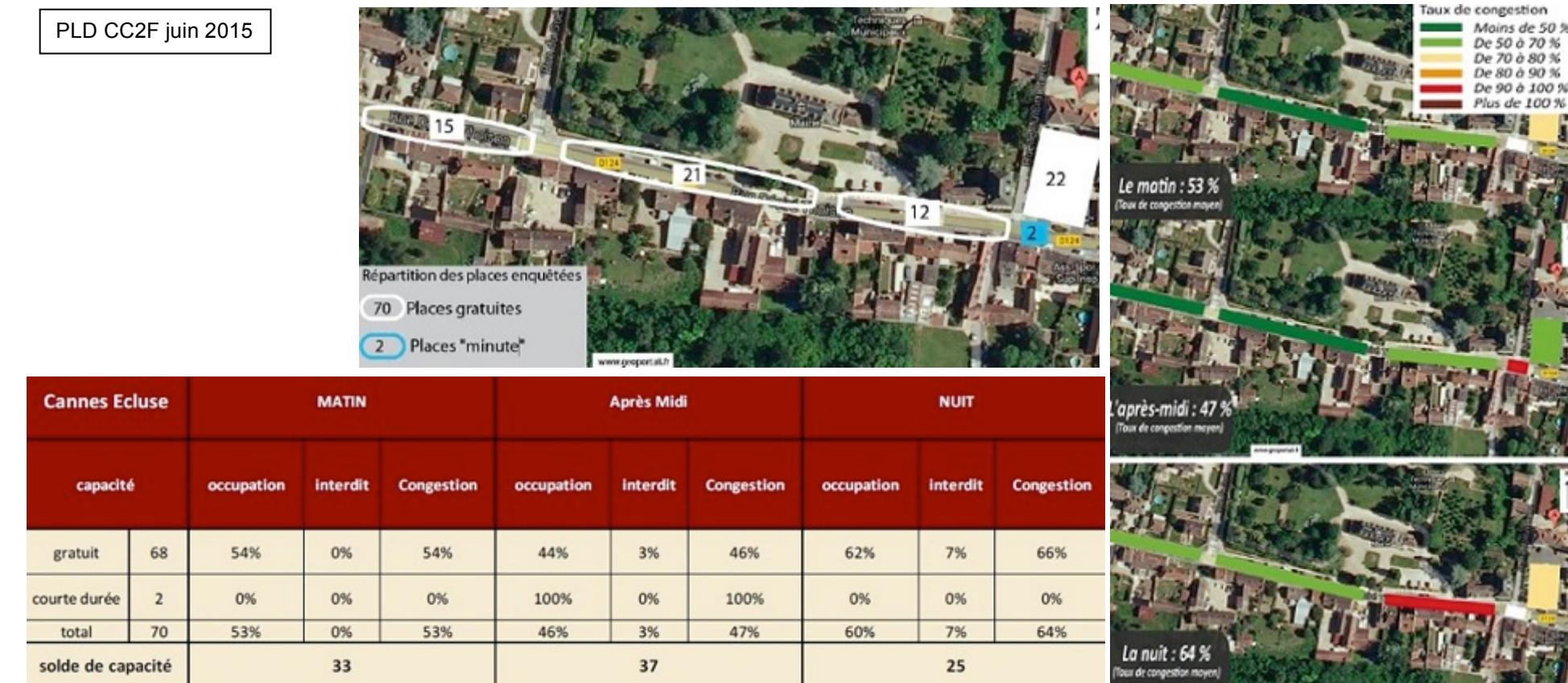
Dans le cadre de l'élaboration du PLD de la CC2F, 73 places de stationnement ont été enquêtées à Cannes-Ecluse, commune périurbaine qui dispose d'activités variées : administrative (la Mairie), commerciales, résidentielles.

La place GIC/GIG située sur la place du Général de Gaulle mériterait d'être refaite, et il conviendrait d'en créer une supplémentaire à proximité du cheminement permettant de rejoindre la Mairie.

Il existe 2 places spéciales dédiées aux taxis sur le parking de l'église, alors qu'aucun taxi n'a été vu lors des 3 passages. L'occupation faible du secteur prouve que le centre de Cannes-Ecluse dispose d'une offre de stationnement largement suffisante toute la journée. La nuit également, même s'il y a plus de voitures en stationnement. Le stationnement illicite relevé est dû à trois véhicules, dont deux étaient stationnés en dehors du marquage sur le parking de l'église alors qu'il restait huit places libres sur ce parking.

On observe une réserve de 30 places tout au long de la journée. C'est durant la période nocturne avec le retour des actifs résidant dans le centre notamment, qu'il y a le plus de véhicules stationnés, particulièrement sur la partie la plus à l'est de la rue Désiré Thoison.

Source : PLD de la CC2F.



e) Carte de synthèse de hiérarchisation du réseau viaire

Dans la commune de Cannes-Ecluse la hiérarchisation de la voirie peut s'effectuer de la manière suivante.

Des axes structurants assurent la connexion avec les territoires limitrophes et/ou les pôles importants du territoire :

- **Axe structurant principal** : voie à grande transit (RD606) ;
- **Axes structurants secondaires** : voies à fort transit selon l'horaire (RD 411, RD 124).

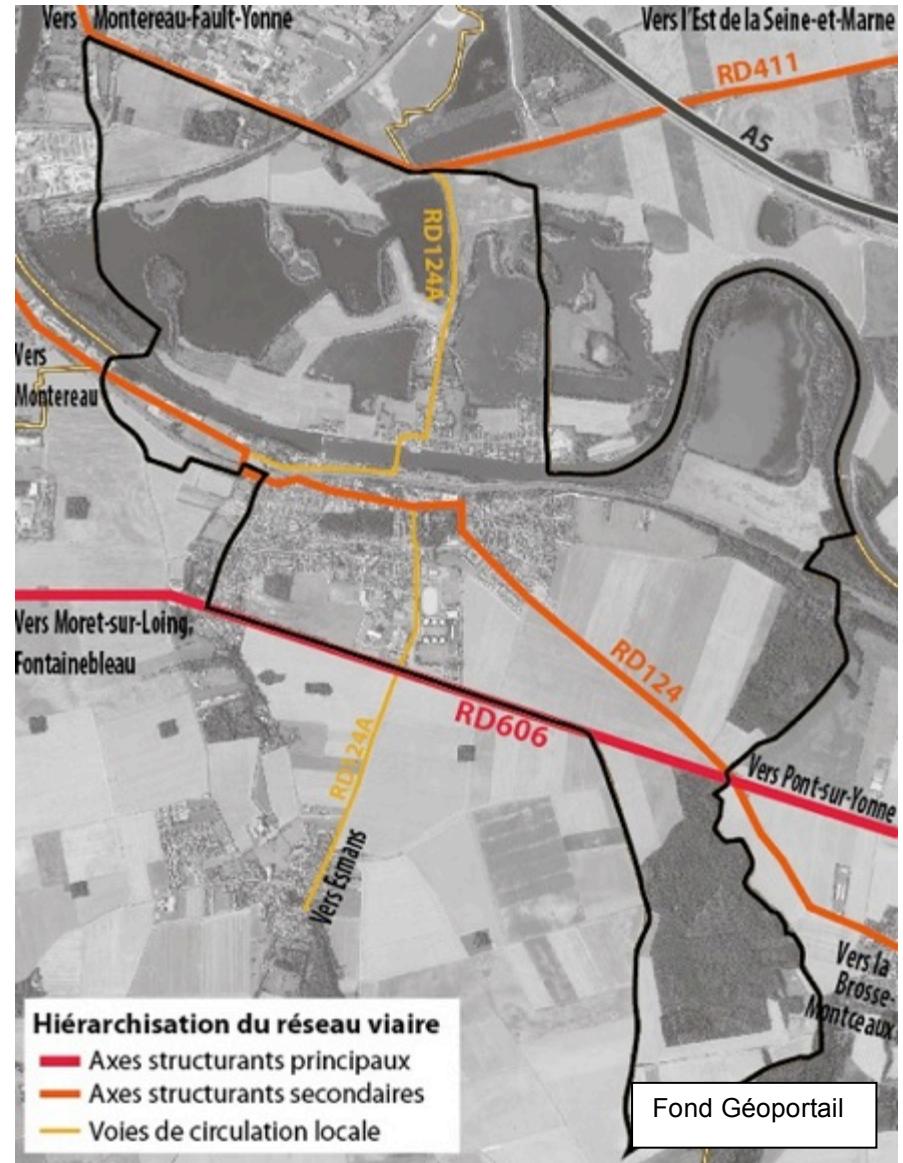
Des voies locales maillent l'intérieur de la Commune :

- **Voies de circulation locale** : voies ayant une fonction de circulation locale entre les différents secteurs du village ou en connexion avec les territoires immédiatement limitrophes.

Outre cela, des **voies de desserte locale**, ayant exclusivement une fonction de desserte de l'habitat ou des activités, maillent le village de Cannes-Ecluse.

On peut constater que le réseau structurant permet les échanges essentiellement en direction Est-Ouest. En revanche, les liaisons Nord/Sud sont plus difficiles à cause de l'Yonne, constituant une coupure naturelle. Cette barrière est de plus renforcée par la présence de la ligne de chemin de fer.

Au niveau de franchissements de barrières physiques (rivières, voies ferrées) on constate souvent un effet de goulet d'étranglement (source : PLD de la CC2F).



4.3 Transports en commun

Mobilité en transport en commun

Pour rappel, les transports en commun ne représentent que **15,5 %** des déplacements domicile-travail des Cannois en 2012 (26 % au niveau du département).

Offre actuelle

Offre ferroviaire

Même si la commune est traversée par plusieurs tracés de chemins de fer, elle ne possède pas sur son territoire de gare ferroviaire. Elle se trouve à proximité de la gare SNCF de Montereau-Fault-Yonne (à 5 km), desservie par la ligne R permettant de rejoindre Paris Gare-de-Lyon dans environ 1 h. Cette gare est équipée avec un parking de plus de 500 places (dont certaines sont réservées aux PMR) et d'un parc pour les vélos.

La proximité de cette infrastructure constitue un atout indéniable pour la commune, dont plusieurs habitants travaillent à Paris, Melun ou Fontainebleau.

Source : www.transilien.com.

Offre en transport en commun routiers

La ligne de bus B Siyonne, exploitée par le transporteur INTERVAL, effectue la liaison entre Varennes-sur-Seine (Maison Rouge) et Cannes-Ecluse (St-Georges), via Montereau-Fault-Yonne. Elle permet donc d'effectuer la liaison, via les transports en commun, de la commune avec la gare de Montereau, même si le nombre de courses par jour n'est pas très élevé.

Source : www.vianavigo.com.

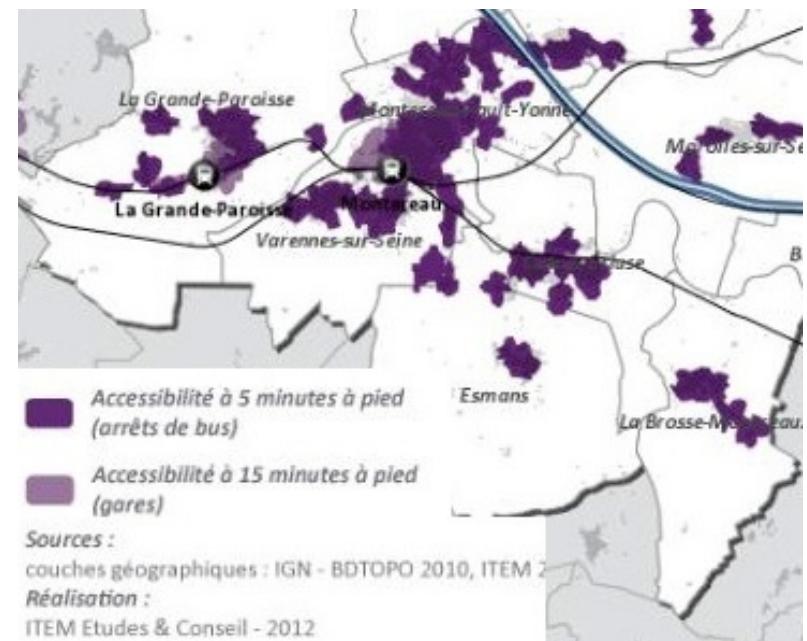
Les arrêts des bus sont classés en 4 niveaux d'accessibilité :

1. arrêt où l'accessibilité est assurée et conforme à la législation.
2. arrêt où l'accessibilité est assurée mais non-conforme à la législation
3. arrêt où l'accessibilité peut nécessiter un accompagnement
4. arrêt non accessible dans sa configuration actuelle.

