



DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE
VILLE DE LOGNES

P.L.U.

1 – Rapport de Présentation

RECU
18 JUIN 2007
Sous-Prefecture de Torcy
COURRIER



Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal du 14 mai 2007 approuvant le Plan Local d'Urbanisme de Lognes

Le Maire



Le Maire,

Michel RICART

Approbation :

Modification :



SOMMAIRE

PREAMBULE	6
1-HISTORIQUE DU P.O.S	6
2-OBJECTIFS DE L'ELABORATION DU P.L.U	7
3-TRANSFORMATION DU P.O.S. EN P.L.U	7
4-COMPOSITION DU P.L.U.	9
PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE	10
<i>1.Localisation de la commune</i>	<i>11</i>
<i>2.Accessibilité de la commune</i>	<i>12</i>
<i>3.Situation de la commune dans le contexte régional</i>	<i>15</i>
I – ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	17
1.Milieu naturel	18
1.1.Le relief et la topographie	18
1.2.La géologie	19
1.3.L'hydrogéologie et l'hydrologie	20
1.4.La climatologie	22
2.Les grandes entités paysagères et occupations du sol	23
2.1.Grandes entités paysagères et coupures majeures.....	23
2.2.Histoire de l'évolution urbaine.....	26
2.3.L'occupation actuelle des sols	34
2.4.Analyse du réseau viaire et des espaces publics.....	37
2.5.Les entrées de ville (description physique).....	38
2.6.Analyse du tissu urbain par quartiers.....	44
2.7.Le patrimoine urbain	54
3.Espaces naturels et espaces verts remarquables	58
3.1.Les espaces boisés : les bois de Lognes et de la Grange.....	59
3.2.Les espaces verts de proximité.....	64
4.La voirie et les déplacements	72
4.1.La voirie.....	72
4.2.Le stationnement	76
4.3.Les transports en commun	78
4.4.Les circulations douces.....	81
4.5.Les déplacements domicile-travail	85
4.6.Le taux de motorisation des ménages lognots	87
5.La qualité et les contraintes de l'environnement	88
5.1.L'air	88
5.2.L'eau	92
5.3.Le bruit.....	98
5.4.Les déchets	106
5.5.Les risques naturels : le risque de retrait-gonflement des sols argileux	111
5.6.Les risques technologiques : les installations classées	115
5.7.La réglementation de la publicité	116

II – DIAGNOSTIC - ANALYSE DE L’EXISTANT	117
1.L’habitat.....	118
1.1.Evolution du nombre total de logements à Lognes.....	118
1.2.Analyse de la vacance.....	118
1.3.Ancienneté du parc et grandes phases de constructions	119
1.4.La composition du parc de logements	120
1.5.Le confort des logements	122
1.6.La taille des logements	124
1.7.Le statut d’occupation des logements.....	125
1.8.Les logements sociaux	126
2.Les grandes caractéristiques de la population.....	129
2.1.L’évolution de la population de Lognes depuis 1975.....	129
2.2.L’évolution du solde migratoire et du solde naturel depuis 1975	130
2.3.La structure par âge de la population	131
2.4.La composition des ménages	133
2.5.La mobilité résidentielle depuis le recensement de 1990	135
2.6.La population active	135
2.7.Le chômage.....	137
2.8.Les catégories socio-professionnelles	138
2.9.Le lieu de travail.....	138
3.Les emplois et les activités économiques.....	140
3.1.L’emploi.....	140
3.2.Les zones d’activités	142
3.3.L’activité commerciale	145
4.Les équipements publics	149
4.1.Les équipements administratifs.....	149
4.2.Les équipements de la petite enfance.....	150
4.3.Les équipements scolaires et para-scolaires	151
4.4.Les équipements de santé.....	156
4.5.Les équipements culturels.....	158
4.6.Les équipements sportifs.....	160
4.7.Le cimetière.....	162
4.8.Les réseaux câblés	162
4.9.Le « téléport » de Paris-Île de France.....	162
III – LES CONTRAINTES SUPRA-COMMUNALES	163
1.Le schéma directeur de la région Ile de France	164
1.1.Principaux objectifs du S.D.R.I.F.	164
1.2.Grands principes et règles d’utilisation des sols.....	166
1.3.La mise en révision du S.D.R.I.F.	168
2.Le schéma directeur local du Val Maubuée	171
3.Les prescriptions nationales et particulières.....	174
4.Les périmètres portés à titre d’information : les vestiges archéologiques.....	192
5.Les servitudes d’utilité publique.....	194

6. Les projets d'intérêt général (P.I.G.).....	196
6.1. L'Opération d'Intérêt National de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée...	196
6.2. Le projet d'aménagement de la RN104	196

IV – LES GRANDES LIGNES DIRECTRICES DU DIAGNOSTIC – BILAN.....198

1. Les prévisions démographiques et économiques	199
1.1. Les prévisions démographiques.....	199
1.2. Les prévisions économiques.....	203
2. Les principaux éléments du diagnostic	204
2.1. Les atouts de la commune	204
2.2. Les faiblesses et les dysfonctionnements	208
3. L'évaluation des besoins.....	211
3.1. Besoins en matière de développement économique.....	211
3.2. Besoins en matière d'aménagement de l'espace	211
3.3. Besoins en matière d'environnement	212
3.4. Besoins en matière d'équilibre social de l'habitat.....	212
3.5. Besoins en matière de transports.....	213
3.6. Besoins en matière d'équipements et de services	213

V – CHOIX RETENUS POUR ELABORER LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (P.A.D.D.).....214

1. Les objectifs du projet communal.....	215
1.1. Objectifs en matière de paysage et d'environnement	215
1.2. Objectifs en matière d'aménagement de l'espace	215
1.3. Objectifs en matière d'équipements.....	215
1.4. Objectifs en matière de développement économique.....	216
1.5. Objectifs en matière de déplacements	216
1.6. Objectifs en matière d'équilibre social de l'habitat	216
2. Les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.)	217
2.1. Préserver l'environnement et les grands équilibres entre espaces bâtis et espaces non bâtis	217
2.2. Préserver la qualité urbaine des quartiers.....	218
2.3. Permettre l'adaptation des équipements aux besoins des Lognots	219
2.4. Permettre l'adaptation des zones d'activités aux besoins des entreprises.	219
2.5. Améliorer et sécuriser les déplacements et développer les modes alternatifs à la voiture.....	220
2.6. Stabiliser la population communale à 15 000 habitants, en permettant le renouvellement et l'adaptation du parc de logements.....	221

VI – DELIMITATION DES ZONES ET JUSTIFICATION DES DISPOSITIONS ET DES REGLES FIXEES PAR LE REGLEMENT	222
<i>1.Le passage des P.A.Z. au plan de zonage du P.L.U.....</i>	<i>223</i>
<i>2.Présentation des différentes zones du P.L.U. et de leurs actéristiques.....</i>	<i>226</i>
2.1.Les zones urbaines	226
2.2.Les zones naturelles	229
<i>3.Choix à l'origine de la délimitation des zones</i>	<i>230</i>
<i>4.Les grandes lignes du règlement zone par zone</i>	<i>231</i>
<i>5.La protection du patrimoine bâti et du patrimoine vert.....</i>	<i>238</i>
5.1.Protection du patrimoine bâti : inscriptions de bâtiments remarquables ..	238
5.2.Protection du patrimoine naturel	241
<i>6.Les emplacements réservés</i>	<i>243</i>
VII – EVALUATION DES INCIDENCES DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRISES EN COMPTE POUR SA PRESERVATION	244
<i>1.Les incidences du plan sur L'environnement physique</i>	<i>245</i>
1.1.La topographie et le relief	245
1.2.La climatologie	245
1.3.Le risque de retrait – gonflement des sols argileux (risque sécheresse)	245
1.4.Le risque industriel	245
<i>2.Incidences du plan sur la salubrité, l'hygiène, les nuisances et la santé.....</i>	<i>246</i>
2.1.Le bruit.....	246
2.2.La qualité de l'air.....	246
2.3.La pollution de l'eau	247
<i>3.Incidences du plan sur le paysage naturel et urbain.....</i>	<i>249</i>
3.1.La protection et la mise en valeur du patrimoine architectural	249
3.2.La protection et la mise en valeur du patrimoine naturel et paysager.....	250
3.3.La prise en compte de l'archéologie	250
<i>4.Incidences du plan sur les déplacements</i>	<i>252</i>
<i>5.Prise en compte de l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme.....</i>	<i>253</i>
TABLE DES ABREVIATIONS.....	255
TABLE DES ILLUSTRATIONS	256

PREAMBULE

1-HISTORIQUE DU P.O.S

L'urbanisation de la ville de Lognes a été réalisée, pour l'essentiel, dans le cadre de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, définie comme Opération d'Intérêt National par décret en date du 11 août 1972.

A partir de cette date, le territoire communal de Lognes, jusqu'alors essentiellement rural, a été intégré au périmètre du secteur II de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Dès les années 1970, la municipalité a souhaité se doter d'un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.), dont l'élaboration a été prescrite par arrêté préfectoral en date du 5 novembre 1973.

Ce premier projet de P.O.S. a été rendu public en décembre 1983. Néanmoins, en raison de l'entrée en application des lois de décentralisation de 1983, qui ont profondément modifié les conditions d'élaboration des documents d'urbanisme, le Conseil Municipal de Lognes a refusé d'approuver ce document d'initiative « étatique » et a prescrit par délibération en date du 11 juin 1985 l'élaboration d'un POS à l'initiative et sous la responsabilité de la commune. Ce second projet reprend en l'état le projet rendu public en 1983. Cependant, le premier projet de POS s'appuyait sur un territoire alors essentiellement rural. L'intégration de Lognes dans la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et sa rapide urbanisation à partir du début des années 1980 a entre-temps profondément modifié le contexte urbain de la commune et rendu ce second projet inadapté.

Consciente de cet état de fait, la municipalité souhaitait néanmoins mener à terme ce 2^{ème} projet de P.O.S., afin de le mettre immédiatement en révision. Le P.O.S. a donc été soumis à enquête publique du 20 novembre au 22 décembre 1992.

Lors de l'enquête publique, le commissaire enquêteur, jugeant que la procédure choisie par la municipalité était inadéquate, a émis un avis défavorable à l'approbation du P.O.S. Selon lui, la commune devait abandonner le P.O.S. de 1983 sans l'approuver et élaborer un nouveau document.

La commune de Lognes, tenant compte de cet avis, a alors décidé de ne pas approuver ce second projet et a prescrit l'élaboration d'un nouveau P.O.S. par délibération en date du 24 septembre 1993. Ce troisième projet devait être arrêté lors de la séance du Conseil Municipal du 15 décembre 2000. Mais le 13 décembre 2000 intervient le vote par l'Assemblée Nationale de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi SRU), qui modifie en profondeur les documents d'urbanisme. La commune a alors préféré reprendre le processus en prescrivant l'élaboration d'un P.L.U., par délibération du Conseil Municipal en date du 17 mai 2002.

