

DEPARTEMENT DE SEINE ET MARNE

Plan Local d'Urbanisme



VAIRES -SUR-MARNE

Version avril 2012

ELABORATION	1 ère REVISION
prescrite le : 27 février 2003	prescrite le : 26 mars 2009
arrêtée le : 22 septembre 2005	arrêtée le : 28 juin 2012
approuvée le : 9 novembre 2006	approuvée le :
modifiée le : 28 juin 2007	modifiée les :
révision simplifiée le :	révision simplifiée le :
mise à jour le :	mise à jour le :

PIECE N° 2.2

**PROJET
D'AMENAGEMENT
ET DE
DEVELOPPEMENT
DURABLE**

agence d'aménagement et d'urbanisme



biéti entreprises, rue Manclavant, 77250 ECUELLES
Tel.: 01.60.70.25.08, Fax.: 01.60.70.29.20

VU pour être annexé à l'arrêté du :
26 décembre 2012

- REVISION DU PLU DE VAIRES-SUR-MARNE -

- conseil municipal du 24 avril 2012 -

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

I - PREAMBULE : LES BASES JURIDIQUES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- **Art. L. 123-1. - Les plans locaux d'urbanisme** exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

« Ils comportent un projet d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.

« Ils peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.» [...]

« Le rapport de présentation peut comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. »

- **Rappel article L 123-5 du code de l'urbanisme - Le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan.**

« Ces travaux ou opérations doivent en outre être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement mentionnées au troisième alinéa de l'article L. 123-1 et avec leurs documents graphiques. »

- **Rappel article R- 123-6 du code de l'urbanisme** - Les zones à urbaniser sont dites "zones AU". Peuvent être classés en zone à urbaniser les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation.

Lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, le projet d'aménagement et de développement durable et le règlement définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone. Les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par le projet d'aménagement et de développement durable et le règlement.

Lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, son ouverture à l'urbanisation peut être subordonnée à une modification ou à une révision du plan local d'urbanisme.

Art. L. 123-9. - Un débat a lieu au sein du conseil municipal sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement mentionné à l'article L123-1, au plus tard deux mois avant l'examen du projet de plan local d'urbanisme. Dans le cas d'une révision, ce débat peut avoir lieu lors de la mise en révision du plan local d'urbanisme. [...]

- **Nouvel Art. R. 123-3 (décret du 9 juin 2004)** - Le projet d'aménagement et de développement durable définit, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues pour l'ensemble de la commune.

Nouvel Art. R. 123-3 -1 (décret du 9 juin 2004) - Les orientations d'aménagement peuvent, par quartier ou par secteur, prévoir les actions et opérations d'aménagement mentionnées au troisième alinéa de l'article L.123-1.

Nouvel Art. R. 123-3 -2 (décret du 9 juin 2004) - Les dispositions relatives aux zones d'aménagement concerté, prévues aux a et b de l'article L.123-3, figurent dans le règlement du plan local d'urbanisme ou dans les orientations d'aménagement ou leurs documents graphiques.

*

*

*

II - LA QUESTION DU "DEVELOPPEMENT DURABLE" DANS LES PLANS D'URBANISME

- Concernant le "développement durable", cette notion renvoie à la nécessité de justifier, dans le P.L.U. du caractère "durable" des dispositions retenues.

Par exemple, les spécialistes de la recherche urbaine considèrent la ville "compacte"¹ comme davantage conforme aux principes du développement durable que la ville extensive (avec dix logements à l'hectare, voire moins), en raison :

- d'une **moindre consommation d'espaces,**
- d'une **plus grande efficacité des réseaux de transports collectifs,**
- d'une **meilleure accessibilité** aux commerces et aux équipements,
- d'un meilleur rendement des réseaux d'adduction et d'évacuation (au regard de leur linéaire),
- d'une meilleure dynamique économique, etc.

Cet axiome connaît des limites, liées principalement aux rapports sociaux, rendus plus délicats dans la densité humaine, ainsi qu'aux choix des populations, davantage tournés vers le logement individuel. Cela nécessite alors de trouver un équilibre entre "l'étalement urbain", considéré comme non souhaitable, même s'il correspond aux aspirations portées vers le logement résidentiel, et "l'entassement", source de divers effets indésirables.

La "ville verte" (qui n'est pas antinomique avec la ville compacte ...), correspond aussi aux critères du développement durable, en termes de gestion d'une densité végétale qui fait pendant à la densité construite, en termes d'espaces publics, de développement des circulations piétonnières et cyclables (dites "circulations douces").

Cette question ne se posera de façon immédiate que pour les terrains qui restent à construire, et pour les quartiers qui peuvent être densifiés. Elle se posera sur le long terme en ce qui concerne les principes retenus pour la restructuration de la ville et de développement des « circulations douces » (piétonnières, cyclables).

Le règlement d'urbanisme peut apporter une première solution (avec la définition de la superficie minimale des terrains, de la hauteur maximale, de l'emprise au sol, du coefficient d'occupation des sols), et les "orientations particulières d'aménagement" permettent de préciser l'emplacement des espaces publics, des voies, et plus généralement le fonctionnement urbain (voir ci-avant : les bases juridiques du PADD).

Étudier un plan local d'urbanisme consiste donc principalement à définir les besoins fonciers (à échéance d'une décennie à deux décennies), au regard des choix qui ont été retenus par le conseil municipal, en réponse aux questions suivantes :

quelles perspectives démographiques, avec quels types de logements, quelles possibilités de développement économique, quels types d'offres en services divers à la population ? Où construire ? Que préserver de l'urbanisation ?