Selon le diagnostic du PLD de la CC2F, dans la commune de Cannes-Ecluse :

- 2 arrêts appartiennent à la classe 2
- 9 arrêts appartiennent à la classe 3
- 3 arrêts appartiennent à la classe 4 (non accessible).

Source : page 140 du PLD de la CC2F, juin 2015.



PLD CC2F juin

Potentiel de développement : le covoiturage

Le covoiturage apparaît comme une évolution sensible du modèle de déplacement fondé sur la voiture individuelle, constituant aujourd’hui un mode de déplacement en plein essor et présentant de nombreux intérêts pour les usagers comme pour la société. Le Département 77 engage une nouvelle étape plus opérationnelle en faveur du covoiturage : la création de stations multimodales de covoiturage.

Le Schéma départemental des stations multimodales de covoiturage de Seine-et-Marne comprend deux volets. Le premier consiste en la réalisation d'une quarantaine de **stations multimodales de covoiturage d'intérêt départemental**, bien équipées et largement dimensionnées, situées aux points les plus attractifs du réseau routier.

Deux de ces stations sont prévues à proximité de Cannes-Ecluse :

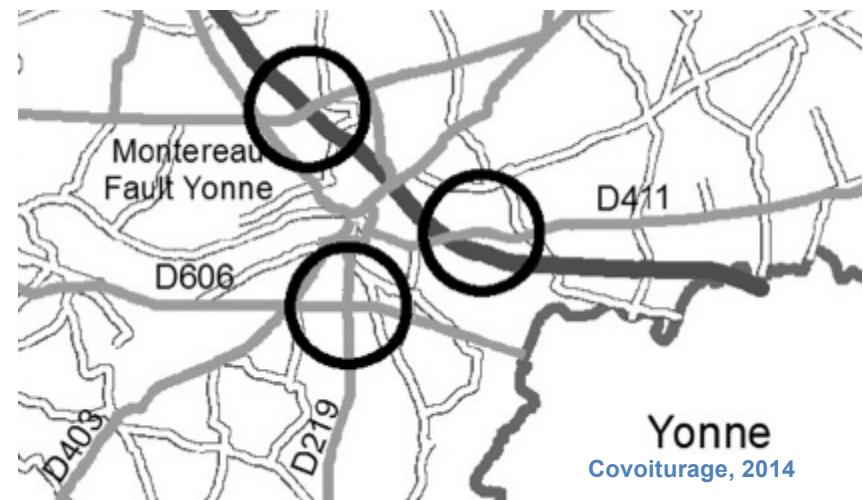
- *une à l'Ouest, dans les environs du carrefour du Petit Fossard,*
- *une au Nord-Est, en correspondance de l'échangeur de l'A5 à Marolles-sur-Seine.*

Le deuxième vise à développer, avec des partenaires locaux, la création de **stations de proximité**, plus modestes, qui maillent finement le département (objectif : 150 à 250 stations).

L’objectif est de permettre la création rapide et à moindre coût de stations de covoiturage par l’utilisation de parkings existants largement dimensionnés sur lesquels sont réservées quelques places de stationnement pour les covoitureurs. Le Département impulse cette dynamique en mobilisant les Communes et EPCI disposant de parkings associés à leurs équipements publics mais également les entreprises privées et les centres commerciaux qui présentent souvent des surfaces de parkings largement dimensionnées. Ce mode de réalisation est privilégié pour des raisons économiques et environnementales. Toutefois, si une collectivité ne disposait pas de parking existant adapté, elle pourrait concevoir un projet neuf. Le Département examinera la pertinence des projets de station afin de les intégrer, le cas échéant, dans son Schéma. Les critères d’analyse sont : géographiques (localisation par rapport au réseau routier, aux lignes de transport collectif, complémentarité avec les stations existantes...), démographiques (bassin de population), pratiques et de sécurité routière (repérage du parking et facilité d'accès).

▪ **Le Département peut subventionner certaines stations.** Une Commune peut se porter Maître d’ouvrage de la création d’une station de covoiturage d’intérêt départemental ou de proximité, la participation du Département est alors examinée dans le cadre de la nouvelle procédure de politique contractuelle. Dans le cas d’un projet concerté qui convienne aux deux parties et trouve sa place dans le Schéma de covoiturage, outre la mise en place de la pré-signalisation et de la signalisation, le Département pourra accorder une subvention pour la station.

▪ **Le Département peut équiper les stations sur parkings existants.** Outre la fourniture et la pose de la pré-signalisation et la signalisation, le Département peut fournir et installer des box à vélos pour certaines stations qui le justifient ; il peut également installer un totem ou autre élément de signalétique plus modeste. Des conventions interviennent alors avec les partenaires concernés ; elles précisent l'emplacement et l'organisation de la station de covoiturage ainsi que les obligations respectives du Département et des partenaires (entreprises privées et collectivités).



Source : Schéma départemental des stations multimodales de covoiturage, 2014.

4.4 Marche-à-pied

Mobilité piétonne

Pour mémoire, 5,5 % des déplacements domicile-travail des Cannois en 2012 sont effectués à pied.

Réseau des cheminements

Plusieurs chemins pédestres traversent le village et la partie au Nord de la Commune. Permettant de découvrir les éléments de son patrimoine naturel (les étangs, les berges de l'Yonne,...) et culturel (les moulins, les fermes....), ils sont signe d'un certain potentiel touristique à développer.

Les chemins se répartissent comme suit :

2872 m de GR ; 9658 m de chemins de petite randonnée ; 2756 m de sentiers non balisés

La Communauté de Communes des Deux Fleuves a inauguré en 2014 sa première voie verte sur le territoire. Aménagée sur le chemin de halage en bord d'Yonne, cette piste est réservée à la circulation dite "douce" (non motorisée) destinée aux piétons, cyclistes, rollers,... Elle s'étend sur une distance de 2 km, de la halte fluviale de Montereau à l'écluse de Cannes-Ecluse, et participe à la voie V55 allant de Montereau à Charmoy en passant par Sens et qui connecte les voies vertes du Tour de Bourgogne (V51/V56) à l'Île-de-France. Des plus, les travaux ont été faits dans une démarche environnementale (infiltration des eaux dans les accotements, intégration paysagère...).

Documents d'orientations supra-communautaires

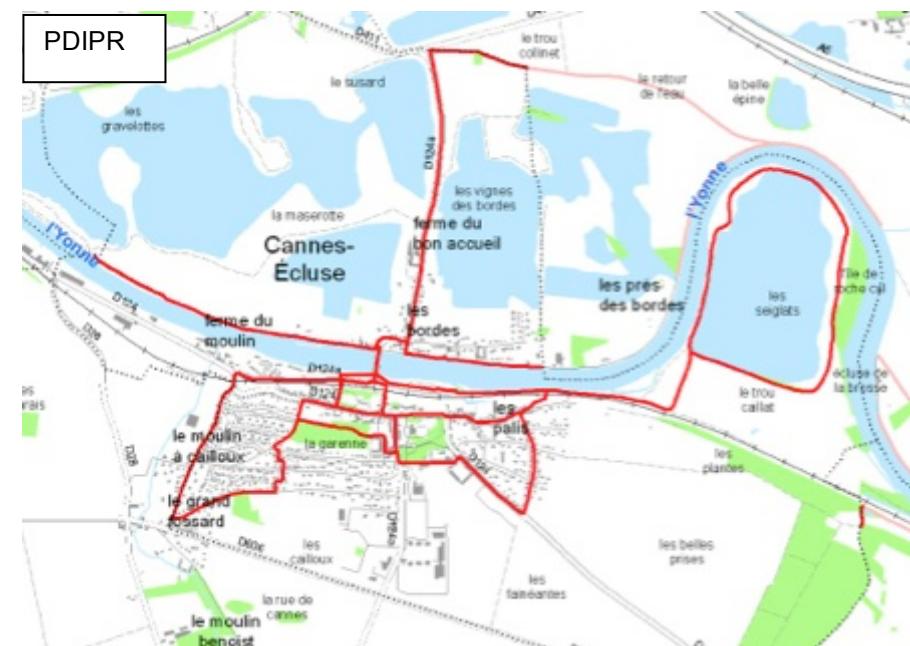
Le PDIPR

Au niveau départemental, le **Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée** (PDIPR) a l'objectif de protéger un réseau de chemins ruraux utilisés pour la promenade ou la randonnée. La loi précise que si un projet d'aménagement interrompt un itinéraire inscrit au PDIPR, l'aménageur se doit de proposer un itinéraire de substitution de qualité égale. Ce dispositif permet de pérenniser un réseau de chemins ruraux, qui peut être emprunté par les randonneurs, mais aussi par la faune et la flore. Les chemins constituent un habitat ou un lieu de passage privilégié pour une multitude d'espèces.

Depuis 2010, le Département de Seine-et-Marne a mis en place un système de subventions éco-conditionnées pour les communes désireuses de préserver/restaurer leur patrimoine naturel (mares, haies champêtres, chemins humides, etc.) qui jouxte leurs chemins ruraux.

Le Conseil général a voté son PDIPR sur l'ensemble du territoire en 2013 et on compte à ce jour plus de 6000 km de chemins protégés par ce dispositif.

Source : www.trameverteetbleue.fr et sources communales.



Le PLD de la CC2F

Dans le PLD de la CC2F, il est constaté que malgré la présence de cheminements et de certains aménagements de réduction de la vitesse automobile, des parcours piétons peuvent être insécurisés au regard des usages. Cette insécurité peut s'expliquer par :

- une largeur trop faible des cheminements obligeant les piétons à se déporter sur la chaussée ;
- des intersections jugées dangereuses du fait de l'absence de traversées piétonnes ou de vitesses automobiles trop importantes.

Dans la commune de Cannes-Ecluse, des secteurs insécurisés devant bénéficier d'une requalification sont :

- a. Croisement rue Chaude – rue Désiré Thoison et Nord de la rue Chaude
- b. Voirie de lotissement – ex. chemin des Cailloux

Les pôles générateurs de déplacements dont les cheminements convergents doivent bénéficier d'une requalification sont notamment les commerces (Tabac, Presse...) et l'Ecole de Cannes-Ecluse.

Un exemple d'aménagement de la rue Chaude et du Chemin des Cailloux est mis en avant dans le PLD :

- Réduction de l'emprise du réseau viaire,
- Pose d'un ralentisseur de type dos d'âne,
- Elargissement du trottoir,
- Aménagement d'une écluse double.

Il est à noter que les secteurs A et B ont déjà été traités, que le traitement du secteur C est en cours et que la commune envisage de limiter la vitesse des véhicules à 30km/h dans toute la commune.