Par conséquent, l'essentiel de l'urbanisation de la commune de Lognes a été réalisée par l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée (EPAMarne) et s'est réalisée de manière dérogatoire, sous forme de six Zones d'Aménagement Concerté (dont une, la ZAC du Village, a été clôturée en août 2000), qui constituent les documents d'urbanisme applicables aux espaces inscrits dans le périmètre de l'O.I.N. Chaque ZAC dispose de son propre Plan d'Aménagement de Zone (P.A.Z.) et par conséquent de son propre plan de zonage et de son propre règlement.

Seuls deux secteurs, le village (ainsi qu'une partie du Bois de Lognes) et l'aérodrome de Lognes/Emerainville, n'ont pas été intégrés dans le périmètre d'une Z.A.C. et étaient par conséquent soumis au Règlement National d'Urbanisme (R.N.U.), dont les grandes lignes sont définies directement par le Code de l'Urbanisme.

2-OBJECTIFS DE L'ELABORATION DU P.L.U.

Par délibération en date du 17 mai 2002, le Conseil Municipal a prescrit l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), couvrant la totalité du territoire de la commune de Lognes.

Cette délibération fixait au P.L.U. les objectifs suivants :

- l'harmonisation du tissu urbain entre la Ville Nouvelle et le Village ;
- l'amélioration des liaisons inter-quartiers ;
- l'adaptation des services et équipements publics aux évolutions démographiques de la commune.

Ces objectifs ont bien évidemment évolué et se sont enrichis au cours de l'étude, pour aboutir à la définition du P.A.D.D.

Le PLU a également pour but de doter la commune de Lognes d'un document d'urbanisme unique, en lieu et place des différents règlements de ZAC existants.

3-TRANSFORMATION DU P.O.S. EN P.L.U.

La loi n°2000 – 1208 du 13 décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, a profondément rénové, dans leur contenu et dans leur forme, les documents de la planification urbaine, ainsi que le régime des zones d'aménagement concerté (ZAC). Ainsi, cette loi remplace les plans d'occupations des sols (P.O.S.) et les plans d'aménagement de zones (P.A.Z.), qui réglementaient jusqu'à présent la construction dans les ZAC, par un document unique : le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.).

Comme le P.O.S., le PLU continue de définir le droit du sol (base de l'instruction des autorisations de droit du sol : permis de construire, permis de démolir, déclaration de travaux), mais il ne se contente plus d'être seulement un document réglementaire comme l'était le POS. Le législateur a souhaité en faire **un outil au service de la politique communale**.

Dorénavant, le PLU est :

- **Un document unique.**

Le PLU **couvre l'intégralité du territoire communal**. Par conséquent, les P.A.Z. (Plan d'Aménagement de Zone), qui sont des documents spécifiques aux Z.A.C., disparaissent et sont intégrés dans le règlement du PLU.

La commune n'a donc plus à gérer différents outils de planification couvrant partiellement son territoire. Elle sera couverte par un document unique et cohérent à l'échelle du territoire communal, ce qui permettra à la fois de **simplifier** et **d'harmoniser** les règles en matière de constructions sur l'ensemble de la commune.

* Rappelons que Lognes était couverte par cinq plans d'aménagement de zones, un P.O.S partiel suite à l'achèvement de la ZAC du Village et le R.N.U. pour les secteurs hors ZAC.

- **Un document résolument tourné vers l'avenir.:**

De plus, le PLU ne se contente plus d'être un document purement réglementaire. Il comporte un nouvel élément, le P.A.D.D. (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), qui permet **l'expression d'un véritable projet communal**. Il s'agit ainsi pour les élus de définir le futur visage de leur commune, à moyen et à long termes, à partir d'un état des lieux de l'existant, de prévisions démographiques et économiques et de l'évaluation des besoins futurs des habitants.

- **Un document global et cohérent dans sa forme.:**

Le PLU permet également de définir une politique d'ensemble, en se fondant sur une approche globale et articulée des différents composants d'une ville (habitat, activités, équipements, déplacements, paysages, environnement...). Il permet donc aux élus d'avoir **une vision globale et cohérente de leur commune**.

- **Un document d'initiative communale, soumis aux dispositions supérieures.:**

L'urbanisation volontariste de la ville nouvelle de Lognes, menée selon les plans préétablis par l'EPAMarne, a brutalement modifié le cadre de vie initial de Lognes, sans que les élus ne puissent en maîtriser les orientations. De plus, elle s'est affranchie des limites communales et n'a pas permis l'émergence d'une identité communale forte.

Elaboré à l'échelle communale, le PLU représente ainsi une opportunité pour les élus lognots de « reprendre en main » le développement urbain de leur commune et de mieux contrôler son urbanisation future, tout en tirant pleinement partie de son intégration dans la ville nouvelle.

Le PLU n'est cependant pas un document indépendant. Il tient compte de documents d'échelle supérieure qui s'imposent à lui et avec lesquels il doit être compatible : l'Opération d'Intérêt National (OIN) de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France, ainsi que sa déclinaison en Plan Local de Déplacements, le Schéma Directeur Local du Val Maubuée ...

- **Un souci de développement durable (cf. article L121-1 du Code de l'Urbanisme).:**

Le PLU doit permettre de répondre aux besoins des générations présentes, dans le respect de l'environnement et sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Pour cela, il doit respecter trois grands principes :

- maîtriser l'étalement urbain et le développement des circulations automobiles, en réduisant la consommation d'espaces non bâtis au profit d'une reconstruction « de la ville sur la ville » ou renouvellement urbain ;
- favoriser la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale de l'habitat ;
- préserver la qualité de l'environnement (eau, air, sol, espaces verts, nuisances sonores, risques naturels ou technologiques...).

4-COMPOSITION DU P.L.U.

Le PLU est **une démarche très encadrée** par la loi, du point de vue de la forme comme du fond (articles R123-1, R123-2, R123-3 et R123-4 du Code de l'Urbanisme).

Le PLU se compose de **trois parties** :

- **Le rapport de présentation :**

- Il expose le diagnostic, établi au regard des prévisions économiques et démographiques, et précise 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 ;
- Il analyse l'état initial de l'environnement ;
- Il explique les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et la délimitation des zones ;
- Il évalue les incidences des orientations du plan sur l'environnement et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

- **Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) :**

Innovation de la loi SRU, le P.A.D.D. constitue la pièce centrale du PLU. Il propose une réponse au constat fait lors du diagnostic et permet l'articulation entre le diagnostic et le règlement.

Il correspond à une volonté du législateur d'**inciter les élus à réfléchir ensemble au devenir de leur commune, d'une manière globale et cohérente**, et donc de prévoir les évolutions souhaitables du territoire communal.

Il constitue le cadre de référence et de cohérence dans lequel s'inscrivent les différentes actions d'aménagement que la municipalité compte engager. En ce sens, il a une valeur politique, puisqu'il doit permettre de comprendre la politique municipale.

- **Le Règlement et ses documents graphiques :**

Ils permettent la mise en œuvre concrète du projet communal.

Le plan de zonage délimite les différentes zones identifiées sur le territoire communal (les zones urbaines, les zones à urbaniser, les zones agricoles et les zones naturelles et forestières).

Le règlement fixe les règles de constructibilité applicables à l'intérieur de chacune de ces zones, en fonction de leur vocation.

Ces documents sont subordonnés au P.A.D.D., qu'ils doivent contribuer à mettre en œuvre.

Les prescriptions du règlement sont opposables aux tiers.

PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE

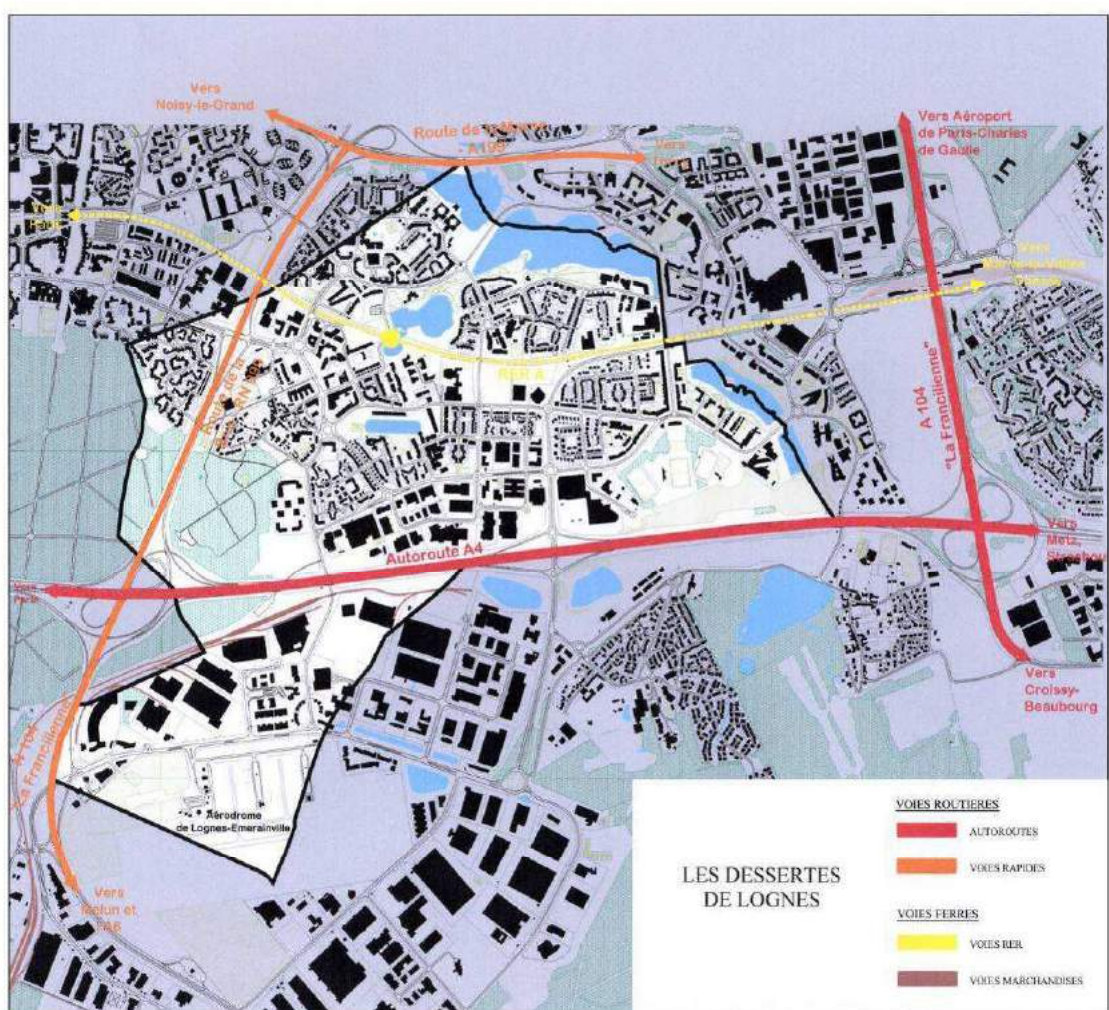
2. ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE

Lognes dispose d'une bonne desserte en infrastructures lourdes de transports, qu'elles soient routières ou ferroviaires. Les autoroutes A4, A199 et la Francilienne, ainsi que la ligne A du RER, permettent des liaisons rapides avec le centre de Paris et les principaux pôles d'activités de la Région Ile-de-France.