C'est un document prévisionnel et réglementaire qui vise à définir ce qu'il sera possible de réaliser dans la prochaine décennie, mais non à décider des opérations de constructions : ces choix devront ensuite faire l'objet de débats spécifiques, en termes de programmation, dans le cadre général défini par le P.L.U.

1

(telle que la ville hausmannienne, avec de l'ordre de 100 logements à l'hectare ou plus)

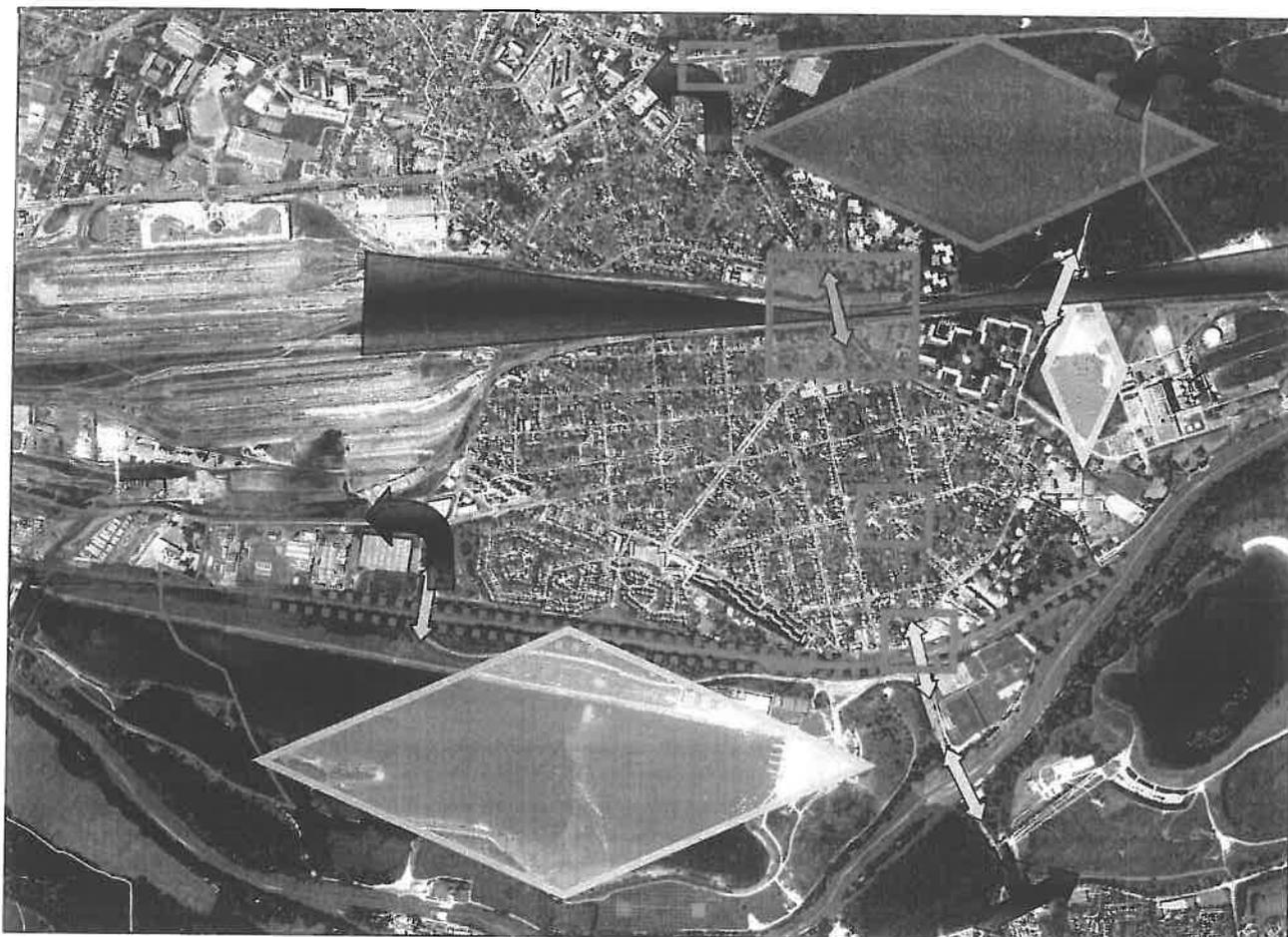
III - LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DE VAIRES-SUR-MARNE

• **Les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable sont les suivantes : (délibération du 25 mars 2009)**

- développer la centralité de la ville et soutenir l'offre en équipements divers ;
- reconquérir et mettre en valeur les milieux naturels et construits ;
- favoriser l'implantation d'éco-constructions ;
- définir des perspectives équilibrées en matière de démographie, de logement, d'emploi et d'équipement publics.

• **Constat général quant à la structure urbaine : Vaires-sur-Marne se caractérise par :**

- Une « **trame verte** » omniprésente, représentée par les cœurs d'îlots du tissu d'habitat individuel, les espaces verts des opérations d'habitat collectif, les espaces publics paysagers, les boulevards plantés, les plantations de rives et le Bois de Vaires.
- Une « **trame résidentielle** » à **densité végétale variable**, représentée par les quartiers d'habitat individuel (90 % du tissu urbain construit hors zones d'activités) ou collectif, laquelle participe de la trame verte, au moins en termes d'ambiance paysagère.
- une « **trame bleue** », représentée par la Marne et le canal de Chelles, la base régionale de loisirs et l'étang de la centrale EDF ;
- une **coupure urbaine majeure** représentée par la ligne de chemin de fer, qui scinde le tissu construit en deux entités, lesquelles ne communiquent entre elles que par le pont de la RD 34 ;
- des **éléments de centralité** disséminés le long de la RD 34, avec un pôle central où le potentiel de développement de la gare paraît sous-utilisé ;
- une **bonne accessibilité SNCF**, mais une **accessibilité routière restreinte**, orientée vers Chelles et avec une desserte indirecte vers l'A 104, par des voies fréquemment saturées (D934 21 000 v/j, D10p 13 000 v/j).