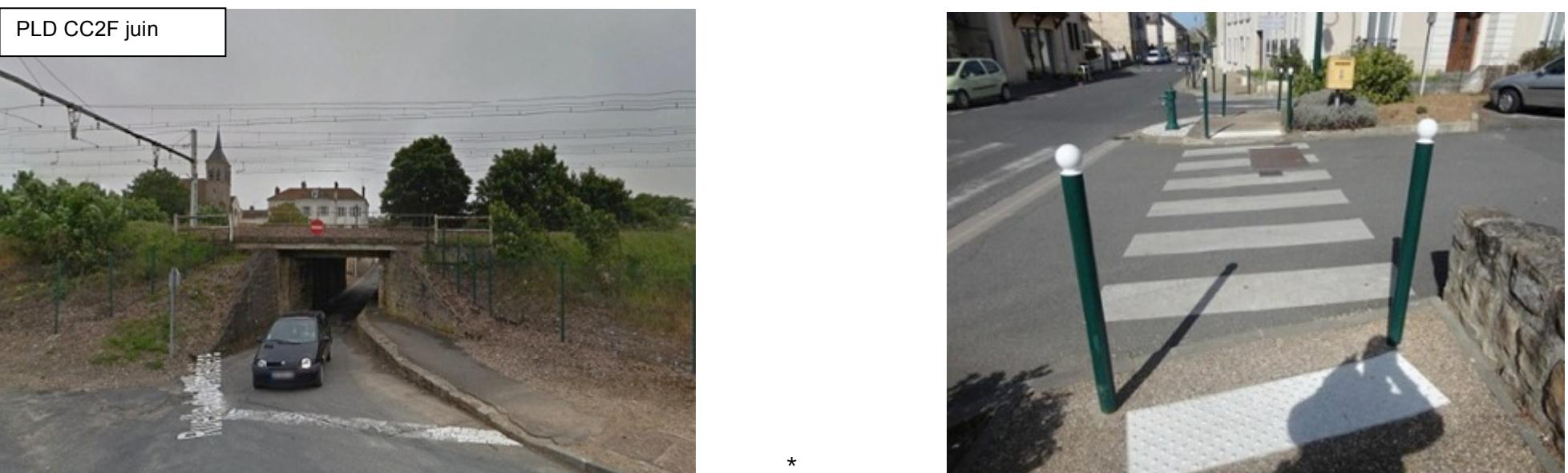
Aménagements en faveur des piétons

Environ 4,1 km de voirie (c'est-à-dire 7% de la voirie communale) sont actuellement aménagés en zone 30 ou limités à 30 km/h. Le PLD de la CC2F préconise la réalisation de 2,3 km de Zone de Modération de Vitesse dans la commune de Cannes-Ecluse (source : page 53 du PLD de la CC2F, 22 juin 2015).

Dans des secteurs de la ville, on constate cependant des **dysfonctionnements**, il s'agit notamment des coupures dans les itinéraires piétons représentées par le stationnement riverain sur les trottoirs.

Outre cela, l'Yonne et le chemin de fer constituent des **coupures aux itinéraires pédestres**, contrains d'emprunter les quelques franchissements existants.

Globalement, les aménagements récents (des traversées notamment), sont de qualité et accessibles. En témoignent les quelques traversées piétonnes à Cannes-Ecluse qui sont sécurisées et délimitées par des potelets empêchant le stationnement de véhicules motorisés. Elles sont équipées de bandes d'éveil à la vigilance (ou bandes podotactiles), informant les personnes mal voyantes de la proximité d'une traversée et les orientant pour que la traversée se passe dans de bonnes conditions de sécurité.



* * *

4.5 Vélo

Mobilité cyclable

Pour mémoire, les deux roues constituent 1,7 % des déplacements domicile-travail des Cannois en 2012. Ce faible taux est lié non seulement à l'**absence d'un réseau local cohérent de pistes cyclables**, mais également à des besoins de déplacement sur des distances très élevées. Cependant, le potentiel développement des circulations cyclables pourrait se faire au profit des déplacements de proximité au sein de la Commune.

Réseau actuel

Actuellement le réseau cyclable est peu développé dans le territoire communal.

Cependant, on peut constater quelques efforts en termes d'aménagements pour les circulations douces :

- le long de l'Yonne, une voie verte a été aménagée en 2014 par la CC2F,
- des pistes cyclables ont été aménagées le long de la Route de Cannes-Ecluse et de la Rue Chaude,

Source: IAU-IdF
Google Street View



*

* *

Documents d'orientations supra-communaux

Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)

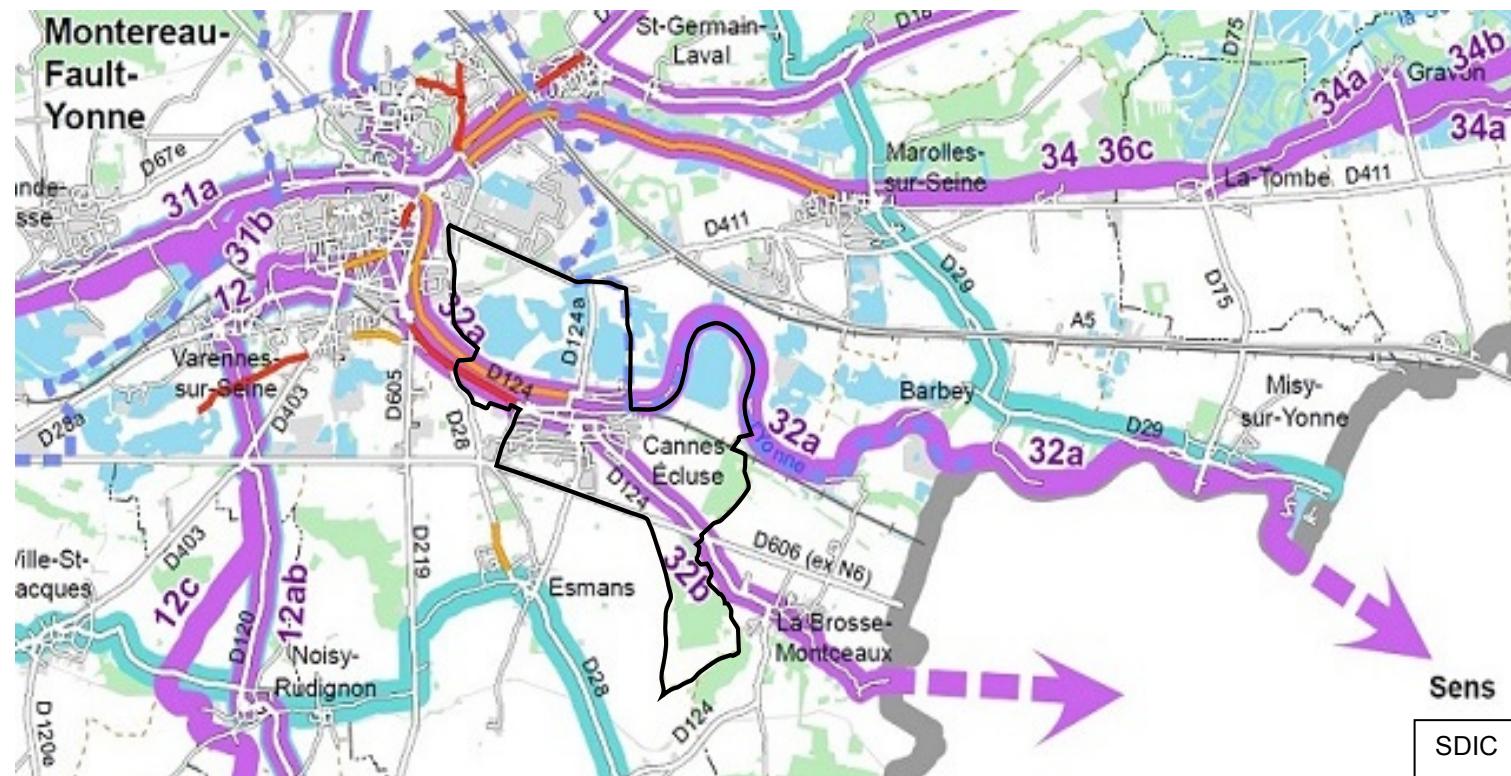
Au niveau départemental, une première étape dans la démarche de développement de la pratique du vélo a été l'adoption du **Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)** en mai 2008. L'objectif est d'offrir aux aménageurs (notamment les Maires) des informations techniques et financières actualisées et pertinentes pour développer, sur leurs territoires, de nouveaux itinéraires pour les vélos. En plus des aménagements déjà existants, ce schéma propose 104 itinéraires identifiés et cartographiées qui permettent un maillage du territoire.

Parmi ces **itinéraires** proposés par le SDIC, [un seul concerne Cannes-Ecluse : l'itinéraire 32 de Montereau-Fault-Yonne à Sens](#).

Cet axe comporte deux variantes : l'itinéraire 32a suit le cours naturel navigable de l'Yonne et propose un cadre de promenade exceptionnel. Une partie a déjà été réalisée en 2014 par la CC2F.

L'itinéraire 32b suit le tracé de la RD 124 jusqu'aux limites de l'Yonne. Il comporte deux difficultés de franchissement dans l'agglomération de Montereau (giratoires situés de part et d'autre de la voie ferrée, à l'intersection avec la RD 219).

Source : SDIC 2007.



Le PLD de la CC2F

Dans le PLD de la CC2F, des **projets d'aménagements cyclables** concernant Cannes-Ecluse sont mentionnés : il s'agirait de créer 4,7 km supplémentaires de piste cyclable, et 5,5 km de bande ou piste cyclable, pour coût total estimé à environ 1836 K€. Il s'agit notamment de :

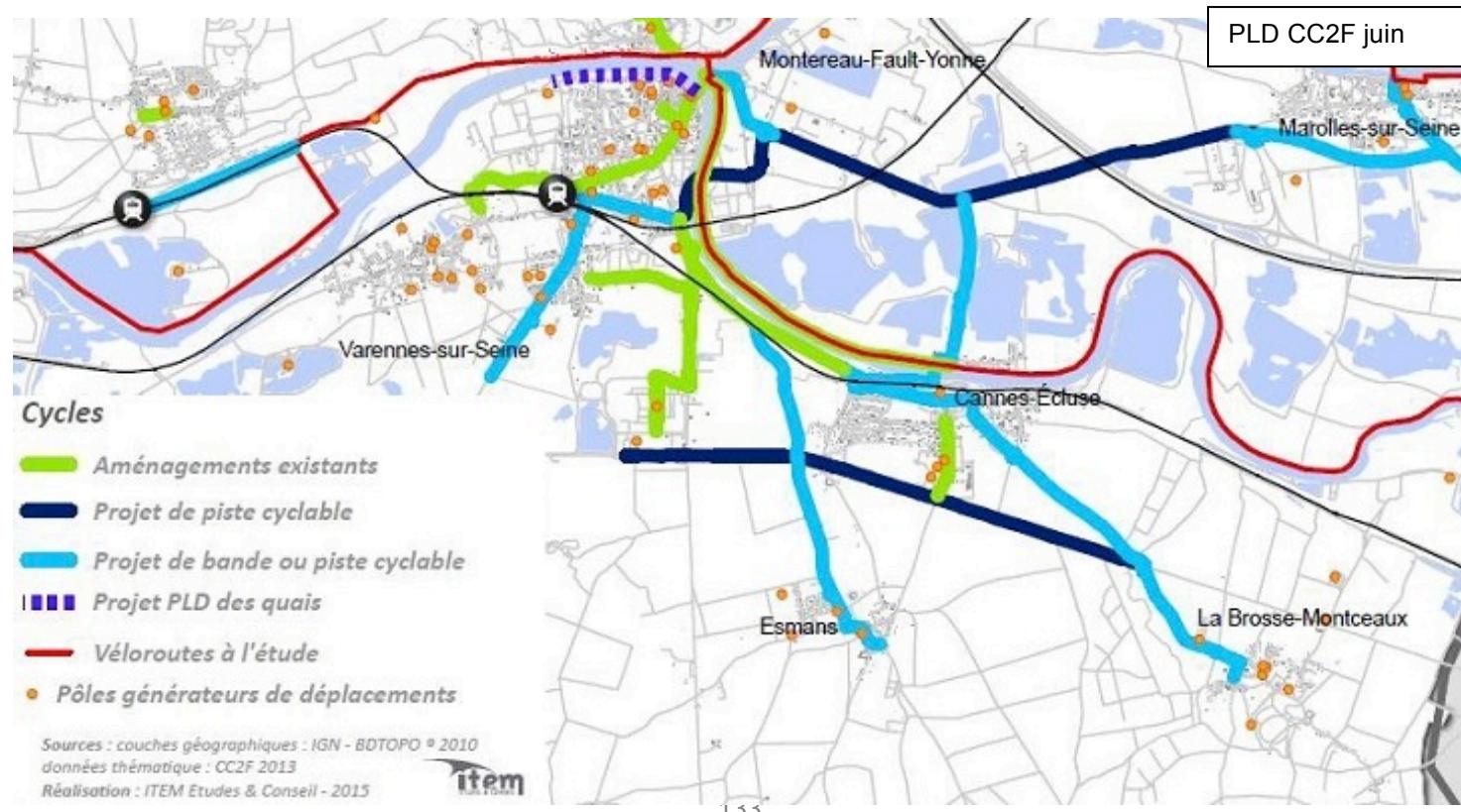
- un axe Cannes-Ecluse – la Brosse-Montceaux via la D28 matérialisé par de la bande cyclable – 4,5 km,
- un axe Montereau – Cannes-Écluse – Marolles-sur-Seine matérialisé par de la piste ou bande cyclable – 9,2 km.