En contrepartie, ces axes, qui ceinturent le territoire communal, sont fortement empruntés et saturés en particulier aux heures de pointe.

De plus, la commune se trouve morcelée par ces infrastructures, ce qui tend à entraver les liaisons tant entre les différents quartiers de la ville qu'avec les communes avoisinantes.

Figure 2 : Desserte de Lognes par les infrastructures lourdes de transport



2.1. Les infrastructures routières :

Lognes dispose à proximité immédiate de son territoire de grandes infrastructures routières, qui participent de la bonne accessibilité générale de la commune :

- **L'autoroute A4** (reliant Paris / Metz / Strasbourg) compte parmi les principaux axes de liaison nationale et européenne. Ce couloir de circulation en direction de l'est de la France et de l'Allemagne accueille d'importants trafics de transit. Elle

participe également de l'accessibilité générale de la Seine-et-Marne et tout particulièrement de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée.

Elle traverse la commune d'est en ouest, contribuant ainsi à sa bonne accessibilité routière. Néanmoins, elle représente également une coupure majeure dans le tissu urbain lognot, séparant la Zone d'Activités Economiques de Paris-Est du reste du territoire communal.

Deux échangeurs permettent de desservir la commune à partir de la A4 : l'échangeur de Marne-la-Vallée / Val Maubuée Centre, via la RN999, permet l'accès direct au centre urbain de Lognes ; l'échangeur de Marne-la-Vallée / Val Maubuée Sud permet de desservir les zones d'activités communales au nord (Parc d'Activités du Mandinet/Segrais, Zone Commerciale de Valorée) et au sud (ZAE de Paris-Est) de l'A4, ainsi que le quartier du Segrais.

- **La Francilienne**, infrastructure de contournement de l'agglomération parisienne, traverse le Val-Maubuée selon un axe Nord/Sud (A104/RN104), en empruntant sur le territoire de Lognes un tronçon de la A4. Elle permet de relier la commune de Lognes à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et à l'A1 (Lille / Bruxelles) au nord et à Melun et l'A6 au sud. Elle jouxte le territoire communal au sud-ouest dans la zone d'activités de Paris-Est, à laquelle on accède par la sortie Marne-la-Vallée / Val Maubuée Sud. Cette voie très empruntée est aujourd'hui saturée et son élargissement à 2 x 3 voies est en cours.
- **L'A199** (ou Voie Primaire Nord) effleure le territoire communal de Lognes au nord. Elle devait initialement se prolonger jusqu'à la A104, mais seul un tronçon entre Noisy-le-Grand et Torcy a été réalisé. Aussi, elle permet essentiellement une desserte interne à la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée et occasionnellement le délestage de l'A4 dans sa traversée de la Ville Nouvelle.
- **La RN999** (ou Voie Primaire Ouest) traverse le territoire communal du nord au sud à son extrémité ouest et isole ainsi le quartier des Hameaux du reste de la commune. Elle constitue un barreau de raccordement entre l'A199, l'A4 et la Francilienne. Une sortie permet également de desservir le centre urbain de Lognes, via le boulevard du Mandinet.

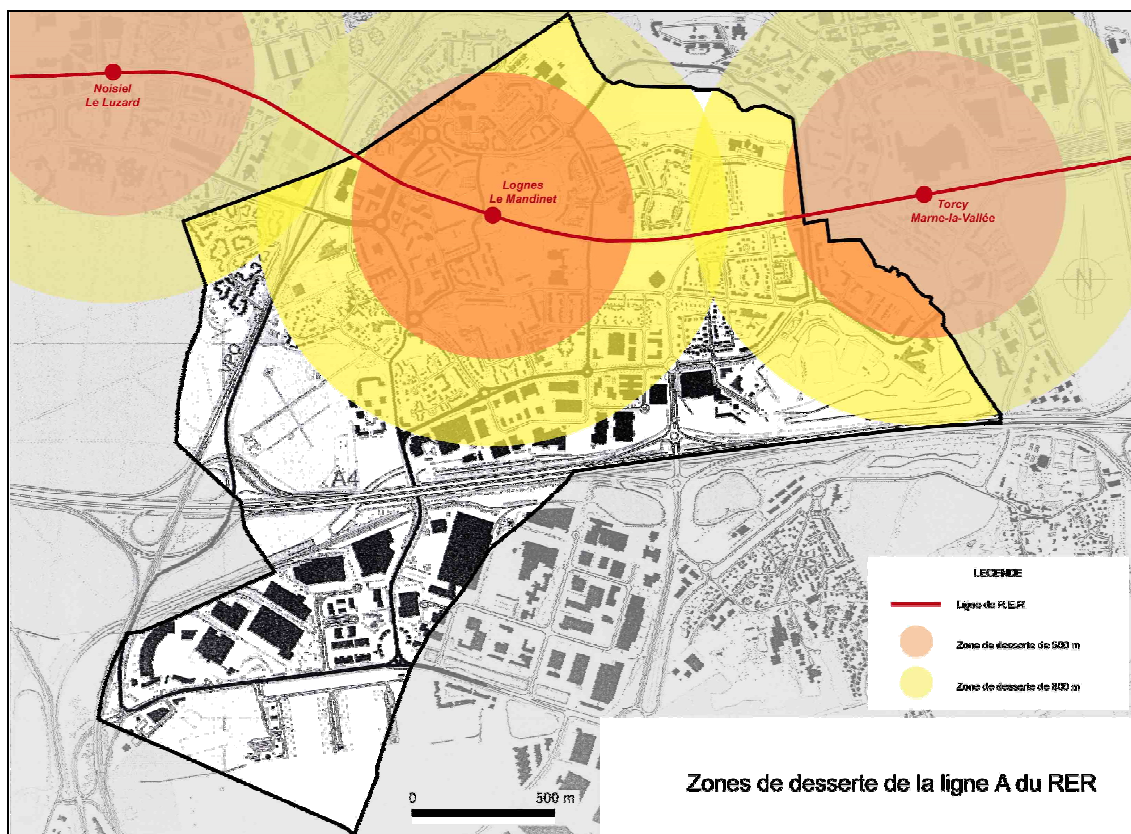
2.2. Les infrastructures ferroviaires :

2.2.1. La ligne A du RER.

La commune de Lognes est desservie par la ligne A du RER, qui la met à environ 20 minutes du centre de Paris. Cette ligne permet de joindre Paris au parc de loisirs de Disneyland.

La station principale de desserte de la commune est la gare de Lognes/Le Mandinet. Elle se trouve un peu excentrée au Nord-Ouest du territoire communal, mais les habitants de la partie Est peuvent fréquenter la station de Torcy.

Figure 3 : Zone de rabattement de la gare RER de Lognes – Le Mandinet



2.2.2. Autres dessertes ferroviaires à proximité du territoire communal :

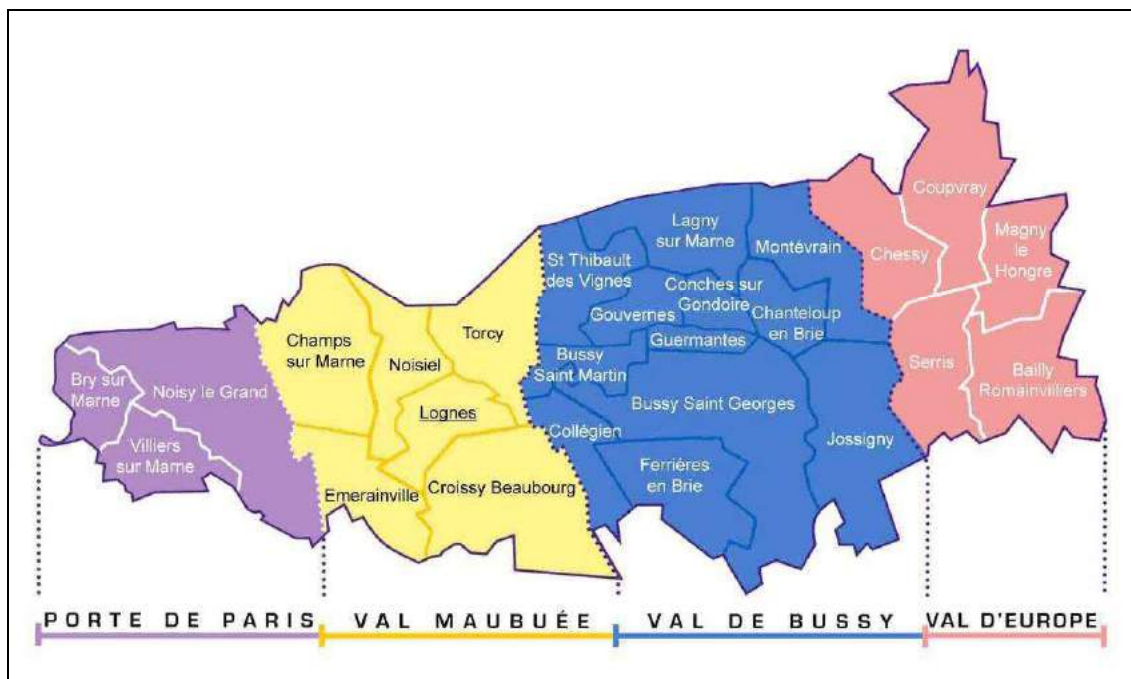
La commune de Lognes bénéficie également du passage de la ligne d'interconnexion du TGV à la gare de Chessy / Marne-la-Vallée, accessible par le RER A.

Le prolongement de la ligne E du RER jusqu'à Tournan-en-Brie, inscrit au Contrat de Plan Etat / Région Ile-de-France 2000/2006, dessert depuis 2004 la gare d'Emerainville – Pontault-Combault, située au sud de Lognes. La ligne E du RER est également accessible aux gares de Val-de-Fontenay et de Chelles.