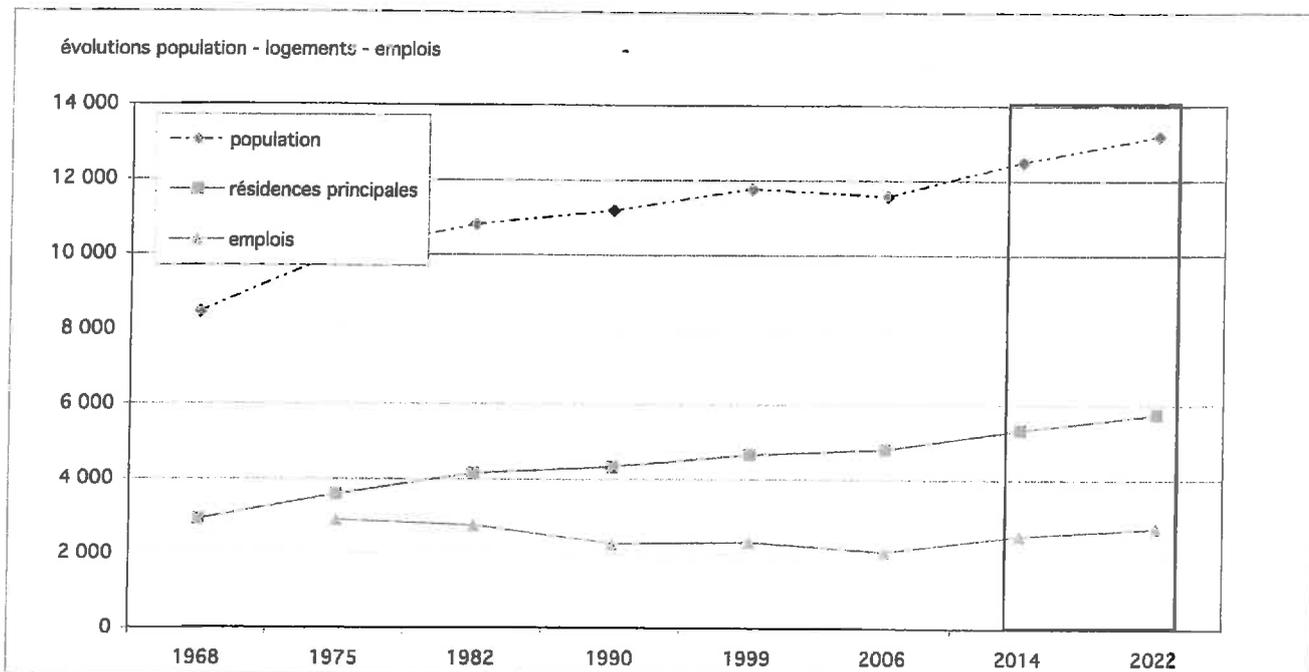


3.1 - Définir des perspectives équilibrées en matière de démographie, de logement, d'emplois et d'équipements publics :

3.1.1 Constat : (Les causes)

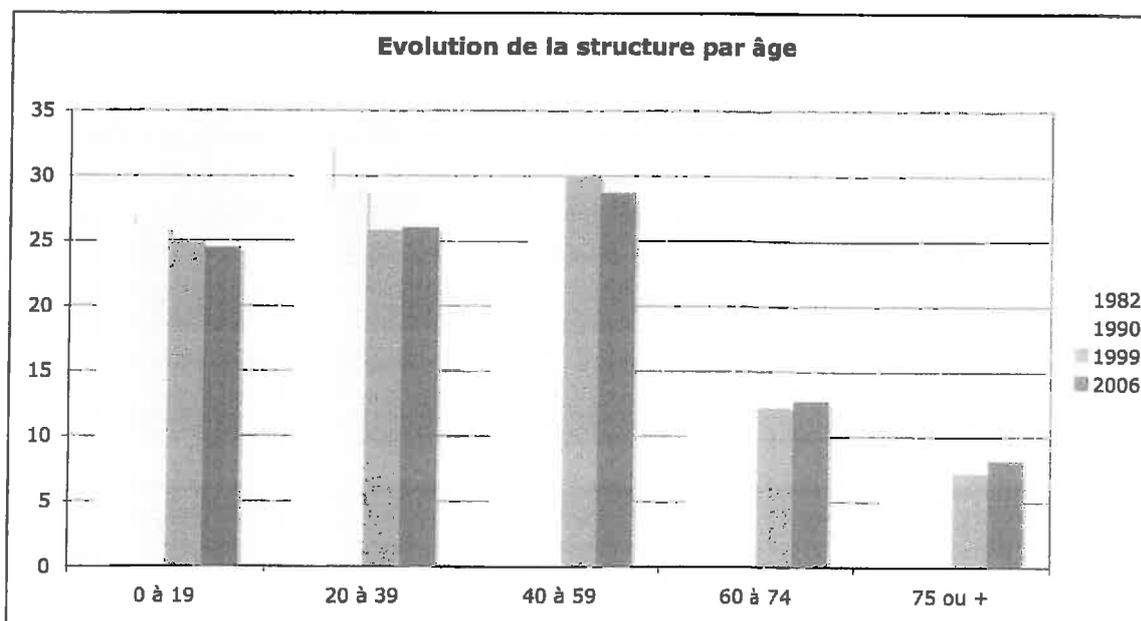
Une attractivité du territoire liée à la richesse et à la diversité de son **site naturel** (forêt, vallée), comme au caractère souvent qualitatif de son urbanisme.