Il est souligné que des aides peuvent être demandées au Département ou à la Région.

De plus, une mesure du PLD concerne l'installation des espaces de **stationnement vélo** sur l'espace public, outre le stationnement de courte durée aux abords des commerces (qu'il conviendra de mettre en place sous forme d'arceaux).

Il apparaît nécessaire de réaliser l'aménagement de stationnement pour les cycles aux abords de 75 établissements au niveau de la CC2F, pour couvrir les besoins de déplacements de moyenne et longue durée (stationnement dans un box). Ce type de stationnement est plus coûteux qu'un simple arceau mais permet de répondre aux attentes des cyclistes.

Source : PLD de la CC2F.



5. Synthèse

Thème	Synthèse du diagnostic	Enjeux identifiés
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Les besoins de mobilité de la Commune sont très forts et en croissance (notamment les flux sortants). Le principal pôle attracteur des flux de la commune est Montereau-Fault-Yonne. La majorité des déplacements sont effectués en voiture. 	<ul style="list-style-type: none"> → Un enjeu sera de réduire les besoins de mobilité en améliorant l'offre des services de proximité et en favorisant le développement économique local. → D'autre part, il faudra veiller à conforter les liaisons avec Montereau-Fault-Yonne (et sa gare), principal pôle d'attractions des flux depuis et vers Cannes-Ecluse. → Enfin, il sera opportun de réfléchir à comment orienter le territoire vers un modèle de mobilité plus soutenable, en développant davantage les alternatives à la voiture individuelle.
Desserte routière	<ul style="list-style-type: none"> La commune bénéficie d'un accès privilégié aux importantes infrastructures régionales et nationales. Toutefois, ces routes contribuent à augmenter le transit de poids lourds dans le territoire et représentent un facteur de risque et insécurité. Un effet de goulet d'étranglement a lieu au niveau de franchissements de barrières physiques (rivières, voies ferrées). 	<ul style="list-style-type: none"> → Le flux de transit de poids lourds traversant la commune, notamment via la RD 606, constitue une problématique vis-à-vis de la sécurité routière et des nuisances sonores. → Les franchissements de l'Yonne et de la voie ferrée constituent un enjeu important à prendre en compte.
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> Une offre globale de stationnement importante et adaptée aux besoins dans certains secteurs. Des problèmes de stationnement résidentiels localisés dans certains quartiers du village. Aucune politique tarifaire mise en place sur le territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> → Un enjeu sera de chercher des solutions à la question du stationnement riverain irrégulier dans certains secteurs.
Transport en commun et alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> Une proximité de l'infrastructure ferroviaire via la gare de Montereau, qui cependant n'est pas facilement accessibles depuis la commune autrement qu'en voiture. Une desserte locale en transports en commun très limitée (1 seule ligne de bus). Deux stations multimodales de covoiturage identifiées à proximité du territoire de Cannes-Ecluse par le Schéma Départemental. 	<ul style="list-style-type: none"> → L'amélioration de la desserte locale en transports en commun (ou en transports alternatifs) contribue à diminuer la part des déplacements en voiture, notamment en connexion avec Montereau - dont la gare, les pôles économiques et les équipements génèrent des flux de déplacements importants. → Il est intéressant de réfléchir à la possibilité de développer le covoiturage et le transport à la demande.
Circulations douces	<ul style="list-style-type: none"> Un contexte favorable au développement de la pratique cyclable et piédestre (présence de pôles et équipements de proximité,...), mais des freins en raison du relief. Un réseau cyclable dont le maillage est à structurer et de nombreux kilomètres d'aménagements cyclables en projet (SDIC, CC2F). Présence de chemins de randonnée traversant le territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> → Possibilité de réfléchir à aménager des itinéraires cyclables (et des places de stationnement pour les vélos) pouvant faciliter les déplacements à vélo au sein du territoire. → Des améliorations en matière de circulations piétonnes peuvent également être attendues dans le village.

F – Contraintes physiques et réglementaires

1. Contraintes liées au site

1.1 Les voies structurantes :

La commune est traversée par deux voies structurantes :

La RD606 et la voie ferrée.

Le reste des infrastructures routières sont des axes secondaires peu importants.

1.2 Hydrographie:

Le territoire communal est traversé par l'Yonne et le réseau hydrographique associé. Le réseau de surface est donc relativement simple bien que le régime hydrologique de l'Yonne soit complexe.

La commune fait partie de l'unité hydrographique de Yonne Aval et repose sur la masse d'eau souterraine Craie du Gâtinais. Ces deux unités sont encore exposées à de forts problèmes de pollutions notamment aux pesticides qu'il est important de résoudre au plus vite.

1.3 Les espaces boisés :

Les espaces boisés occupent presque 14% du territoire communal. Il est important de les préserver, ainsi que les lisières agricoles. De plus, ils font office de réservoirs de biodiversité mais aussi de corridors écologique. Enfin, ils marquent le paysage et soulignent les lignes du relief. Ainsi, ils ont une valeur patrimoniale, identitaire et écologique.



1.4 Protection du paysage :

La loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages a introduit de nouveaux outils et réaffirmé le principe de protection et de maîtrise de l'évolution du paysage.

Le paysage local est complexe et morcelé. Cependant, il est porteur d'identité et repose sur une nature exceptionnelle. Il doit donc être le support de tout nouvel aménagement afin de lutter contre la banalisation et affirmer l'identité complexe du lieu entre espaces rural, agricole, urbain et aquatique. En effet, il est menacé par la banalisation des paysages liée notamment au développement urbain basé sur un modèle de rentabilité oubliant bien souvent l'intégration paysagère et l'unité avec l'existant.

1.5 La faune et la Flore :

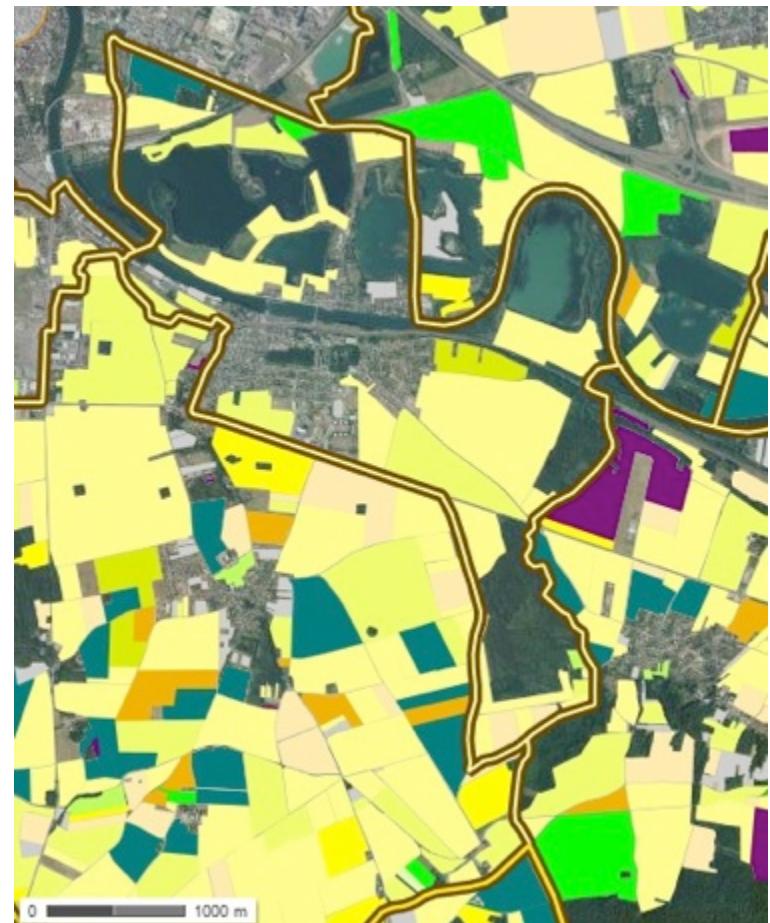
La commune est traversée par des corridors écologiques d'importance aussi bien pour la région Ile de France qu'au niveau interrégional. De plus, elle est identifiée comme abritant une faune, notamment avifaune, et une flore exceptionnelle qui lui ont valu d'être identifiée dans le réseau NATURA 2000 à travers l'instauration d'une ZPS, la mise en place d'un arrêté de protection de biotope et la création d'une réserve naturelle régionale. Ces caractéristiques lui ont aussi valu l'instauration de deux ZNIEFFs.

1.6 Espaces agricoles :

Les espaces agricoles occupent plus de 37% du territoire. L'activité agricole est donc importante pour la commune et doit être préservée.

Plan régional de l'agriculture durable (PRAD)

Lancé le 16 novembre 2011 par le Préfet de la région Île-de-France, le PRAD a pour objectif de mettre en perspective la politique de l'Etat en matière agricole et agroalimentaire à un horizon de 7 ans, en fixant des orientations spécifiques au niveau régional compte-tenu des spécificités des territoires et de l'ensemble des enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Les diagnostics des groupes de travail ont permis de mettre en évidence différents atouts à valoriser, contraintes à prendre en compte, menaces à éviter et opportunités à saisir. L'état des lieux consolidé a permis de dégager quatre **enjeux majeurs** pour l'agriculture d'Ile-de-France, déclinés en orientations et en **actions**.