Enfin, une voie de marchandises, raccordée à la ligne Paris – Bâle, dessert les entreprises du nord de la zone d'activités de Paris-Est.

3. SITUATION DE LA COMMUNE DANS LE CONTEXTE REGIONAL

Figure 4 : Localisation de Lognes au sein de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée



3.1. La ville nouvelle de Marne-la-Vallée :

Lognes a connu un développement urbain particulièrement rapide, résultat de son intégration dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National, qui a permis à l'Etat de créer la ville nouvelle de Marne-la-Vallée par décret en date du 11 août 1972.

Lancé suite à l'approbation du Schéma Directeur d'Ile-de-France en 1965, le développement de cette Ville Nouvelle devait contribuer au rééquilibrage vers l'Est de la Région Ile-de-France. Il s'est fait progressivement en partant du secteur I, le plus proche de Paris, pour atteindre plus récemment le secteur IV avec l'aménagement de Disney-Val d'Europe. Les établissements publics d'aménagement, l'EPAMarne et l'EPAFrance, ont conduit pour le compte de l'Etat l'aménagement de la ville nouvelle tout au long de son développement, en partenariat avec les collectivités territoriales de Marne-la-Vallée.

3.2. Le secteur II de Marne-la-Vallée, le Val Maubuée :

Lognes appartient au secteur II de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, dénommé également secteur du Val Maubuée. Celui-ci regroupe six communes (Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel et Torcy), associées au sein d'une structure intercommunale, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) du Val Maubuée.

Créé par arrêté préfectoral en date du 14 décembre 1972, le Syndicat Communautaire d'Aménagement (S.C.A.) de l'agglomération nouvelle de Marne-La-Vallée – Val Maubuée, devenu depuis le SAN du Val Maubuée, exerce en lieu et place des communes les compétences suivantes :

Missions de service public :

- Eau,
- Assainissement,
- Transports,
- Réseau de chaleur,
- Aires d'accueil des gens du voyage.

Mission de gestion d'équipements intercommunaux et d'entretien du patrimoine

- Bibliothèques,
- Ecole nationale de musique, de danse et d'art dramatique,
- Piscines,
- Information jeunesse,
- Parcs et forêts,
- Aménagements des bords de Marne,
- Valorisation du patrimoine.

Mission d'aménagement urbain et de développement économique :

- Urbanisme,
- Transports,
- Réseaux,
- Schéma Directeur Local,
- Développement économique.

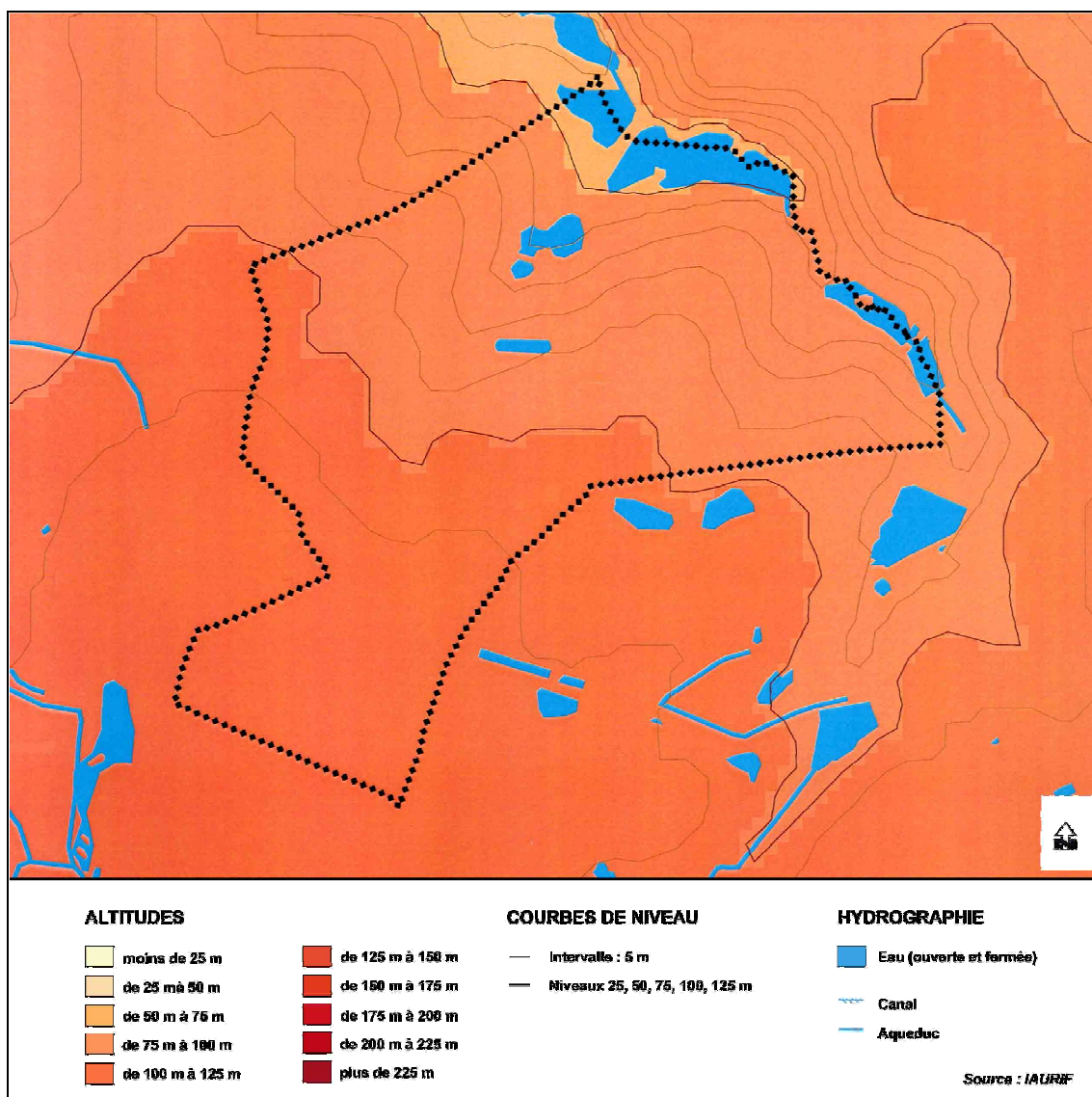
Administrativement, Lognes appartient également à l'arrondissement de Torcy (sous-préfecture) et au canton de Noisiel.

**I –
ANALYSE DE L’ETAT INITIAL
DE L’ENVIRONNEMENT**

1.1. Le relief et la topographie

Le territoire communal de Lognes occupe une superficie de 446 hectares. Il s'étend sur 3 kilomètres dans sa plus grande longueur et un peu plus de 2 kilomètres dans sa plus grande largeur.

Figure 5 : Carte du relief



Le territoire communal de Lognes est situé à la limite entre le Plateau de la Brie, au sud-est, vaste territoire au relief peu marqué, et la Vallée de la Marne au nord-ouest. La topographie de la commune correspond donc à un relief de vallée.

Implanté en rive gauche de la Marne, le territoire communal descend en pente douce vers un petit vallon faiblement encaissé formé par un affluent de rive gauche de la Marne, le ru du Maubuée, dont le cours est aujourd'hui entièrement canalisé et jalonné par des plans d'eau artificiels.

Le plateau, formant le sud-ouest du territoire communal, est entièrement recouvert de limons d'une épaisseur supérieure à 1,50 mètres, qui masquent les niveaux géologiques tertiaires, plus anciens (Eocène, Oligocène). Ceux-ci constituent le substratum et n'affleurent qu'au niveau des versants des vallées qui entaillent le plateau (ru du Maubuée au niveau du territoire communal).

Les formations géologiques qui peuvent être mises en évidence sont, des plus anciennes aux plus récentes :

- Le calcaire de Champigny qui apparaît en fond de vallée du ru Maubuée, au niveau de la confluence avec la Marne et dont l'épaisseur totale peut être évaluée à une vingtaine de mètres ;
- Les marnes bleues d'Argenteuil, formation très plastique d'une douzaine de mètres d'épaisseur, et les marnes blanches de Pantin de 6 à 7 mètres d'épaisseur maximum ;
- Les glaises à Cyrène (marnes) d'un mètre d'épaisseur et les marnes vertes très plastiques, dont l'épaisseur totale est d'environ 5 mètres ;
- Le marno-calcaire de Brie, qui recouvre la majeure partie du plateau briard et dont l'épaisseur est d'une dizaine de mètres en bordure du plateau, croît vers le sud-est. Au sommet de cette formation, on rencontre dans certains secteurs les argiles à meulières résultant de l'altération du marno-calcaire sous-jacent.

Les formations géologiques que l'on rencontre sur le territoire communal de Lognes sont donc essentiellement à dominante argileuse ou marneuse. Or, la présence de ce substrat argileux peut provoquer des phénomènes localement importants de dessiccation (perte de l'eau que renferme le sol), lors des périodes de déficit pluviométrique, ou, au contraire, de gonflement, lors des périodes d'excès pluviométrique, générant ainsi une instabilité des terrains.

Ces phénomènes de dessiccation des sols argileux constituent un risque naturel important sur la commune, qui déplore déjà de nombreux sinistres sur les constructions. A ce titre, cinq arrêtés de catastrophe naturelle ont été pris depuis 1989 : en 1992, 1994, 1998, 1999 et 2004.

1.3. L'hydrogéologie et l'hydrologie

1.3.1. L'hydrogéologie

Les différences de texture et de perméabilité des formations géologiques de la commune déterminent des niveaux d'aquifères d'épaisseur et d'importance variables. On peut ainsi distinguer trois types de nappes en fonction de leur profondeur :

- Les nappes superficielles : une nappe de faible importance siège dans les limons sur le plateau et repose généralement sur les assises à faible perméabilité des argiles à meulière. Elle est temporaire et peut totalement disparaître en été.
- Les nappes contenues dans les formations affleurantes :
 - La nappe des formations de Brie est une nappe dont le réservoir aquifère est formé soit par les marno-calcaires, soit par les niveaux meuliérés. Relativement superficielle, elle peut parfois remonter jusqu'au niveau des limons et se confondre

avec la nappe phréatique du plateau. Son écoulement se fait vers le nord-ouest. Elle alimente le cours d'eau de la commune et présente de faibles débits.