Une attractivité liée à la **proximité vis-à-vis** de la « Petite Couronne » et des centres urbains proches (Chelles, Marne-la-Vallée), à la **desserte ferrée et autoroutière** (A104, via les RD 934 et RD 10p).



Une augmentation régulière de la population depuis 1968, avec une tendance à la stabilisation jusqu'en 2006 - 2007.

- Une population qui se stabilise en valeurs absolues, mais une structure démographique marquée par une **tendance régulière à l'accroissement des plus de 60 ans** en pourcentage, depuis 1982 :
- une augmentation tendancielle des 40 à 59 ans qui s'arrête en 1999,
- une diminution de la taille moyenne des ménages (2,62 en 1982, 2,40 en 2006), à son étiage ?
- un indice de jeunesse encore supérieur à 1, en 2006 ($< 20 \text{ ans} / > 60 \text{ ans}$, soit $2833 / 2422 \approx 1,17$).



Un renchérissement du prix des terrains constructibles et des logements (certes général ...).

Une offre locative forte (36 % en 2006 et plus de 20 % de logements sociaux), *mais une diversité dans la taille des logements sans doute insuffisante* pour favoriser un équilibre démographique à long terme : les logements de 1 à 3 pièces ne représentent que 36,8 % ; contre 42,0 % dans le canton.

Un nombre de résidences secondaires et de logements vacants en 2006 (respectivement 43 et 229) qui représente encore un réel potentiel en termes d'augmentation des résidences principales. Un nombre de logements antérieurs à 1949 (26 % en 2006), qui constitue un potentiel pour la réhabilitation.

Un besoin en équipement scolaire marqué par *des effectifs peu nombreux* (en 2008 / 2009) :

- école maternelle : 501 élèves, soit (sur 4 800 résidences principales) **0,10** élève par logement.
- école primaire : 740 élèves, soit **0,15** élève par logement.

Un nombre d'emplois en diminution, et conditionné par l'enjeu majeur que représente le succès de la ZAC communautaire projetée sur le site EDF.

Un plan local d'urbanisme qui ne présente plus que des espaces de renouvellement urbain.

Un site de gare sous-utilisé, notamment en termes de développement économique (commerces, bureaux, services).

Un projet de contrat de développement territorial avec l'Etat qui étend la programmation de logements pour une période de 15 ans. Celui-ci va se traduire pour Vaires-sur-Marne par la construction de 80 nouveaux logements en moyenne sur 15 ans après la réalisation du P.L.H en cours (2013).

3.1.2 Impacts : (Les effets)

Un risque d'accentuation de l'augmentation des plus de 40 ans, avec une incidence probable, à terme, sur le solde naturel.

Une évolution tendancielle de la démographie qui nécessite donc une réflexion (et une action à travers le P.L.U ...): **quel niveau de population en 2015 - 2020, avec quels types de logements (en taille et statut d'occupation) ?**

Durant la période 1982 – 2006, on observe de façon synthétique : 660 résidences principales et 754 habitants supplémentaires : l'incidence est donc de 1,14 habitant supplémentaire par nouvelle résidence principale. Cette réalité doit inciter à la prudence quant aux perspectives démographiques futures, établies au regard de la construction de logements.

Un risque à maîtriser, en ce qui concerne la vitalité économique de la ville.

Un effort de construction est à engager au-delà du PLH actuel, dans une optique de densification et de diversité de l'habitat.

3.1.3 Objectifs : (La politique à mener)

Organiser pour le logement une offre progressive, compatible avec le niveau d'équipements actuel ou prévu (écoles, principalement).

Faciliter la réhabilitation des logements anciens (1 300 en 2006) et vacants (229 en 2006).

Diversifier l'offre de logements, pour équilibrer la structure par âge des populations.

Promouvoir le renouveau économique de la ville, dans le cadre communautaire.

Un niveau d'équipement qui doit être adapté aux évolutions démographiques : celles qui sont constatées (vieillesse), et celles qui sont souhaitées (la demande des jeunes ménages ?).

Rechercher des sites de densification dans des secteurs facilement maîtrisables et (ou) correctement desservis par les transports en commun : site de la gare, l'îlot Canal jusqu'au COSEC, etc. et y programmer des opérations de construction de logements.

3.1.4 **Moyens** : (les outils de l'aménagement à mettre en place : le P.L.U, l'action foncière, etc.)

Le règlement du P.L.U, pour déterminer l'affectation des sols ; échelonner si nécessaire l'offre de terrains à construire, et faciliter les réhabilitations de logements anciens.

L'action auprès d'organismes spécialisés (organismes HLM, ANAH, bailleurs privés) pour la réhabilitation des logements anciens. La maîtrise des coûts fonciers (par le droit de préemption urbain, l'action de l'Etablissement public foncier régional).

Intégrer dans le P.L.U le parti d'aménagement des ZAC d'activités.

Le projet de densification du pôle gare pourra se traduire par des réalisations obéissant aux mêmes principes que ceux qui ont permis la réalisation de l'opération du terrain France Télécom, à savoir : la maîtrise foncière, la densification et la diversité de l'habitat.

De même, la requalification de l'Îlot Canal jusqu'au COSEC représente un objectif à mettre en oeuvre dans un contexte de développement et de renouvellement urbain.



*

*

*

3.2 - Développer la centralité de la ville et soutenir l'offre en équipements divers (commerces, services, espaces publics)

NOTA : des compléments pourront être apportés avec l'étude de revitalisation du centre-ville ...