Enjeux	Orientations	Actions
1. Renforcer la place de l'agriculture au sein de la région Ile-de-France	1 - Développer des espaces agricoles fonctionnels, répondant aux besoins de l'agriculture francilienne	1. Pérenniser le foncier agricole et maintenir des unités agricoles cohérentes et fonctionnelles 2. Réaliser une veille foncière, anticiper et suivre la consommation des espaces agricoles
	2 - Soutenir l'installation et la transmission des exploitations agricoles pour assurer le renouvellement intergénérationnel	1. Anticiper les cessations d'activité des exploitations agricoles et faciliter leur transmission 2. Accompagner l'installation d'exploitations économiquement viables 3. Agir sur la disponibilité du foncier
	3 - Développer une communication et une sensibilisation sur l'agriculture et sur ses filières de valorisation	1. Sensibiliser les élus sur les réalités de l'agriculture et des filières agricoles, alimentaires et agroindustrielles 2. Favoriser la prise en compte de l'agriculture dans les décisions locales 3. Valoriser les productions locales au niveau régional 4. Entretenir le lien urbain-rural
2. Répondre aux enjeux alimentaires environnementaux et climatiques grâce à l'agriculture francilienne	1 - Soutenir une alimentation de qualité pour tous	1. Communiquer sur l'importance d'une alimentation de qualité et sur le lien agriculture / alimentation 2. Faciliter l'accès de tous à une alimentation de qualité et en quantité suffisante 3. Soutenir les projets éducatifs sur l'alimentation, en particulier à destination des jeunes
	2 – Promouvoir un modèle agricole associant productivité et performance écologique et énergétique des exploitations agricoles	1. Renforcer la productivité des exploitations agricoles 2. Conforter l'agronomie et les écosystèmes au cœur des modèles agricoles 3. Développer l'agriculture biologique 4. Préserver la ressource en eau 5. Accompagner les exploitations agricoles vers la certification environnementale 6. Promouvoir les alternatives écologiques dans les systèmes d'exploitation et contribuer à la lutte contre le changement climatique
3. Sécuriser les revenus des exploitations agricoles et structurer les filières agricoles et agro-industrielles franciliennes	1 - Sécuriser les revenus des exploitations agricoles	1. Limiter l'impact des aléas de production 2. Limiter l'impact des incertitudes de marché 3. Développer des systèmes de production générant une meilleure valeur ajoutée 4. Soutenir l'élevage 5. Soutenir l'innovation dans les filières spécialisées 6. Soutenir la diversification des exploitations agricoles par des activités agricoles complémentaires 7. Soutenir la diversification des exploitations agricoles par des activités non agricoles
	2 - Aider à l'organisation et à la structuration des producteurs et des filières de produits agricoles	1. Aider au maintien, à la structuration et au développement des IAA transformant des produits agricoles franciliens 2. Donner une visibilité aux acteurs économiques sur les opportunités du marché pour une valorisation francilienne des produits d'Ile-de-France 3. Soutenir l'organisation des producteurs et des filières 4. Soutenir l'amélioration de la qualité sanitaire des productions franciliennes 5. Renforcer les modes de transport des denrées agricoles et alimentaires moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques 6. Soutenir la structuration de la filière équine en Ile-de-France
	3 - Soutenir le développement de filières non-alimentaires et énergétiques	1. Développer les productions non alimentaires 2. Soutenir la structuration de filières agricoles non alimentaires 3. Développer les débouchés des filières non-alimentaires

4. L'adaptation de l'agriculture francilienne accompagner ses évolutions	Faciliter de l'agriculture francilienne et ses évolutions	<p>1 - Adapter les formations initiales et continues à l'évolution des besoins de compétences pour les chefs d'entreprise et les salariés des filières agricoles et alimentaires</p> <p>2 - Développer l'emploi dans les exploitations agricoles et les filières agro-industrielles</p> <p>3 - Soutenir une agriculture et des industries de transformation de pointe grâce à l'environnement scientifique et technique francilien</p> <p>4 – Poursuivre les réflexions sur l'avenir de l'agriculture francilienne</p>	<p>1. Proposer des formations spécifiques pour accompagner l'installation</p> <p>2. Accompagner l'évolution des compétences des chefs d'exploitations agricoles dans leurs projets et dans la mise en œuvre de nouvelles techniques</p> <p>3. Accompagner la formation des salariés agricoles</p> <p>4. Faire connaître les formations existantes pour les chefs d'entreprise et les salariés des IAA</p> <p>1. Susciter des vocations</p> <p>2. Accompagner l'emploi des salariés agricoles pour maintenir une main d'œuvre spécialisée/ qualifiée</p> <p>3. Développer l'attractivité des emplois dans les filières alimentaires et les agro-industries tout en limitant le turn-over des salariés</p> <p>1. Mener des travaux de recherche en phase avec les problématiques rencontrées sur le terrain et diffuser les résultats de ces travaux</p> <p>2. Développer le lien entre la recherche / les instituts techniques et l'agriculture / les IAA</p> <p>3. Favoriser les initiatives innovantes en agriculture et dans les filières agricoles et alimentaires</p> <p>1. Assurer la gouvernance et la mise à jour permanente du PRAD pour approfondir les connaissances de l'agriculture et des filières agricoles et agro-industrielles franciliennes</p> <p>2. Conduire des réflexions entre les pouvoirs publics et les professionnels</p> <p>3. Elargir le travail conduit à l'occasion de l'élaboration du PRAD Ile-de-France</p>

L'Orientation 1 concerne particulièrement les PLU :

Fiche action 1 : « Faire connaître les outils de préservation existants (PRIF, documents d'urbanisme, documents réglementaires : ZAP, PPEANP...), outils d'analyse et inciter les élus à les utiliser pour éviter la consommation et la fragmentation des terres agricoles :

- contribuer à améliorer la qualité des documents d'urbanisme (y compris dans la prise en compte d'activités de diversification...) ;
- Inciter à réserver du foncier pour l'implantation d'infrastructures liées à l'activité agricole, notamment dans les documents d'urbanisme »

Fiche action 2 : « S'appuyer sur les ex CDCEA nouvellement CDPENAF pour :

- Favoriser la reconnaissance des surfaces agricoles dans les PLU et SCOT (éviter le passage en zone « AU » sans justification d'une stratégie) ;
- Lors d'un changement d'usage des sols, prendre en compte la valeur agronomique des sols, vérifier la viabilité des exploitations et prévoir des clauses de retour à l'utilisation agricole si les projets d'urbanisation sont abandonnés ;
- En particulier, insister sur l'importance de la densification et sur le pas de temps nécessaire pour l'élaboration des documents d'urbanisme ;
- Amener les décideurs à prendre les dispositions dans les PLU et SCOT permettant de maintenir les exploitations agricoles et les industries agroalimentaires sur leur territoire ;
- Promouvoir la mise en place de zones agricoles protégées (ZAP) ;
- Inciter les décideurs à favoriser l'installation d'IAA et le maintien des exploitations agricoles (logistique, foncier). Apporter des appuis pour l'insertion paysagère des structures d'amont et d'aval nécessaires à l'agriculture et à ces débouchés et à l'implantation d'IAA ».

*

* * *

2. Contraintes diverses

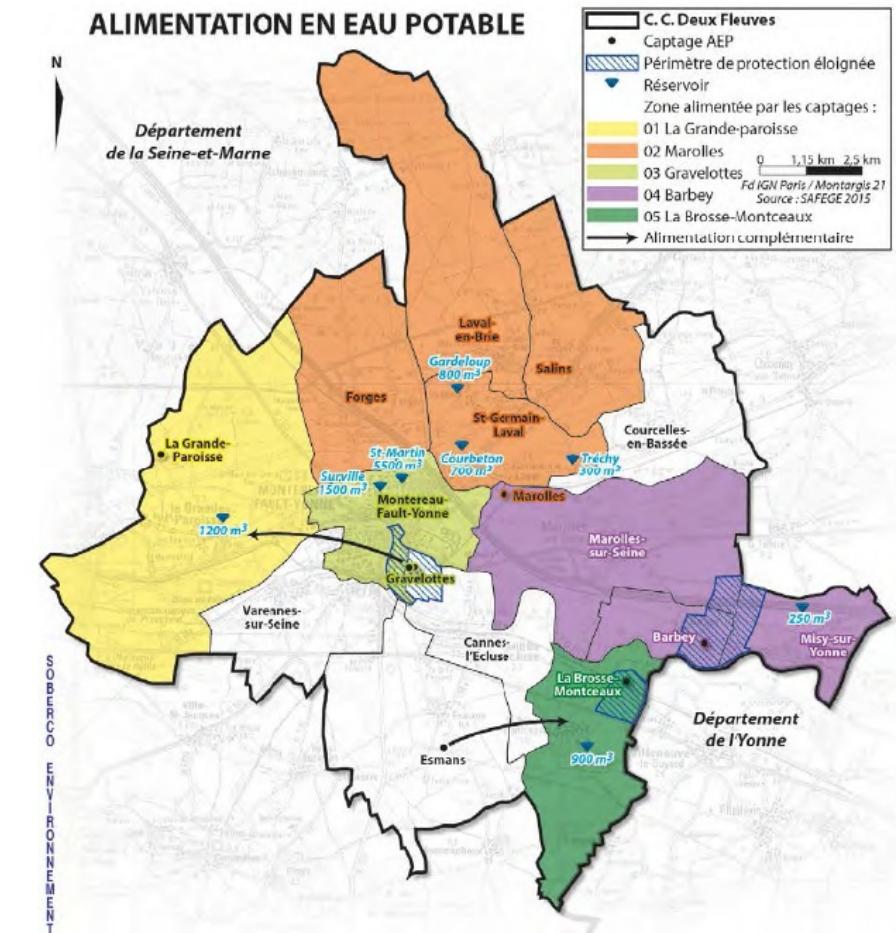
Le territoire est aussi l'objet de diverses contraintes environnementales d'ordre réglementaire :

2.1 Les objectifs de qualité des eaux :

L'atteinte du bon état général des eaux est fixé à 2027. Cependant, des parties du bassin hydrographique est déjà en bon état. En effet, ce bassin est très contrasté : des masses d'eau sont multi-dégradées, d'autres sont déjà au bon état. Ce n'est pas la logique amont/aval qui prévaut mais la concentration humaine d'agglomération et l'impact des grandes cultures vivrières

2.2 Captages d'eau potable :

Cannes-Ecluse est équipé d'un captage d'eau potable. Celui-ci bénéficie d'un périmètre de protection et fait l'objet d'une DUP définie par l'arrêté préfectoral du 12 décembre 1983.



2.3 La loi du 2 février 1995 (*loi Barnier*) relative au renforcement de la protection de l'environnement, édicte un principe d'inconstructibilité de part et d'autre des axes routiers importants.

La RD606 est un axe concerné par la loi Barnier (recul de 75 mètres), de même que la RD 411 et la RD 1403 (au nord-ouest de la Commune). Ainsi, tout aménagement aux abords de ces axes devra soit observer un recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la route, soit être accompagné d'une étude au titre de l'amendement Dupont garantissant la qualité architecturale, paysagère et environnementale du projet (articles L111-6 et suivants du code de l'urbanisme).

2.4 Bruit aux abords des infrastructures de transports terrestres :



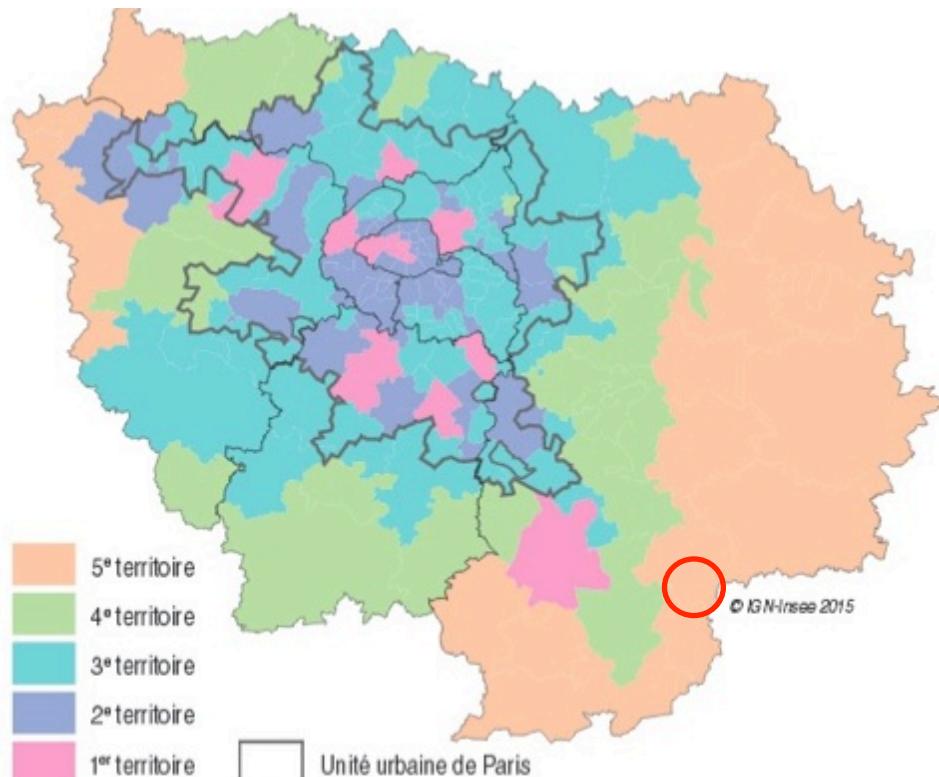
L'arrêté préfectoral n° 99 DAI 1 CV 102, du 19 mai 1999, précise les secteurs du territoire communal affectés par le bruit lié aux infrastructures terrestres. La voie ferrée et la RD 606 sont catégorisés comme axe bruyants.