- L'horizon de Pantin contient également une nappe difficile à mettre en évidence, car elle percole dans les éboulis de pente.
- La nappe la plus importante est contenue dans les niveaux calcaires de l'horizon de Champigny, bien développés au sud de la Marne, sous le plateau briard. Elle est alimentée par les écoulements issus des aquifères de Pantin et de Brie et par les percolations au sein des éboulis de pente. Elle s'écoule vers le nord-ouest et ses niveaux piézométriques varient entre + 60 et + 45 NGF.
- Les nappes profondes : ce sont les nappes contenues dans les formations non affleurantes au niveau des vallées. Elles sont utilisées à des fins industrielles, domestiques ou comme sources géothermiques pour les plus profondes. Il s'agit notamment des nappes des formations non affleurantes des calcaires du Lutécien et des sables du Cuisien.

La présence de ces nappes souterraines a une influence directe sur la stabilité des terrains qui les accueillent. En effet, toute perturbation du cycle des eaux souterraines est susceptible d'aggraver les mouvements de retrait ou de gonflement des sols argileux.

Par ailleurs, certaines de ces nappes, les mieux approvisionnées mais également les plus profondes moins sujettes aux pollutions, peuvent être utilisées pour l'alimentation en eau de la population. Sur le territoire communal, aucune de ces nappes n'est captée pour l'alimentation en eau potable.

1.3.2. L'hydrologie :

A l'origine, la faible pente du plateau, associée à des horizons imperméables, avait entraîné la formation d'étangs, de mares forestières et de zones humides. L'écoulement des eaux du plateau se faisait par un chenal de rus plus ou moins permanents. Ces petits cours d'eau appartiennent au bassin versant de la Marne et sont alimentés par des sources de débordements de la nappe des formations de la Brie.

En particulier, Lognes est bordé sur sa limite nord-est par le ru du Maubuée, affluent de la Marne. L'ensemble du territoire de la commune, situé sur la rive gauche de ce rû, appartient par conséquent à son bassin versant. La faible pente moyenne du bassin versant (1,4%) ne permet pas un écoulement facile des eaux surtout sur le plateau, entre l'extrémité sud de la commune et le vieux village.

Cette hydrologie originelle a cependant été profondément modifiée, dans un premier temps par le drainage agricole, et surtout dans un second temps par l'urbanisation de la ville nouvelle. A l'image des milieux naturels, les bassins hydrographiques ont été morcelés par les infrastructures de transport, ce qui a achevé de désorganiser l'hydrographie primitive et de modifier les écoulements.

Les cours d'eau ont également fait l'objet d'aménagements hydrauliques, afin de réguler les débits d'eaux pluviales générés par les surfaces imperméabilisées, ce qui a totalement bouleversé l'hydrologie et l'hydrobiologie du ru du Maubuée. Ainsi, le cours du ru du Maubuée a été équipé de plans d'eau régulateurs des débits de ruissellement, à vocation notamment de stockage des eaux et de traitement des pollutions. La qualité des eaux de la Marne dépend également de l'efficacité épuratoire de ces bassins de retenue.

Aujourd'hui, l'ensemble du réseau est aménagé. Il ne subsiste plus de l'hydrographie originelle que quelques mares forestières dans les bois de la Grange et de Lognes.

Certaines de ces mares sont toutefois soumises à la pollution des eaux pluviales en provenance des plates-formes autoroutières et elles sont mal alimentées par la nappe du fait de la coupure hydrogéologique induite par la A4.

1.4. La climatologie

Source : Météo France

Le département de Seine-et-Marne est soumis à un climat de type océanique dégradé, c'est-à-dire avec une légère influence semi-continentale. Aussi, l'éloignement de la mer et l'apparition sporadique d'influences continentales sur la partie centrale du Bassin Parisien renforcent les écarts de température.

- **Les précipitations :**

Les pluies, également réparties sur l'année, sont fréquentes en hiver (2 jours / 3), plus rares (1 jour / 3), mais plus intenses l'été à cause des orages.

Il pleut en moyenne 124,5 jours par an (pluies supérieures ou égales à 1 mm). Le cumul mensuel des précipitations est de 780,4 mm/an pour la période 1993 à 2003. La saisonnalité des pluies est faible, la moyenne des précipitations mensuelles étant de 65 mm, avec un minimum de 48 mm en moyenne en juin et un maximum de 81,9 mm en moyenne en décembre.

- **Les températures :**

Les températures sont relativement clémentes. L'amplitude thermique annuelle est d'environ 15°C. D'après les données statistiques fournies par la station de Torcy, la température moyenne annuelle est de 11,9°. Le mois le plus froid est janvier avec +4,6°C en moyenne (entre 1993 et 2003) et le mois le plus chaud est août avec +20,1°C en moyenne (toujours entre 1993 et 2003).

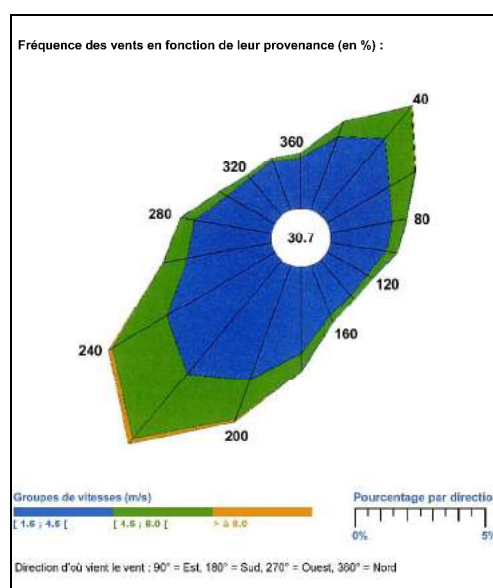
- **Le vent :**

Les vents dominants, moyens (5 à 9 m/s) à forts (10 m/s à plus), proviennent essentiellement de l'ouest, et plus particulièrement du sud-ouest avec un renforcement en provenance du nord et du nord-ouest à la fin de l'hiver et au printemps.

Une rose des vents a été établie sur la station de Torcy sur la base d'observations effectuées entre janvier 1994 et décembre 2004.

Les vents dominants sont orientés en direction du sud-ouest (39,8%). La direction nord-est représente également une grande partie des vents recensés (23,2%).

Les mois les plus venteux sont décembre et janvier. Les vents les plus forts ont été observés en décembre 1999 avec une vitesse atteignant 43 m/s.



2.1. Grandes entités paysagères et coupures majeures

Les grandes entités paysagères observées sur le territoire communal sont liées à la fois à la topographie et à l'occupation humaine des sols. Le paysage est ainsi marqué par de forts contrastes spatiaux.

- Les paysages d'espaces boisés : les bois de Lognes et de la Grange ;
- Les paysages ouverts :
 - Les étangs d'eau et parcs paysagers ;
 - L'aérodrome de Lognes/Emerainville ;
 - Le parc des sports du Segrais ;
- Les paysages urbains de zone agglomérée :
 - Les zones à dominante d'activités ;
 - Les zones à dominante résidentielle.

Les grandes entités paysagères, qui composent le territoire de Lognes, sont le résultat de l'histoire urbaine de la commune, qui a transformé un territoire rural en zone urbaine dense.

Figure 7 : Les grandes entités paysagères de Lognes



Le paysage de la commune de Lognes est également marqué par de fortes coupures urbaines qui fractionnent le territoire communal, isolant certains quartiers du reste du territoire communal :

- **L'A4** forme dans le paysage une coupure très nette, d'orientation est/ouest, qui isole le nord de la commune (à dominante résidentielle) du sud (zone d'activités de Paris-Est). En outre, depuis sa réalisation, la forêt de Ferrières n'est plus visible depuis le nord de l'A4.

Réalisée préalablement à l'urbanisation de la ville nouvelle de Lognes, l'A4 apparaît cependant comme une « donnée du site » au moment des premières réalisations de ZAC. L'urbanisation a alors tenu compte de sa présence et l'a même intégrée dans son parti d'aménagement. Ainsi, l'A4 marque une séparation entre deux modes d'occupation des sols, à vocation plutôt d'habitat au nord, à vocation d'activités au sud, ce qui atténue un peu l'effet de coupure paysagère. De plus, elle a été réalisée en tranchée et ses abords ont été paysagés dans un souci de bonne insertion de l'infrastructure au site.

Elle constitue néanmoins une barrière difficilement franchissable, en particulier par les piétons et ne permet pas une bonne continuité des liaisons douces de part et d'autre de l'A4. Seuls deux passages permettent son franchissement sur le territoire communal : la rue de la Maison Rouge et l'avenue de la Soubriarde.

- Le passage de **la RN999** apparaît également comme une coupure majeure dans le territoire communal, en particulier au niveau du bois de la Grange qu'il isole du bois de Lognes. De plus, elle isole du reste du territoire communal le quartier des Hameaux, dont la composition urbaine ne favorise déjà pas l'ouverture sur l'extérieur. Un cheminement piéton a cependant été aménagé sous la voie routière et le tunnel permet de relier le quartier des Hameaux (et le bois de la Grange) au bois de Lognes (allée des Marronniers). La césure se ressent particulièrement lors du passage au-dessus de la voie au niveau du boulevard du Mandinet ou du Cours du Buisson. Certes, la RN999 ne traverse la commune que dans son extrémité ouest ce qui en atténue quelque peu l'impact au niveau communal. Son passage en tranchée représente une véritable saignée dans l'urbanisation de la ville nouvelle.



*Passage souterrain sous la VPO,
entre la rue du Bois de la Grange
et le bois de Lognes*

- **La ligne A du RER** traverse le territoire communal d'est en ouest. Si elle constitue un lien indispensable aux habitants de Lognes, elle n'en demeure pas moins une coupure visuelle forte dans le paysage communal. En particulier, au niveau du quartier du Segrais, son passage en viaduc accentue l'effet de coupure

et constitue un élément omniprésent dans le paysage urbain. Sur la partie ouest du quartier du Mandinet, le passage s'effectue en tranchée ce qui en atténue quelque peu l'impact visuel, mais pas les nuisances sonores.