3.2.1 Constat : (Les causes)

Un nombre d'emplois qui diminue régulièrement depuis 1975 (de 2 900 emplois en 1975 à 2 063 en 2006), mais un « taux d'équipement » (au sens des inventaires communaux DATAR), qui reste stable ².

Mais aussi une polarisation de plus en plus importante des habitants vers les centres urbains proches, pour les lieux de chalandise (que l'on appelle « évansion commerciale »).

Le site de la gare est sous-utilisé, en termes de potentiel de développement (bis).

La centralité de Vaires n'est pas à l'échelle d'une collectivité de 12 000 habitants : les sites commerciaux sont aujourd'hui soit sous dimensionnés (Place du Gal de Gaulle), soit relativement disséminés aux franges de la ville.

INVENTAIRE COMMUNAL COMMERCE, SERVICES, EQUIPEMENTS	1988 communoscope DATAR	2011 source : pages jaunes complétée
. office religieux hebdomadaire	1	4
. alimentation générale	9	3
. café	9	2
. tabac	2	2
. vente de quotidiens	4	1
. maçonnerie	6	3
. plâtrerie - peinture	4	6
. menuiserie - charpente	3	2
. plomberie - couverture	7	9
. réparation auto	4	1
. ligne d'autocar ou SNCF	1	1
A - DE BASE PRIVÉS	50	34
. école maternelles	1	1
. école primaire	1	1
. terrain de grands jeux	1	1
. terrain de petits jeux	1	1
. salle des fêtes	0	1
. Bibliothèque (fixe ou mobile)	1	1
A' - DE BASE PUBLIC (présence/absence)	5	6
. boulangerie - pâtisserie	5	7
. boucherie - charcuterie	7	2
. coiffeur	9	9
. carburant	3	-
. électricité générale	3	6
. médecin généraliste	8	6
. infirmier	6	3
. restaurant, café-restaurant	8	12
B - INTERMEDIAIRES (plus "urbains")	49	45
. hospice, maison de retraite	1	1
. ambulance	1	1
. collège	1	1
. droguerie-quincaillerie	3	2
. réparation machines agricoles	0	0
. banque ou caisse d'épargne	6	7
. librairie-papeterie	2	1
. vêtements	8	7
. marché (nombre de jours par mois)	0	8
. chaussures	2	2
. supermarché, grandes surfaces	-	1
. pharmacie	4	4
. vétérinaire	1	2
C - SUPERIEURS (les plus rares)	29	37
TOTAUX	133	122

² Pour les équipements publics, les 0 et 1 signifient uniquement présence ou absence du service ...

3.2.2 Impacts : (Les effets)

L'*évasion commerciale* des habitants contribue à fragiliser le commerce local.

La réelle diversité commerciale et de services contribue toutefois à placer la ville parmi les plus attractives, pour des ménages à la recherche d'un logement en milieu « résidentiel » et proche de Paris.

Cette centralité est aussi par nature *fragile*, et nécessite un accompagnement en termes de politique d'aménagement, pour faciliter le maintien et le développement des commerces : « d'abord, ne pas nuire ».

3.2.3 Objectifs : (La politique à mener)

Aménager (ou reconfigurer) l'espace public et réguler le stationnement de manière à faciliter l'accès aux commerces et services.

Soutenir la démographie, de manière à conserver un potentiel de consommateurs ...

Conforter et si possible développer les activités économiques locales déjà présentes, afin de renforcer le tissu social de la ville (et la fréquentation des commerces).

3.2.4 Moyens : (les outils de l'aménagement à mettre en place : le P.L.U, l'action foncière, etc.)

Extrait article L 123-1 : (les plans locaux d'urbanisme peuvent) « 7° bis.-Identifier et délimiter les quartiers, îlots, voies dans lesquels doit être préservée ou développée la diversité commerciale, notamment à travers les commerces de détail et de proximité, et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer cet objectif ; »

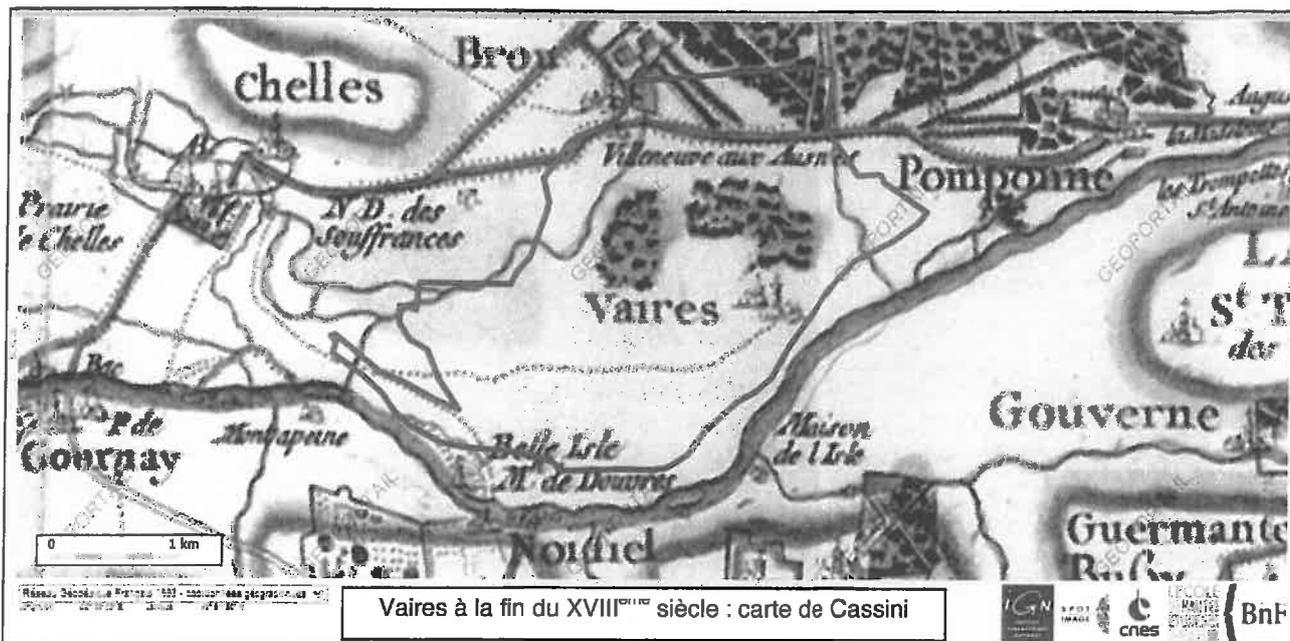
Définir une programmation, en termes de travaux d'aménagement.