La voie ferrée est classée en catégorie 1 soit un impact sur une bande de 300 m.

La RD 606 en catégorie 2 soit un impact sur une bande de 250 m

2.5 Vulnérabilité énergétique

Le territoire de la commune est classé comme étant un territoire très vulnérable d'un point de vue énergétique. En effet, il s'agit d'après l'INSEE d'un territoire de catégorie 5.



	Nombre total de ménages	%	Nombre de ménages en vulnérabilité énergétique pour le chauffage de leur logement	%	Part des ménages en situation de vulnérabilité énergétique pour le chauffage de leur logement (en %)
Territoire 1	692 300	14	49 800	16	7,2
Territoire 2	2 273 100	46	123 700	40	5,4
Territoire 3	1 652 800	34	97 400	31	5,9
Territoire 4	147 800	3	17 200	6	11,6
Territoire 5	131 400	3	22 200	7	16,9
Total Ile-de-France	4 897 400	100	310 300	100	6,3

Lecture : analyse construite sur les communes et les profils de ménages vulnérables par commune.

Sources : Insee, recensement de la population (RP), enquête revenus fiscaux et sociaux (ERFS) et revenus disponibles localisés (RDL) de 2008 ; SOeS ; Anah

C'est-à-dire un territoire sur lequel la majorité des ménages habitent des maisons. Plus d'un quart des vulnérables énergétiques sont des propriétaires retraités chauffés au fioul. Les retraités locataires du parc privé et les employés propriétaires de leur logement, chauffés au fioul sont également touchés. Enfin, les ouvriers propriétaires de leur logement chauffé au fioul sont aussi concernés par ce type de vulnérabilité. Dans ces zones, ces quatre catégories de population représentent 11% des ménages et plus de la moitié d'entre elles sont en vulnérabilité énergétique pour se chauffer. A ce type de vulnérabilité énergétique, il faut ajouter celle liée aux déplacements, qui fait doubler le nombre de ménages vulnérables.

2.6 Réglementation liée au climat

a) SRCAE (source : srcae-idffr)

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie sert de cadre de référence en matière d'énergie et de qualité de l'air mais aussi de boîte à outils pour aider les collectivités à définir les actions concrètes à mener sur leur territoire.

Il fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques en matière de réduction des consommations d'énergies et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Les trois grandes priorités sont :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments (doublement du rythme de réhabilitation dans le tertiaire et triplement dans le résidentiel),
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération (augmentation du nombre d'équivalents logements raccordés d'ici 2020),
- La réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques.

L'annexe du Schéma Régional Eolien (SRE)³ définit dans ce cadre, les zones favorables pour l'implantation d'éoliennes et leur niveau de contraintes. La commune de Cannes-Ecluse est située dans un secteur à potentiel éolien moyen à fort. De plus, le Sud du territoire est classé comme étant très favorable pour l'implantation d'éoliennes.

*

* * *

³ Le SRE a été annulé en novembre 2014 car il n'y a pas eu d'étude environnementale. Il n'en demeure pas moins que les zones propices à l'implantation d'éoliennes restent les mêmes que celles identifiées dans cette étude.

GISEMENT ÉOLIEN RÉGIONAL

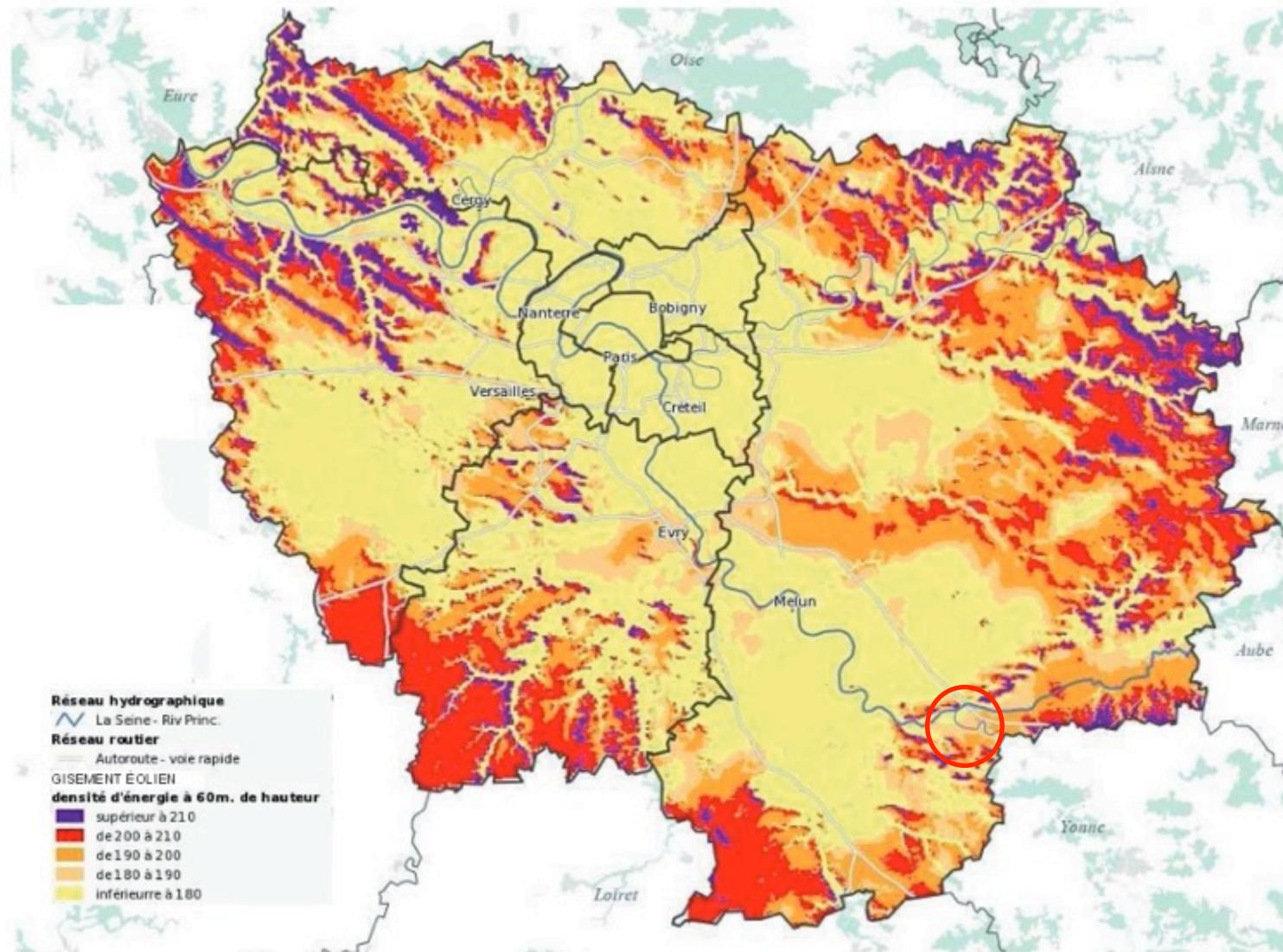
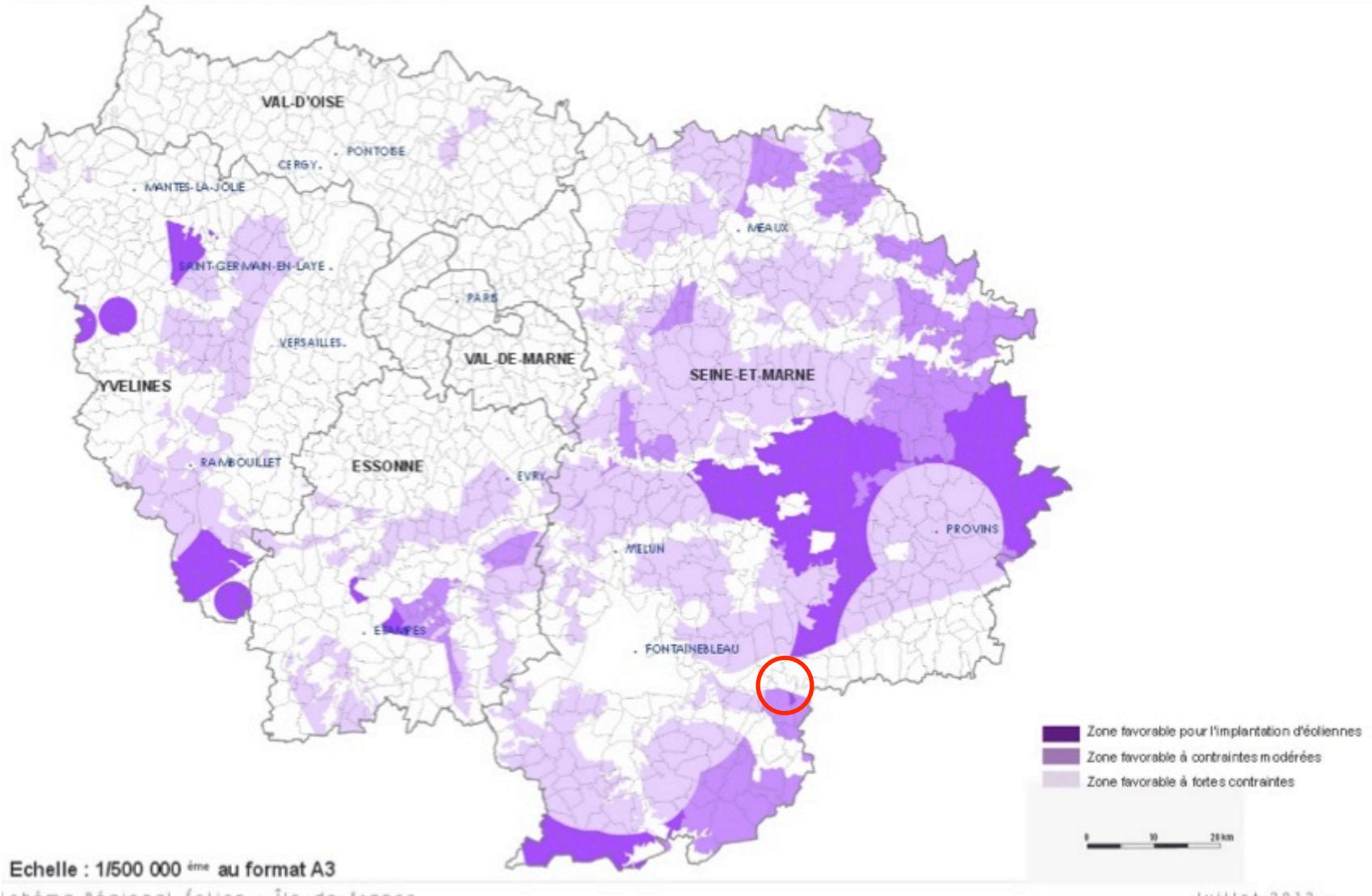


Schéma Régional Éolien - Île-de-France

B1. CARTE DES ZONES FAVORABLES



b) Plan Climat Energie Territorial (source : observatoire.pcet-ademe.fr)

Le SRCAE est ensuite décliné au niveau local en Plan Climat Energie Territorial.
Le PCET de Seine-et-Marne a été approuvé en 2012 et définit 4 grands objectifs :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- Lutter contre la vulnérabilité énergétique,
- Faire évoluer les services et politiques pour renforcer le territoire et l'adapter aux impacts du changement climatique pour en atténuer les effets néfastes,
- Partager les objectifs avec l'ensemble des acteurs du territoire.