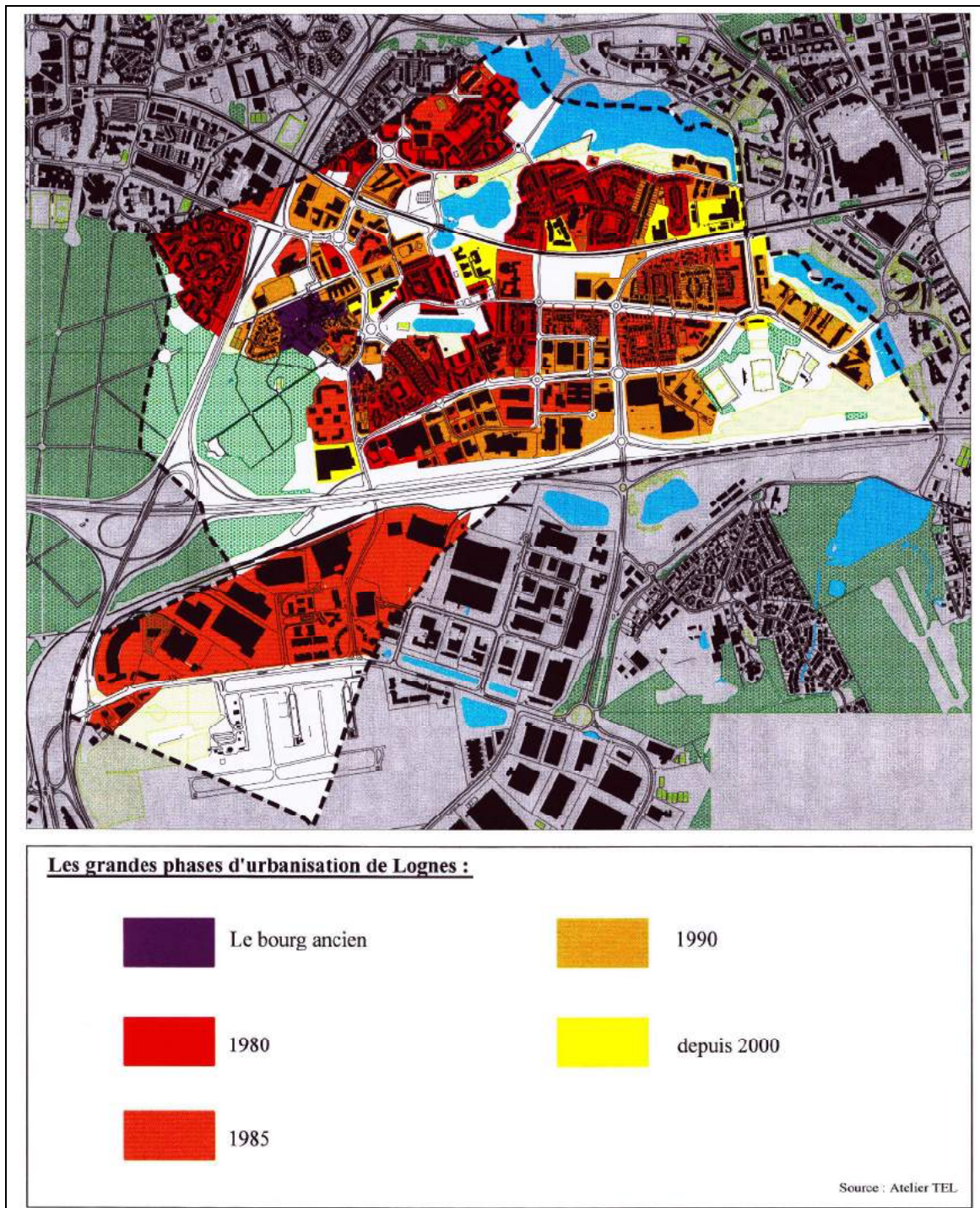
Ces coupures paysagères constituent également des coupures dans le réseau de voiries, limitant les connexions entre les différents quartiers de la commune (cf. partie 5).

Par ailleurs, l'encerclement de la commune par les infrastructures autoroutières l'isole également des communes voisines :

- **L'A199** au nord n'est franchie par aucune voies routières. Les territoires communaux de Torcy et de Noisiel, ainsi que la vallée de la Marne, sont donc inaccessibles en cet endroit depuis Lognes.
- **La RN999** coupe également Lognes de son environnement urbain (Noisiel). Deux franchissements routiers permettent cependant de joindre le territoire de Noisiel : le boulevard du Mandinet et le cours du Buisson.
- **La N104** au sud/ouest coupe la zone d'activités de Paris-Est et isole Lognes de la commune voisine d'Emerainville. Un seul passage, le boulevard de Courcerin, permet de relier les deux communes à l'ouest.

2.2. Histoire de l'évolution urbaine

Figure 8 : Carte de l'évolution urbaine de Lognes



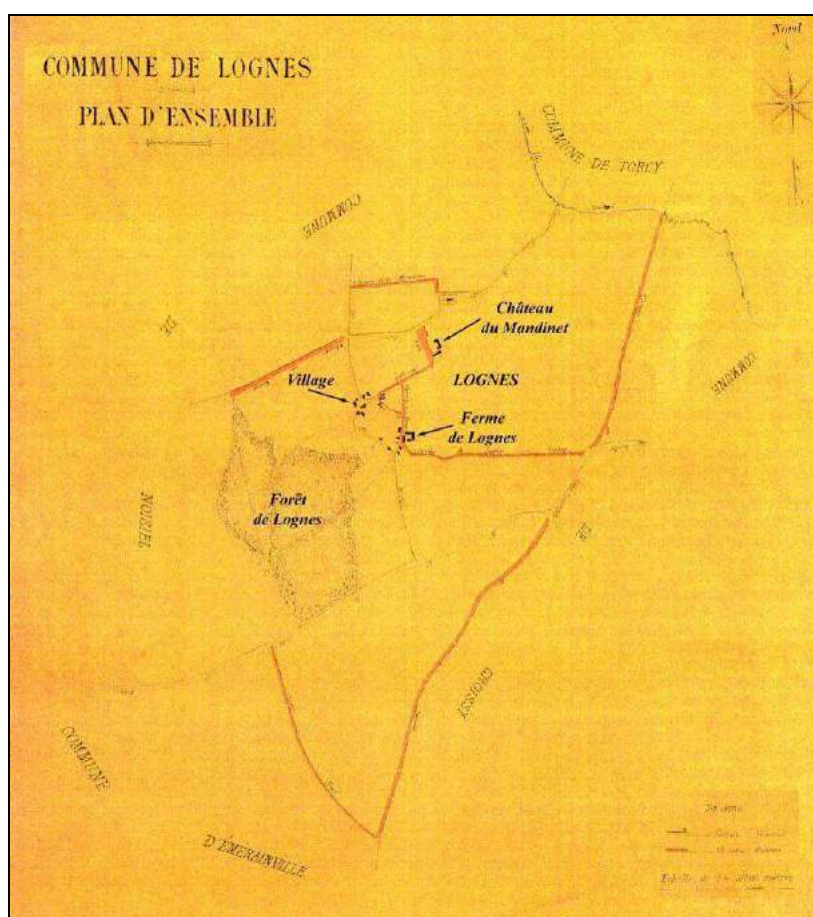
2.2.1. Un territoire rural tardivement urbanisé

La présence de vestiges archéologiques témoigne d'une occupation néolithique, puis gallo-romaine du site de Lognes.

Le nom de Lognes apparaît au VII^{ème} sous le terme de « Laucaunia Sylvia » dans l'une des rares sources écrites de l'époque : la « chronique de Frédégaire » et il est alors fait référence à l'assassinat du roi mérovingien Childéric II dans une forêt désignée sous ce nom. L'aspect qu'offrait alors cette partie du plateau de la Brie est celui d'une vaste étendue boisée marquée ici et là par quelques implantations humaines.

Au XV^{ème} siècle, on dénombre au moins quatre seigneuries et fiefs : le Mandinet, la Malvoisine, le Buisson Saint-Antoine et Bois l'Archer, aujourd'hui déformé en « Bourlarché ».

Figure 9 : Carte ancienne de Lognes



L'ancien village rural, situé en position charnière entre le bois de Lognes et les terres agricoles qui occupaient alors l'essentiel du territoire communal, est constitué d'anciennes maisons d'habitations d'architecture briarde datant de la fin du 19^{ème} siècle et de pavillons datant du début du 20^{ème} siècle. Ces habitations servaient à loger les ouvriers agricoles de la ferme Menier de Lognes. Les Menier ont joué un rôle important dans la vie communale et plusieurs de ses membres seront successivement maires de Lognes.



Vue de la rue de La Mairie (anciennement rue de Noisiel), en direction de l'allée des Marronniers



Vue de la rue de la Mairie (anciennement rue Grande), en direction de la rue Bouquet



L'ancienne Mairie / école municipale, rue de la Mairie (actuelle MJC Camille Claudel)

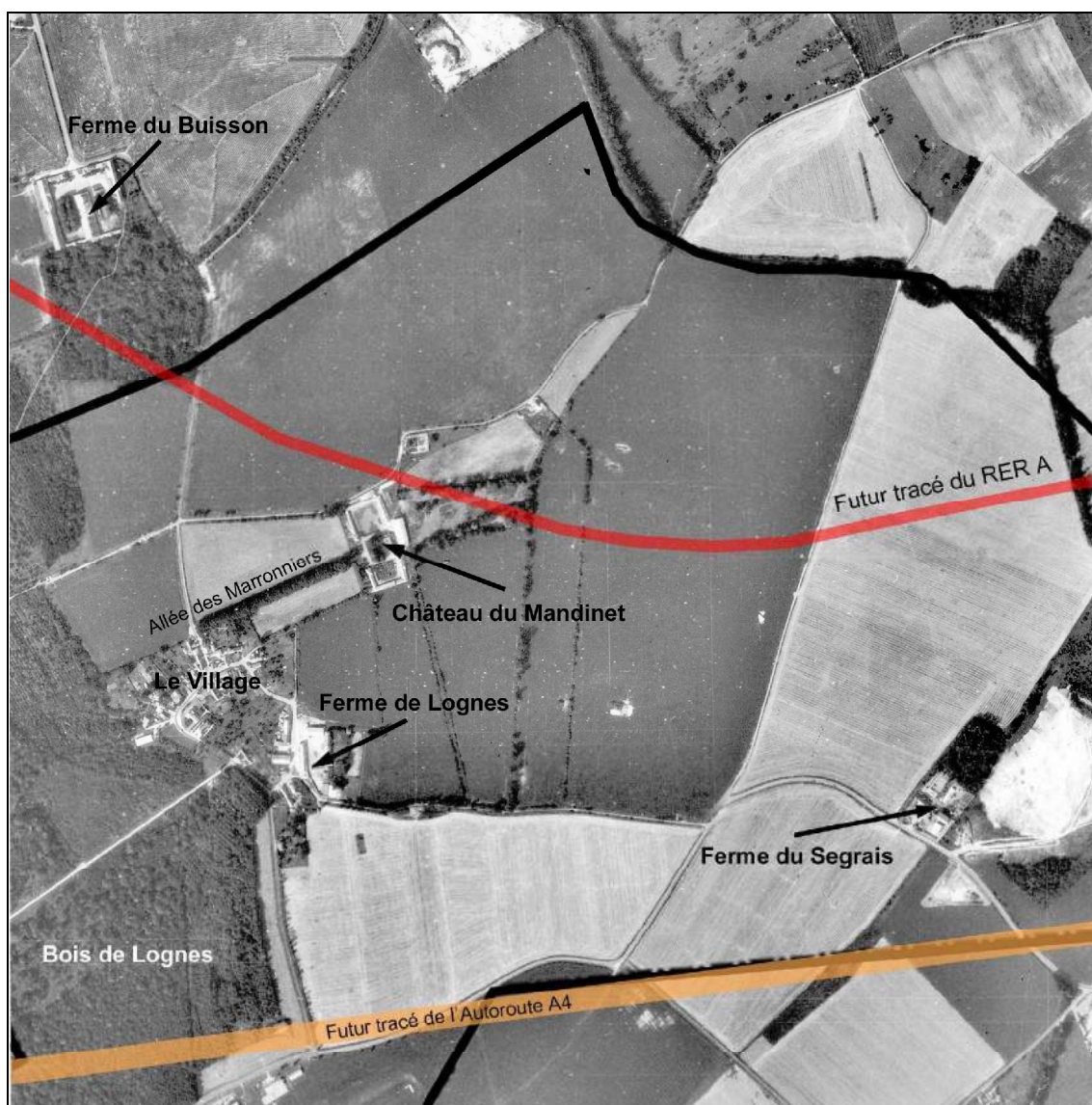
2.2.2. La création de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Aux débuts des années 1970, Lognes n'était encore qu'un bourg rural de quelques centaines d'habitants, entourés de champs et de fermes.