Développer la zone industrielle (site EDF) et faciliter l'insertion d'activités professionnelles non nuisantes dans la ville.

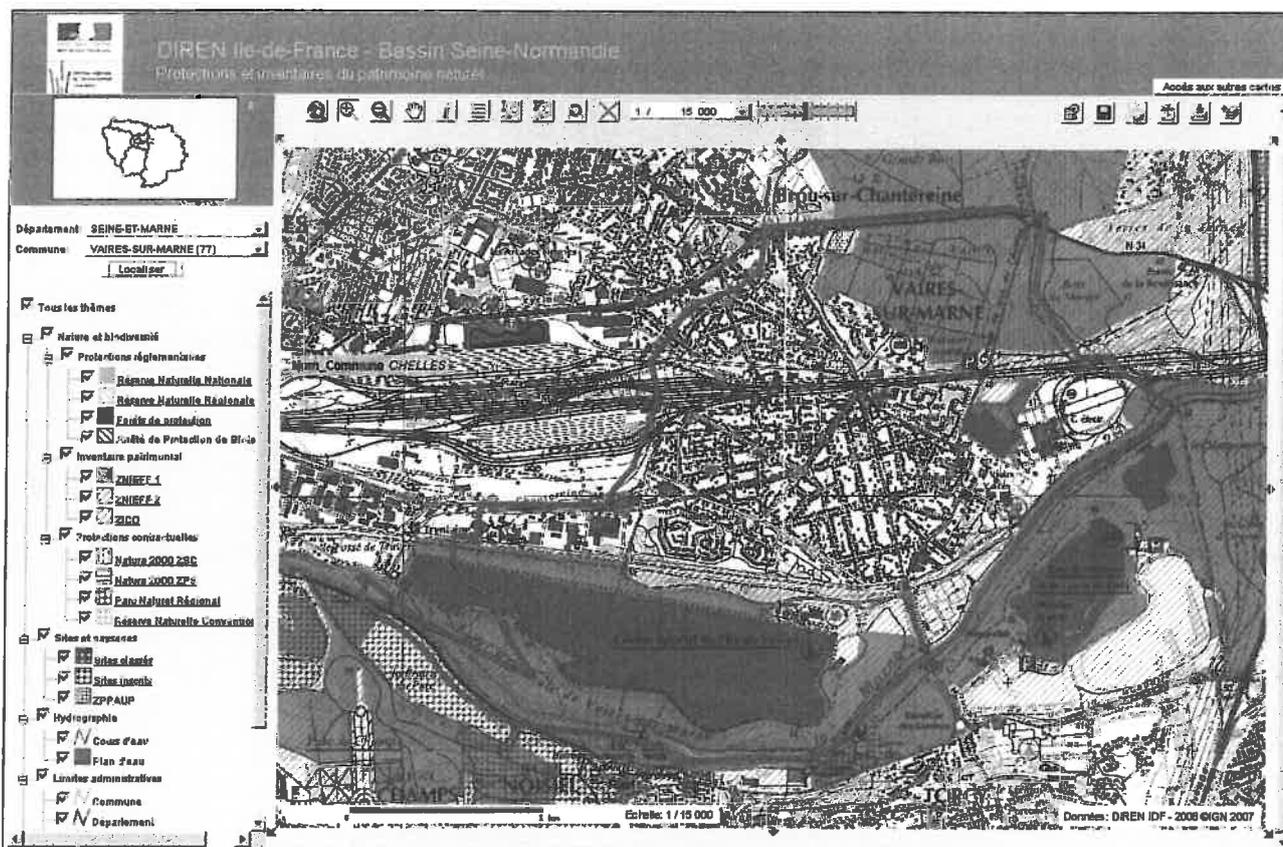


3.3 – Reconquérir et mettre en valeur les milieux naturels et construits :

3.3.1 Constat : (Les causes)



Un site naturel boisé et de vallée, déjà identifié sur les cartes géographiques dès le XVIII è siècle. Ce cadre naturel représente un facteur d'attraction pour les résidents.



Un espace naturel protégé identifié : Présence d'un site NATURA 2000 « Bois de Vaires-Sur-Marne » et de trois Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique ou Floristique de types I « Bois de tilleuls et bassin de décantation », « Etang de Vaires sur Marne » et « Bois de Vaires sur Marne ». La partie est du bois de Vaires, appelée « Bois du Marais » est identifiée sur les cartographies en tant que « zone humide »

Les espaces forestiers représentent, de même que les cours d'eau, une richesse paysagère et biologique majeure. Ci-dessous : le Bois de Vaires et le canal de Chelles.