Afin d'atteindre ces objectifs, 7 axes d'actions sont proposés :

- Un patrimoine départemental sobre, efficace, producteur d'énergies renouvelables,
- Des déplacements optimisés, voire réduits, et plus « propres »,
- Une commande publique raisonnée aux impacts carbone réduits,
- Inciter chacun à réduire ses émissions à travers ses actes et ses pratiques professionnelles,
- Promouvoir l'efficacité carbone/énergie par les services rendus et les politiques publiques,
- Préserver les habitants et l'économie locale de la vulnérabilité énergétique, des risques naturels et sanitaires et préserver les milieux et les ressources,
- Mobiliser les acteurs du territoire pour démultiplier les processus d'atténuation et d'adaptation au dérèglement climatique.

Les objectifs pour 2020 sont les suivants :

- Réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre,
- Amélioration de 20% de l'efficacité énergétique,
- Porter à 20% la part d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie.

D'ici 2050, l'objectif est de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre (sur la base de 1990), soit une réduction de 3% par an.

*

* *

2.7 Schéma départemental des carrières

Cannes-Ecluse, traversée par l'Yonne est concernée par le Schéma Départemental des Carrières.

Ce schéma définit les objectifs suivants :

Objectif 1 : ne pas augmenter le taux de dépendance des départements franciliens pour les granulats ;

Objectif 2 : assurer l'approvisionnement de la région et de l'agglomération centrale ;

Objectif 3 : poursuivre la valorisation des ressources d'importance nationale

Objectif 4 : intensifier l'effort environnemental des carrières ;

Il définit aussi les orientations prioritaires suivantes :

Orientation 1 : préserver l'accessibilité à la ressource en matériaux naturels en définissant les zones dont la protection, compte tenu de la qualité et de la fragilité de l'environnement, doit être privilégiée ;

Orientation 2 : préserver l'accessibilité à la ressource en matériaux alternatifs ;

Orientation 3 : utiliser les matériaux de façon rationnelle ;

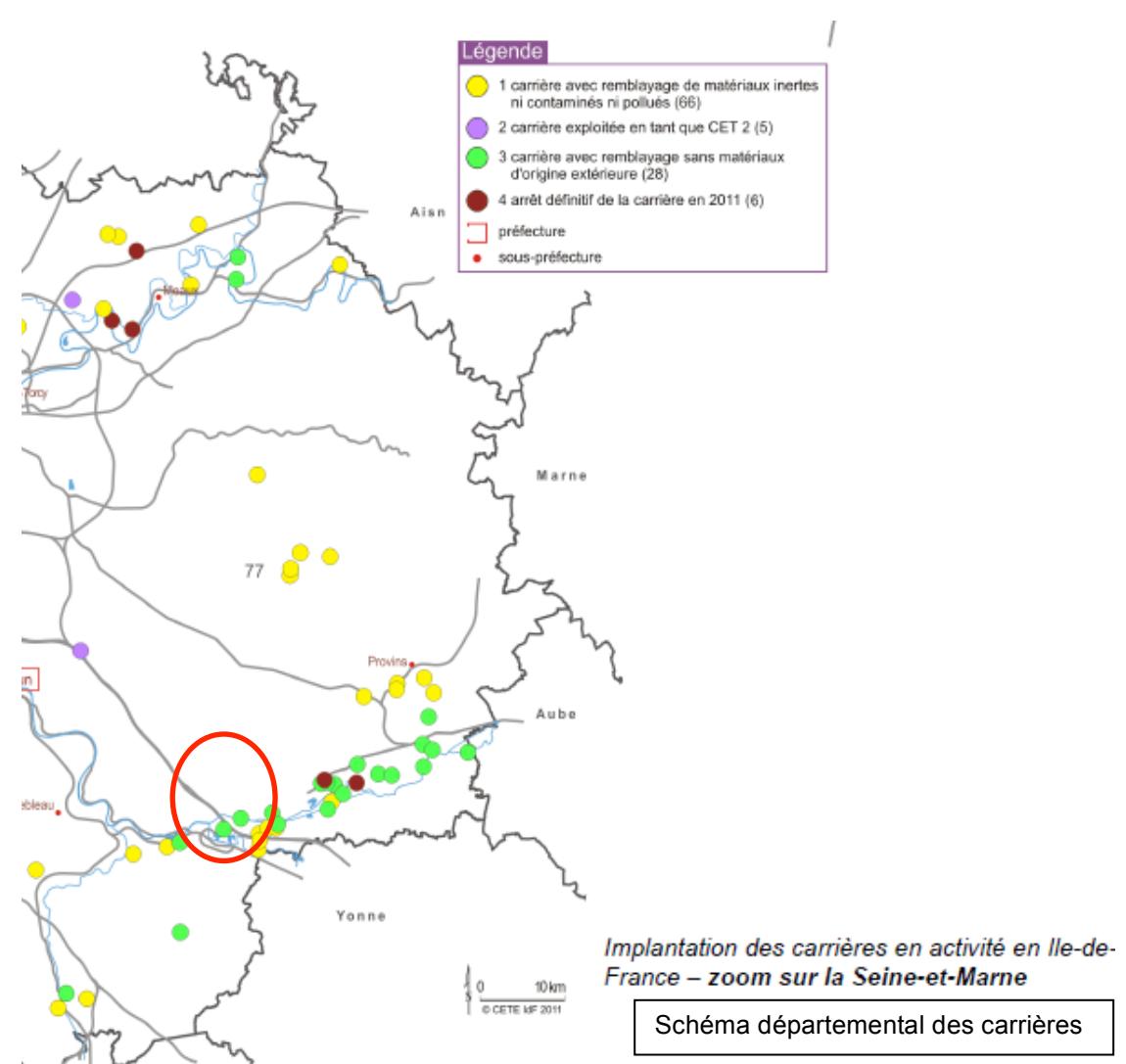
Orientation 4 : améliorer la connaissance des gisements de calcaires locaux pour la production de granulats de qualité béton ;

Orientation 5 : préserver l'accessibilité aux infrastructures de transports et aux installations de transformation des matériaux pour assurer l'approvisionnement de la région et de l'agglomération centrale ;

Orientation 6 : favoriser l'utilisation des modes de transports alternatifs ;

Orientation 7 : définir les orientations pour le réaménagement ;

Orientation 8 : Définir les recommandations à l'attention des exploitants de carrières pour la conception des projets, l'exploitation et le réaménagement des sites de carrières.



2.8 La qualité de l'air : le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'Île-de-France

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) définissent les objectifs et les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.

Le PPA propose un volet de mesures réglementaires mises en œuvre par arrêtés préfectoraux, ainsi qu'un volet de mesures volontaires définies, concertées et portées, dans les domaines qui les concernent, par les collectivités territoriales et les acteurs locaux (professionnels et particuliers) concernés.

Mesures prises dans les PPA

Les mesures des PPA concernent tous les secteurs émetteurs de polluants atmosphériques : les transports, l'industrie, l'agriculture et le résidentiel-tertiaire. Les mesures sont concertées avec un grand nombre d'acteurs et une partie des mesures est portée par les collectivités territoriales, notamment un certain nombre de mesures liées au transport.

Le préfet de chaque département concerné et, pour l'agglomération de Paris, le préfet de police, met en œuvre par arrêté pris après avis du ou des conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques les mesures applicables à l'intérieur de ce périmètre.

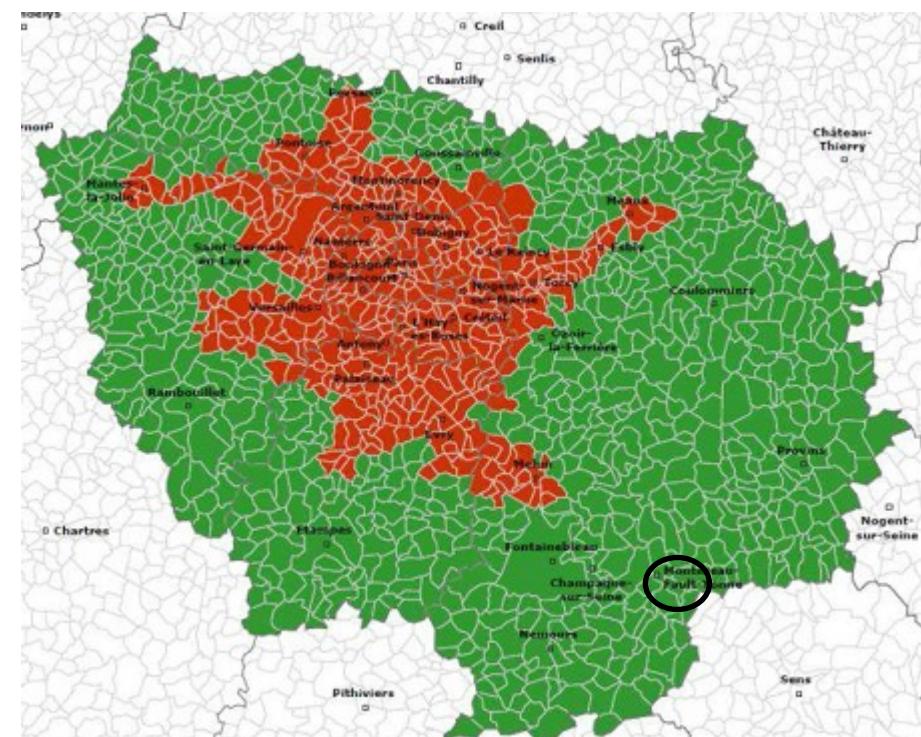
Le PPA de l'Île-de-France

Le **PPA de l'Île-de-France, approuvé le 9 février 2015**, identifie une « zone sensible », au sein de laquelle certaines actions peuvent être renforcées en raison des dépassements des valeurs réglementaires (principalement NO₂ et PM10).

Elle recoupe la Zone Administrative de Surveillance 20 ZAG (ZAS-ZAG) 21, qui correspond en très grande partie à l'agglomération parisienne. Elle englobe la totalité des habitants potentiellement impactés par un dépassement des valeurs limites de NO₂. Elle couvre également 99,9% de la population potentiellement impactée par un risque de dépassement des valeurs limites de PM10.

La Commune de Cannes-Ecluse ne figure pas dans le périmètre de la zone sensible.

Source : www.developpement-durable.gouv.fr



Les mesures du PPA de l'Ile-de-France

1. Les mesures règlementaires

Ces mesures constituent le cœur du PPA, elles ont vocation à être déclinées et précisées par des arrêtés inter préfectoraux une fois le PPA approuvé. Elles relèvent de la compétence des préfets, à l'exclusion de la mesure 10 relative aux moteurs auxiliaires de puissances des avions. Les principales sources d'émissions de particules et de NOx identifiées sont le trafic routier, l'industrie ainsi que le secteur résidentiel/tertiaire.