La commune a subi en quelques années un développement urbain extrêmement rapide, résultat de l'intégration du territoire communal dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National qui a créé la ville nouvelle de Marne-la-Vallée dans les années 1970.

De 248 habitants en 1975, la population lognote est alors passée à 1 702 habitants en 1982, pour atteindre 14 215 habitants en 1999.

Vue aérienne de Lognes, 1972



On identifie le village de Lognes, entre bois et terres agricoles, et l'allée des Marronniers menant au château du Mandinet. Le reste du territoire communal est encore occupé par des champs. On y distingue plusieurs fermes : la ferme de Lognes, la ferme du Segrais, la ferme du Buisson (sur le territoire communal de Noisiel). Les autoroutes et le RER n'ont pas encore été construits.

Vue aérienne de Lognes, 1986



La ville nouvelle de Lognes est en cours de construction : l'autoroute A4, la A199, la RN999 et la ligne A du RER ont déjà été réalisées, ainsi que les étangs ; les espaces agricoles ont cédé la place à une véritable ville avec ses axes de circulation, ses quartiers d'habitation, ses espaces verts...

Vue aérienne de Lognes, 2000

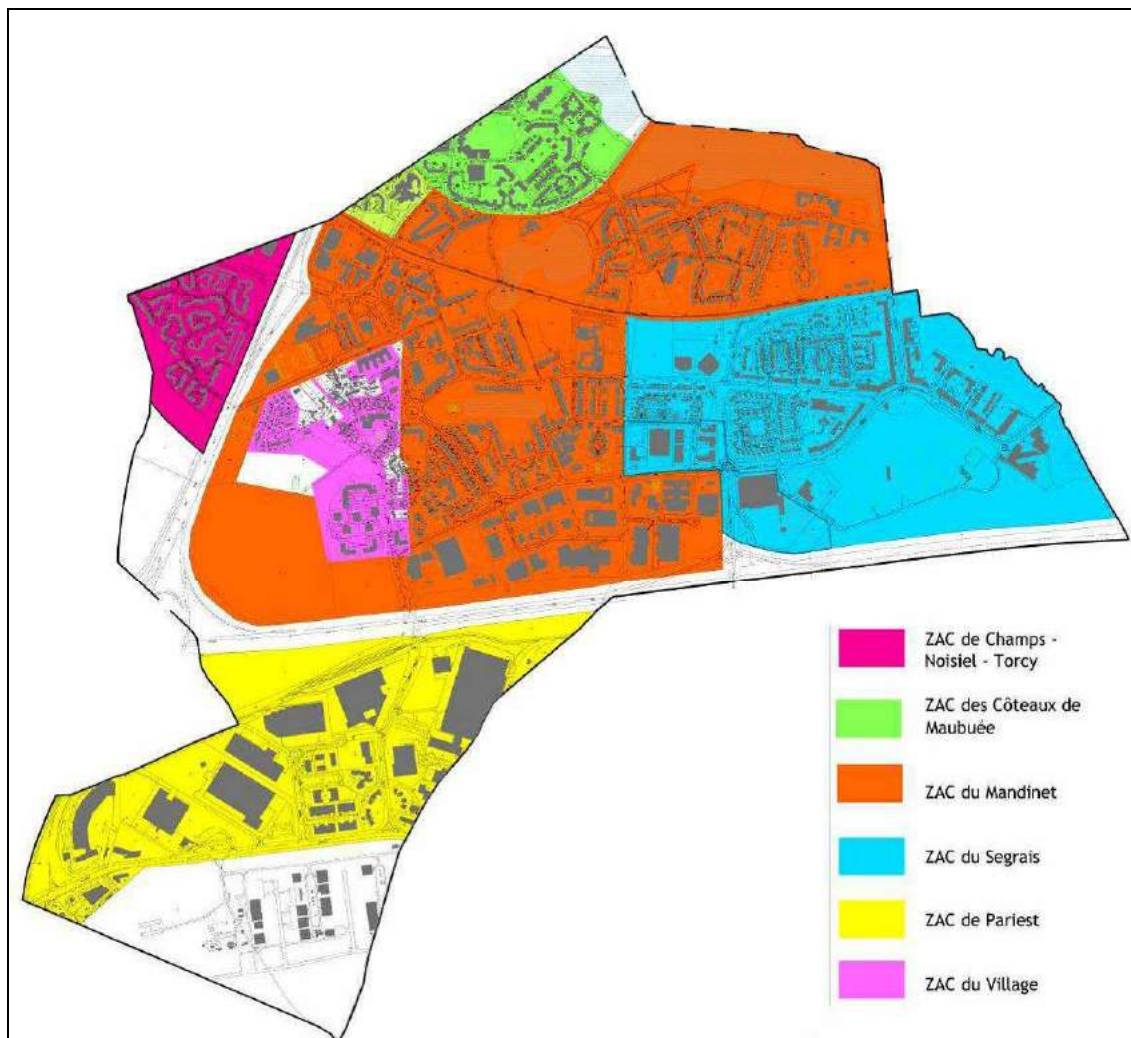


Insérée dans le périmètre du secteur II de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée, la commune de Lognes s'est trouvée au cœur d'une dynamique de croissance urbaine d'une ampleur exceptionnelle. Le paysage, jusque là essentiellement rural, cède rapidement la place à un développement urbain important, entraînant la disparition de la totalité des terres agricoles :

- Au début des années 70, le territoire communal se trouve morcelé par la réalisation de plusieurs infrastructures lourdes de transports (A4, RN999, ligne A du RER) qui entaillent profondément les massifs forestiers et les terres agricoles, mais permettent également le désenclavement du territoire communal et un accès facilité avec Paris.
- Puis, dans les années 1980, commence l'urbanisation des nouveaux quartiers de la commune suivant les plans d'aménagement définis par l'Etat, via l'aménageur public EPAMarne : grands boulevards urbains, quartiers d'habitation, équipements, zones d'activités...

D'abord moins concernée par les nouvelles constructions que les communes voisines de Champs-sur-Marne, Noisiel ou Torcy, Lognes voit l'essentiel de son urbanisation réalisée dans le courant des années 1980, dans le cadre de six Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), dont les délimitations présente la particularité de s'affranchir des limites communales :

Figure 10 : Carte des ZAC



- **la ZAC des Coteaux de Maubuée**, créée par arrêté préfectoral le 27 mars 1974, sur le territoire des communes de Noisiel, Lognes et Torcy. Son périmètre a été modifié par arrêté ministériel du 24 juin 1977. Le PAZ et le programme des équipements publics ont été approuvés par arrêté préfectoral en date du 25 juillet 1975.
- **la ZAC de Champs – Noisiel – Torcy**, créée par arrêté préfectoral le 28 juillet 1975, sur le territoire des communes de Champs-sur-Marne, Lognes, Noisiel et Torcy ; le PAZ et le programme des équipements publics ont été approuvés par arrêté préfectoral en date du 29 juin 1977, puis modifié le 13 juillet 2001.
- **la ZAC de Paris-Est**, ZAC à dominante industrielle, créée par arrêté préfectoral le 15 octobre 1975 sur les communes de Noisiel, Lognes, Croissy-Beaubourg, Emerainville et Pontault Combault ; le PAZ et le programme des équipements publics ont été approuvés par arrêté préfectoral en date du 29 juin 1977, puis modifié le 26 juillet 1983, abrogé partiellement par arrêté préfectoral en date du 15 septembre 1993 et modifié le 30 mars 2001.

- **la ZAC du Mandinet**, créée par arrêté préfectoral le 29 juin 1977, sur le territoire des communes de Lognes, Torcy et Croissy-Beaubourg (avant la modification des limites communales) ; le PAZ et le programme des équipements publics ont été approuvés par arrêté préfectoral en date du 31 juillet 1979, modifié le 24 novembre 1983, le 5 juin 1987 et enfin le 22 septembre 2000.
- **la ZAC du Segrais**, créée par arrêté préfectoral le 22 mars 1982, sur le territoire des communes de Lognes, Torcy et Croissy-Beaubourg ; le PAZ et le programme des équipements publics ont été approuvés par arrêté préfectoral le même jour et modifié le 22 septembre 2000.
- **la ZAC du Village de Lognes** créée par arrêté préfectoral le 19 juillet 1984, sur le territoire de la commune de Lognes. Le PAZ et le programme des équipements publics ont été approuvés par arrêté préfectoral le même jour et modifiés le 26 mai 1994. Cette ZAC a été achevée le 4 août 2000.

En raison de la définition du périmètre de l'Opération d'Intérêt National de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée, ces zones d'aménagement concerté relèvent directement de la compétence de l'Etat. Aussi, la conception et la planification de leur aménagement ont été menées par l'Etablissement Public d'Aménagement, EPAMarne, qui s'était rendu propriétaire de l'ensemble des terrains.

Aujourd'hui, l'ensemble de ces ZAC couvre 90% des espaces urbanisés de Lognes. Une seule d'entre elle, la ZAC du Village de Lognes, est à ce jour achevée.