L'espace construit de Vaires-sur-Marne se distingue aussi par sa configuration originelle de ville résidentielle urbanisée dès avant la première guerre mondiale, sur un plan radio-concentrique. Ci-dessous : le boulevard de Lorraine et une architecture emblématique de la « meulière » (à droite).



Dans le détail, les entrées de la ville pèchent toutefois, au plan esthétique, par une faible valeur de l'image de « porte » : on est au contraire en présence d'un tissu construit sans monumentalité particulière ...



La ville est aussi caractérisée, principalement sur ses périphéries, par des quartiers de logements collectifs, à l'architecture souvent recherchée ... mais dont on peut regretter qu'il ne soient pas situés plus près du centre.



3.3.2 Impacts : (Les effets)

Un potentiel d'attractivité du territoire pour les habitants (logement résidentiel, sport et tourisme ...), qui représente une richesse à exploiter.

Une image qualitative très affirmée, en raison d'un traitement souvent attentionné des espaces publics et construits.

Les maisons anciennes bénéficient fréquemment d'un effort de **réhabilitation** (qui nécessite d'être encadré par le règlement, pour conserver les modes de faire antérieurs).

Des implantations industrielles et des entrées de ville qui méritent une attention particulière, identique à celle qui prévaut pour le reste de la commune.

3.3.3 Objectifs : (La politique à mener)

Mettre à profit le potentiel d'attractivité de la ville pour de nouveaux habitants, sans compromettre ce qui fait sa qualité actuelle.

Renforcer la protection des espaces naturels, gérer leur utilisation (classement des bois, identifier les arbres remarquables) et effectuer une évaluation environnementale du P.L.U.

Mettre en valeur les richesses construites dans le patrimoine bâti ancien.

Améliorer le traitement actuel de la frange urbaine, ainsi que des entrées de ville (entre l'urbanisation et les espaces naturels ; **les « portes » de la ville**).

Définir un optimum qualitatif pour les constructions contemporaines et les bâtiments anciens.

Préserver les continuités écologiques.

3.3.4 Moyens : (les outils de l'aménagement à mettre en place : le P.L.U, l'action foncière, etc.)

Le zonage du P.L.U., pour déterminer l'affectation des sols et protéger les espaces naturels.

Des actions (en cours) pour améliorer le traitement de l'espace public : effacement de réseaux, aménagement de la voirie, etc.

La mise au point d'un **règlement qualitatif** (mais adapté aux enjeux économiques et différencié), tant pour les constructions anciennes que pour les constructions neuves ou d'activités.

Favoriser l'implantation d'éco-constructions.

*

*

*

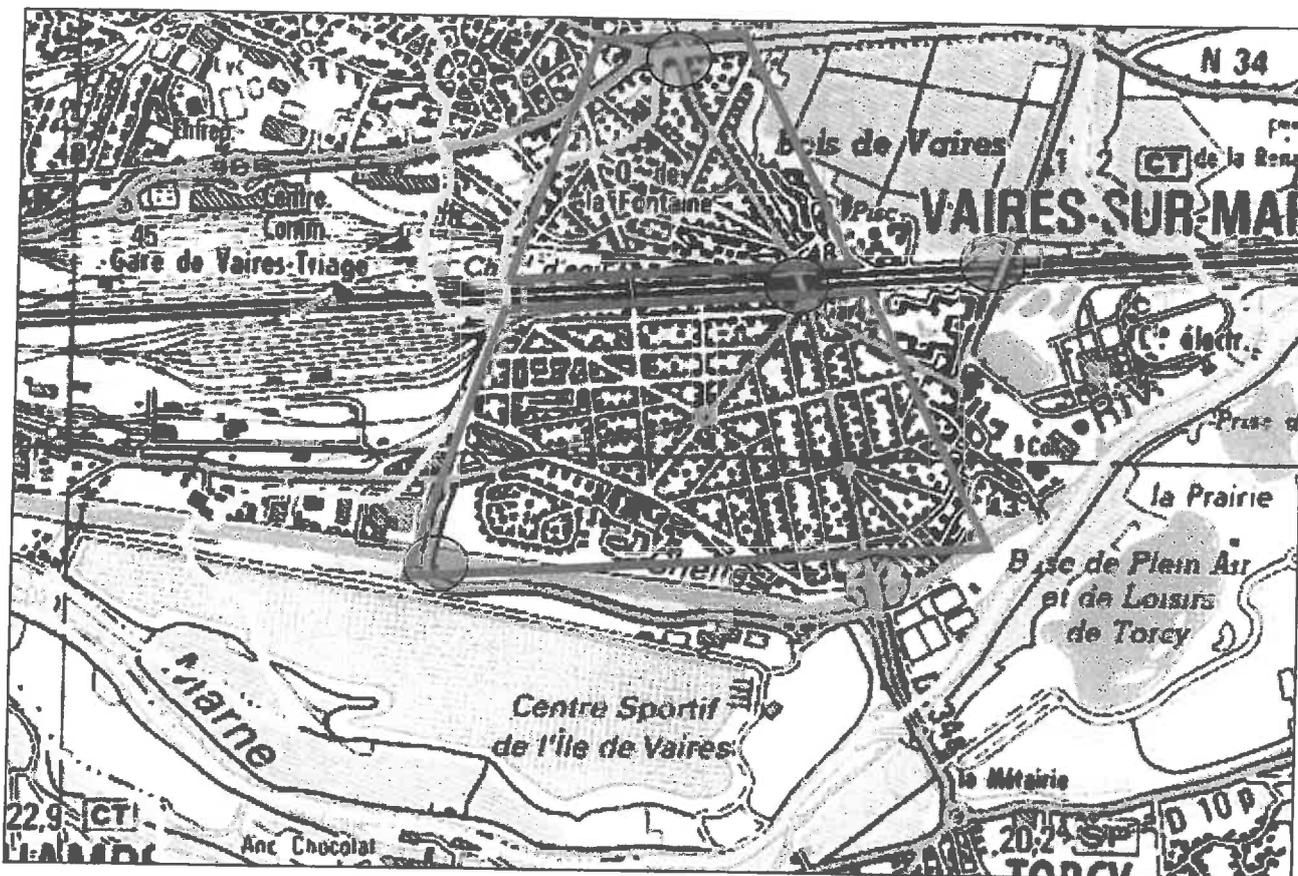
3.4 - Mettre en œuvre le plan local de déplacements :