- REG1** Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacements d'établissement (PDE)
- REG2** Imposer des valeurs limites d'émissions pour toutes les installations fixes de chaufferies collectives
- REG3** Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion du bois
- REG4** Gestion des dérogations relatives à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts
- REG5** Réduire les émissions de particules dues aux groupes électrogènes
- REG6** Améliorer la connaissance et la mesure des émissions industrielles
- REG7** Interdire les épandages par pulvérisation quand l'intensité du vent est strictement supérieure à 3 Beaufort
- REG8** Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme
- REG9** Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact
- REG10** Mettre en œuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lors du stationnement des aéronefs sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris Orly et Paris Le Bourget
- REG11** Diminuer les émissions en cas de pointe de pollution

*

* * *

2. Les actions incitatives

Les actions qui suivent ne relèvent pas de la compétence réglementaires des préfets. En effet, le décret du 21 octobre 2010 précise que « Les plans de protection de l'atmosphère [...] fixent les objectifs à atteindre et énumèrent les mesures préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, pouvant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés dans le respect des normes de la qualité de l'air. [Ils] recensent et définissent les actions prévues localement pour se conformer aux normes de la qualité de l'air dans le périmètre du plan ou pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air existante ». Le PPA doit donc traiter des mesures non réglementaires qui concourent à l'amélioration de la qualité de l'air.

2.1 Les objectifs relatifs au transport routier

Si la qualité de l'air est une problématique qui concerne l'ensemble de l'Ile-de-France et plus particulièrement de l'agglomération parisienne, il n'en demeure pas moins les principaux dépassements en concentration de polluants réglementés (NO₂ et particules) sont observés autour des principaux axes routiers. C'est pourquoi des actions volontaristes et efficaces doivent être conduites vis-à-vis du transport routier.

Deux objectifs ont ainsi été définis afin d'élaborer collectivement et d'entériner une véritable stratégie régionale pour les années à venir visant à réduire efficacement les concentrations de polluants atmosphériques observées en proximité au trafic routier.

OBJ1 Promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixés par le (projet de) PDUIF.

S/OBJ 1.1 Promouvoir une gestion optimisée des flux de circulation routière et le partage multimodal de la voirie.

S/OBJ 1.2 Promouvoir le développement des véhicules « propres ».

OBJ2 Mettre en œuvre des mesures supplémentaires permettant d'accroître de 10% la réduction des émissions liées au trafic routier dans le cœur dense de l'agglomération.

2.2 Les mesures d'accompagnement

Ces mesures n'ont pas de portée réglementaire. Elles visent à sensibiliser les différents publics à l'amélioration de la qualité de l'air et/ou à mettre en œuvre des mesures concourant à la réduction des émissions de polluants atmosphériques. Il n'est, le plus souvent, pas possible de quantifier l'impact de ces mesures sur les réductions des émissions et a fortiori sur les concentrations de polluants atmosphériques.

*

* *

- ACC1** Sensibiliser les automobilistes franciliens à l'éco-conduite
- ACC2** Sensibiliser les gestionnaires de flottes captives aux émissions polluantes de leurs véhicules
- ACC3** Former et informer les agriculteurs et les gestionnaires d'espaces verts et d'infrastructures de transport sur la pollution atmosphérique, notamment par une incitation à l'acquisition de matériels ou installations limitant les émissions de polluants atmosphériques
- ACC4** Réduire les émissions des plates-formes aéroportuaires
- ACC5** Sensibiliser les Franciliens à la qualité de l'air
- ACC6** Harmonisation des éléments de communication sur le bois-énergie
- ACC7** Réduire les émissions de particules dues aux chantiers

2.3 Les études

Au cours des réflexions sur les propositions de mesures pour le PPA d'Ile-de-France, un certain nombre de besoins d'études sont apparus. Leur objectif est de déboucher sur des mesures permettant d'améliorer la qualité de l'air en Ile-de-France.

- ETU1** Etudier la faisabilité d'un contournement pérenne du cœur dense de l'agglomération parisienne pour les poids lourds en transit
- ETU2** Etudes sur le partage multimodal de la voirie en Ile-de-France
- ETU3** Etudier l'opportunité de moduler la redevance d'atterrissement sur les aéroports franciliens en fonction des émissions polluantes des avions
- ETU4** Etudier les évolutions du contrôle technique pollution pour les véhicules légers et les poids lourds

Source : PPA Ile de France, Révision approuvée 2013 (www.developpement-durable.gouv.fr)

G – Synthèse et orientations

Enjeu global du PLU :

Le PLU doit permettre de continuer l'urbanisation et le développement de la commune de Cannes-Ecluse sans compromettre les atouts de celle-ci, tout en essayant d'en atténuer les faiblesses.

La commune de Cannes-Ecluse est une petite ville à l'interface d'une zone urbaine dense et d'une zone rurale préservée. La commune est marquée par une forte vocation résidentielle et un milieu naturel riche et unique.

Un des nombreux atouts de la commune réside dans sa position géographique privilégiée au droit de la RD606. De plus, Cannes-Ecluse est à proximité directe de Montereau Fault Yonne, c'est-à-dire des services, emplois, et liaisons avec l'agglomération parisienne que cette commune propose. Enfin, Cannes-Ecluse offre de nombreux services par rapport aux communes rurales qui l'entourent.

- **Pour le logement :**

Le parc de logement est relativement diversifié. Cependant, la maison individuelle de 5 pièces ou plus, dont les occupants sont aussi les propriétaires est le modèle classique d'habitat dans la commune. Néanmoins, il existe tout de même 9 % de petits logements et 48 % de logements intermédiaires. La part de logements en location est de 20 %

- Le rythme moyen de construction est de 13 logements/an. Ces nouveaux logements ont en grande majorité et jusqu'en 1999 servi le renouvellement urbain et le desserrement.

- Aujourd'hui, l'apport en nouvelle population reste faible 1.37 car le phénomène de décohabitation est très prononcé au niveau communal.

- Le modèle de l'habitat communal est en pleine mutation (densification, division) et le parc de logements semble se diversifier. Cette mutation pourrait aussi expliquer le faible apport de population nouvelle par nouveau logement.

Dans ce contexte, un effort de diversification du parc de logements doit être maintenu, ceci aura aussi pour impact d'agir sur la pyramide des âges au niveau communal. La commune dispose de 50ha à urbaniser dans le SDRIF, ce qui peut permettre de mener une politique du logement consommatrice d'espace. Attention toutefois à ne pas renforcer uniquement le caractère résidentiel de la commune.

La commune devra aussi répondre aux enjeux et objectifs définis par le PLH de la CC2F en cours de finalisation.

*

* * *

- **Pour l'emploi :**

Le nombre d'actifs ne cesse d'augmenter depuis 1975 même si un léger recul est observé entre 2007 et 2012. Le taux d'activité est stable dans le temps. Le taux d'emplois, après avoir connu une baisse importante repart à la hausse et atteint 68% en 2012. Ceci révèle une offre d'emplois importante dans la moyenne régionale.

Cependant, peu d'emplois communaux sont occupés par des habitants de la commune (38.7%) et les besoins en déplacements sont donc importants. Ainsi, la commune doit continuer à développer son offre d'emplois et mener une réflexion sur les réseaux de transports multimodaux.

L'implantation d'éoliennes (le territoire est jugé comme étant à fort potentiel dans le domaine) pourrait être source d'emplois et pourrait permettre d'inscrire la commune dans une dynamique d'industries de pointe dans les domaines de l'énergie renouvelable.

La commune devrait aussi intégrer dans ses réflexions pour l'emploi le développement numérique.

- **Pour les commerces et les services :**

La commune dispose de nombreux équipements généraux, de nature diverses et certains étant considérés comme rares. L'enjeu est de maintenir les structures existantes, mais aussi de diversifier l'offre. Il est à noter que la commune fait partie intégrante du réseau de services et d'équipements de la CC2F. le fonctionnement en réseau génère des déplacements qui sont à prendre en compte dans la politique de transports.

- **Pour la qualité de sa desserte routière et ferroviaire :**

Traversée par la RD 606 et la voie ferrée, Cannes-Ecluse bénéficie d'un accès privilégié aux importantes infrastructures régionales et nationales. Toutefois, la commune ne possède pas de gare et le réseau de transport en commun est peu développé.

Ce réseau, peut être propice à l'implantation de nouvelles entreprises et au développement des zones d'activités bien qu'il n'y ait pas de gare. Une réflexion sur le développement d'un réseau multimodal efficient doit être menée.

La RD 606 est à la limite de la surcharge et la commune sert de déviation à celle-ci. il existe donc un réel enjeu au niveau de la gestion des flux automobiles.

- **Pour la qualité de ses espaces naturels :**

Cannes-Ecluse se caractérise par un milieu naturel riche et unique sur tout le Nord de son territoire (Nord de la voie ferrée). Ces espaces sont reconnus pour leur richesse écologique au niveau local, régional et européen (Natura 2000). La préservation et la remise en état de ces espaces doivent donc être des objectifs clefs au niveau communal.

Le Sud du territoire avec ses boisements et terres agricoles est un peu moins exceptionnel au niveau biodiversité. Cependant, ces espaces sont des corridors écologiques qui sont peu fonctionnels aujourd'hui mais d'importance interrégionale. La préservation et le retour à une fonctionnalité réelle doivent donc être des objectifs communaux.

L'ensemble de ces espaces naturels ou semi-naturels forment un paysage fantastique unique mis à mal par l'urbanisation banalisée de ces dernières années mais qui doit servir de point de départ à tout nouveaux projets afin d'affirmer l'identité du lieu et de respecter ses caractéristiques écologiques.

Textes et plans à prendre en compte dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLU		
Textes et plans	Lois de référence	La commune de Cannes-Ecluse est-elle concernée ?
Natura 2000 - DOCOB	<i>Directive 79/409/CEE « Oiseaux » et 94/43/CEE « Habitats »</i>	Concernée (Chapitre A 3.8 e), page 49)
PDUIF	<i>Article 1214-10 du Code des Transports</i>	Concernée (Chapitre E.2, page 107)
SDRIF	<i>L 2224-8 du Code Général des Collectivités Territoriales</i>	Concernée (deuxième partie)
SDAGE « Seine Normandie »		Concernée (Chapitre A.3.5.a), page 24)
Plan Départemental des Déchets Ménagers et Assimilés		Concernée (Chapitre D.2.1.a), page 100)
Convention sur les paysages	<i>Loi du 8 janvier 1993</i>	Concernée (Chapitre F.1.4, page 74)
Convention sur la protection de la vie sauvage	<i>Conv. de Berne, relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, 1979.</i>	Concernée (Chapitre A.3.8.i), page 63)
Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)	<i>Arrêté du préfet régional publié le 23/10/2013, portant adoption du SRCE d'Île-de-France.</i>	Concernée (Chapitre A.3.8.h), page 57)
PPR Inondations (PPRI)		Concernée (Chapitre A.3.3, page 14)
PPR Technologique (PPRT)		Concernée (Chapitre A.3.3, page 19)
Arrêté de classement des infrastructures sonores	<i>Arrêté préfectoral du 19 mai 1999 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.</i>	Concernée (Chapitre E.4.2.b), page 140)
Plan Climat Energie Territorial (PCET)		Concernée (Chapitre F.2.6.b), page 145)
Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)	<i>Code de l'environnement (articles L222-4 à L222-7 et R222-13 à R222-36).</i>	Concernée (Chapitre F.2.8, page 147)
Plan Régional de l'Agriculture Durable (PRAD)		Concernée (Chapitre F.1.6, page 136)
SCoT	<i>En cours d'élaboration</i>	
Schéma Départemental des Carrières		Concernée (Chapitre F.2.7, page 146)
SAGE	<i>Pas de SAGE</i>	
Arrêté Eau Potable	<i>Arrêté préfectoral du 12 décembre 1983.</i>	Concernée (Chapitre F.2.2, page 139)