3.4.1 Constat : (Les causes)

• Le site construit de Vaires-sur-Marne est desservi par un petit nombre de points d'accès. Il est scindé par la voie ferrée ... et enserré entre la RD 934 et le bois de Vaires, au Nord, la gare de triage de Vaires-Triage, à l'Ouest, et la Marne, au Sud.

La ville dispose d'un niveau important en équipements généraux. Toutefois, les équipements manquants contraignent les habitants à se déplacer à Chelles, ou plus loin.

L'enjeu du nouveau P.L.U est de permettre une fluidité plus importante de la circulation, et en favorisant l'utilisation de moyens de transports alternatifs.



- Les principales voies de communication qui structurent le territoire communal :
 - La RD 934 représente l'axe majeur pour la desserte routière de Vaires et une voie radiale du trafic régional. Elle marque la limite Nord du territoire. Elle permet en outre de rejoindre la Francilienne (A 104).
 - La RD 34a, depuis Torcy, au Sud, jusqu'à Brou-sur-Chantereine et Chelles (par la RD 934), au Nord-Nord-Ouest. Elle traverse la ville selon un axe Nord-Sud.
 - La route des Carriers (RD 34a) représente un itinéraire spécifique pour le trafic des poids lourds qui desservent la zone industrielle de Chelles-Vaires, dite de la Trentaine. Elle sert de déviation privilégiée pour de nombreux véhicules rejoignant le Sud de l'agglomération de Chelles.
- En matière de déplacements, plusieurs lignes de transport par bus permettent de relier, principalement, Vaires aux communes de Chelles, Brou-sur-Chantereine, Torcy, Émerainville, Roissy, etc.

Le réseau de transports collectifs, pour la commune de Vaires-sur-Marne, se compose de cinq lignes de bus réparties entre quatre transporteurs.

*Ce réseau se distingue entre les lignes de desserte **internes** de Vaires, essentiellement les lignes de transports scolaires, assurées davantage par la société Apolo 7, de celles des lignes **structurantes**,*

également gérées par cette même société, ainsi que par la société AMV et la RAPT, reliant ainsi Vaires aux principaux pôles et gares environnants.

- Une offre en transports collectifs dont l'organisation doit être poursuivie :

Il faut rappeler que **38 % des actifs empruntent les transports en commun** pour leurs trajets domicile-travail. Ce moyen de transport représente le deuxième mode de déplacement après la voiture particulière, mais paraît faible au regard de la présence d'une gare SNCF.

- Les liaisons douces :

Pour les actifs de la commune, la marche constitue le troisième mode de déplacements après la voiture particulière (6 %). Mais seulement 8,8% des actifs utilisent ensemble la marche et les deux roues comme modes de déplacements pour leurs trajets domicile-travail.

Les habitants de Vaires ayant leur emploi sur place utilisent la marche et les deux roues pour 35 % des 850 allers-retours quotidiens liés au travail. Par ailleurs, 330 mouvements domicile-travail, à l'intérieur de Vaires-sur-Marne, s'effectuent en voiture. Cette réalité peut inciter à développer une réflexion en direction d'un *maillage* de circulations piétons-cycles.

3.4.2 Impacts : (Les effets)

Une ville, au caractère résidentiel affirmé, qui dispose d'une desserte ferroviaire améliorable (avec un effet de limite de zone de tarification), et d'une accessibilité routière indirecte vers les axes autoroutiers.

La desserte en transports en commun existe, mais est-elle à même de concurrencer efficacement la voiture individuelle ?

Une sécurité routière qui nécessite une attention constante, dans la traversée de la ville et notamment place du général de Gaulle.

3.4.3 Objectifs : (La politique à mener)

Mieux relier les quartiers périphériques au centre, et poursuivre l'aménagement de « circulations douces ».

Assurer la rotation des véhicules, notamment dans les quartiers commerçants (en faisant respecter la zone bleue). Favoriser le développement des transports en commun.

Prendre en compte, dans la notion d'accessibilité au centre-ville, les déplacements par la marche et les personnes handicapées : développer des parcours sécurisés, améliorer le déplacement des personnes à mobilité réduite.

Développer les moyens d'accès à Marne-la-Vallée. **Favoriser l'utilisation de la voie fluviale.**

3.4.4 Moyens : (les outils de l'aménagement à mettre en place : le P.L.U, l'action foncière, etc.)

Poursuivre l'étude d'un plan de liaisons, pour les transports en commun et les circulations douces, à l'échelon intercommunal.

(Intégrer le plan local de déplacements dans le P.L.U).

Aménager des circulations douces, fonctionnelles ou de loisirs. (Inscrire des emplacements réservés pour aménager les « liaisons douces »).

Les prescriptions de l'article 12 (stationnement) du règlement du P.L.U. : imposer une offre de stationnement suffisante (exemple : avec un minimum de 2 places extérieures - mais situées dans la propriété - plus une place couverte).

*

*

*