Plusieurs modifications des limites communales ont également été effectuées en décembre 1983, sous l'égide de la préfecture de Seine-et-Marne. Le projet envisage de réviser le périmètre d'urbanisation, la liste et les limites territoriales des communes membres de l'agglomération nouvelle de Marne-la-Vallée – Val Maubuée. Le comité syndical du S.C.A. (ancien nom du S.A.N.), ainsi que les conseils municipaux des six communes concernées, dont Lognes, ont votés favorablement. Ces modifications, qui ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 15 décembre 1983. Pour la commune de Lognes, ces modifications se sont traduites par :

- la cession par la commune de Lognes à la commune d'Emerainville de la partie de son territoire située entre le CD406 au nord, le CD51 à l'ouest et la VPO à l'Ouest ;
- la cession par la commune de Lognes à la commune de Torcy d'une partie de son territoire, ce qui permet le rattachement à Torcy de la totalité de la partie ouest de la ZAC du Chemin de Croissy, soit moins de 2 hectares ;
- la cession par la commune de Croissy-Beaubourg à la commune de Lognes de la partie de son territoire située au nord de l'A4, soit 58 hectares environ, ce qui fait qu'aujourd'hui la ZAC du Segrais se trouve entièrement incluse dans le territoire communal de Lognes.

Les dispositions de cet arrêté sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1984.

2.3. L'occupation actuelle des sols

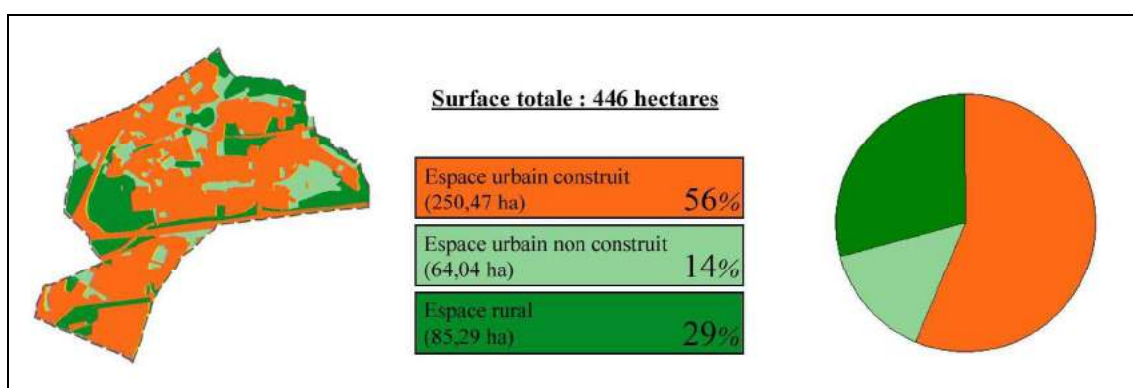
(Commentaire du MOS* de 1999, établi par l'IAURIF)

Le territoire communal de Lognes s'étend aujourd'hui sur une superficie de 446 hectares.

Il est marqué par trois principaux types d'occupations du sol, selon la nomenclature établie par l'IAURIF :

- les espaces urbains construits,
- les espaces urbains non construits,
- les espaces ruraux.

Figure 11 : Occupation du sol de Lognes (1999)



Densément peuplé (3 187 habitants au km²), le territoire communal de Lognes est aujourd'hui urbanisé à 70%.

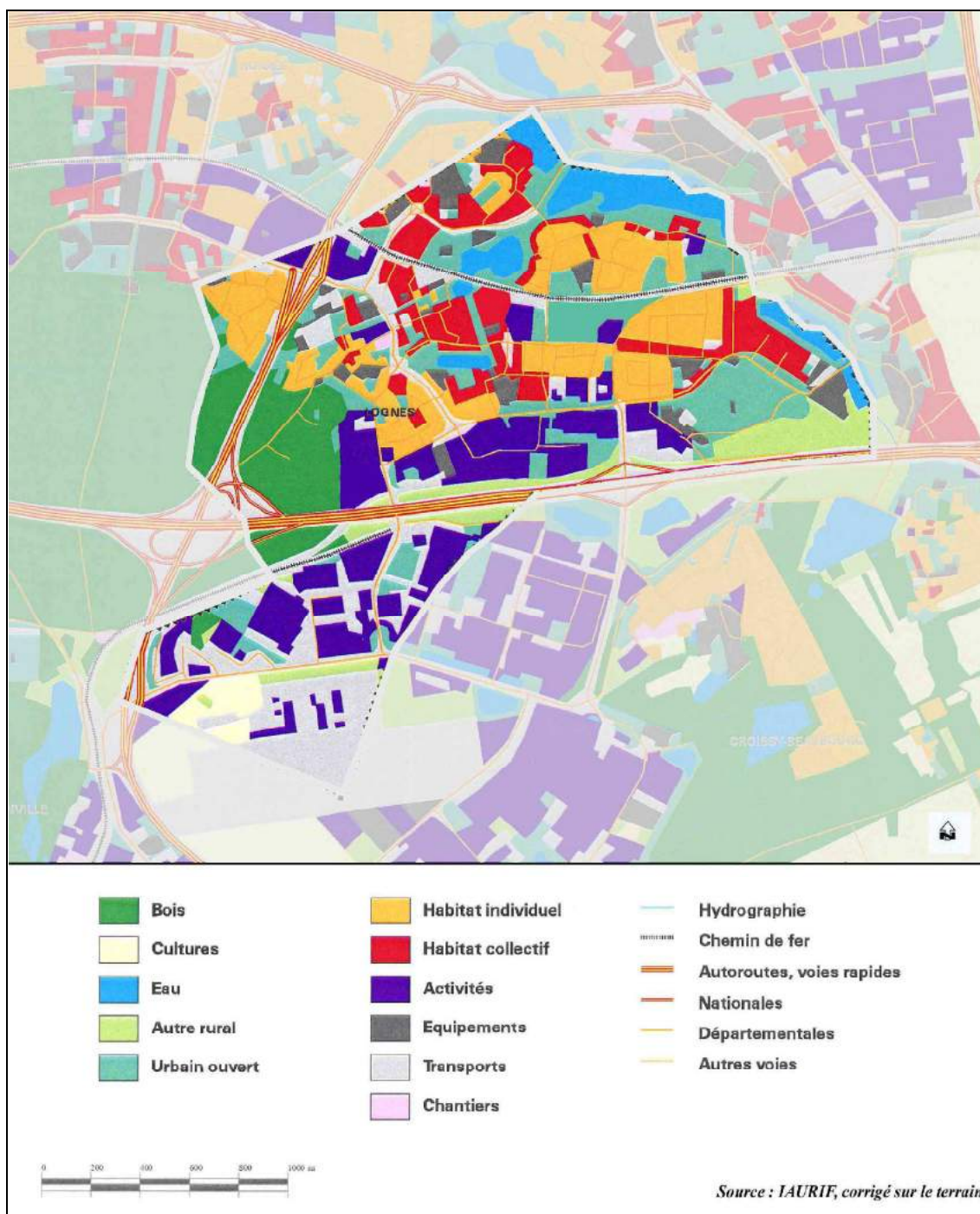
Les espaces ruraux couvrent une superficie totale de plus de 131,5 hectares, soit 29% de la superficie communale.

Le reste du territoire se répartit entre les espaces urbains construits (56%) et les espaces urbains non construits (14% de parcs, jardins, terrains de sports ou terrains vacants).

Il est à noter que les espaces urbains (construits et non construits) couvrent une superficie totale de près de 315 hectares.

* MOS : Mode d'Occupation des Sols

Figure 12 : Carte du mode d'occupation des sols de Lognes



• **Les espaces urbains construits :**

Ils regroupent à la fois l'habitat (individuel, collectif,...), les activités, les équipements et les infrastructures de transports. Ils couvrent plus de 250 hectares, soit environ 56,2% du territoire communal.

Ils se décomposent en trois structures urbaines distinctes :

- **Le village**, en bordure du bois de Lognes, à l'ouest du territoire communal, se caractérise par un habitat individuel dominant auquel se juxtapose quelques petits collectifs récents réalisés dans le cadre de la réhabilitation du village de Lognes.

- **Les espaces résidentiels de la ville nouvelle** se développent au Nord de l'A4. Fondés sur un principe de mixité fonctionnelle et urbaine, ils mêlent immeubles collectifs, habitat individuel, ainsi que des commerces, services et équipements, qui en sont le complément normal.

L'habitat individuel représente près de 50 hectares soit 15,7% des espaces urbains lognots. Il est essentiellement localisé dans le Village, la ZAC du Segrais, la ZAC du Mandinet et dans les Hameaux.

L'habitat collectif discontinu représente 8,3% des espaces urbains : il se localise essentiellement dans la ZAC du Mandinet, en particulier dans le centre urbain où la densification de l'habitat aux abords de la gare a été privilégiée. Il est également implanté en périphérie d'îlots dans la ZAC du Mandinet et autour du centre de quartier de la ZAC du Segrais.

- **Les zones d'activités** occupent essentiellement le sud du territoire communal. Elles se répartissent de part et d'autre de l'A4. Elles représentent près de 50 hectares, soit 10,6% du territoire communal.
- Il est à noter que **les infrastructures lourdes de transport** couvrent une part non négligeable de la superficie de la commune, soit 20,7% du territoire (grandes infrastructures routières, RER et surtout aéroport de Lognes/Emerainville).

- **Les espaces urbains non construits :**

Ils comprennent les parcs et jardins, les espaces dédiés au sport ainsi que les terrains dits vacants.

A Lognes, ils représentent près de 131,5 hectares, soit 20,4% des espaces urbains et 14% de l'ensemble du territoire communal. Il s'agit essentiellement des parcs urbains accompagnant les plans d'eau et du parc des sports du Segrais.

- **Les espaces ruraux (bois, cultures et étendues d'eau) :**

Ils correspondent selon la typologie de l'IAURIF aux bois, cultures et étendues d'eau.

Sur le territoire communal de Lognes, ils représentent plus de 130 hectares. Il s'agit essentiellement des étendues des plans d'eau et des espaces boisés des bois de Lognes et de la Grange. Ils comprennent également les délaissés de part et d'autre des infrastructures lourdes de transports.

Malgré l'urbanisation de plus de 300 hectares en l'espace de 15 ans, les milieux non urbains couvrent encore près de 30% de la surface de la commune de Lognes.

2.4. Analyse du réseau viaire et des espaces publics

Le tracé du réseau viaire de Lognes a fortement influencé la morphologie urbaine des quartiers. Ainsi, on distingue très nettement :

- **le village :** il qui possède un réseau viaire « traditionnel », fait de voies relativement étroites et tortueuses, articulées autour de la rue de la Mairie. Le bâti est le plus souvent implanté à l'alignement et les trottoirs quasiment inexistantes.
- **la ville nouvelle :** réalisée à l'époque du « tout voiture », elle a fait une large place aux circulations automobiles. Son réseau viaire est composé :
 - d'un réseau dense de larges boulevards urbains, articulés entre eux par des ronds-points à sens giratoire. Ces larges voies sont le plus souvent bordées de plantations d'alignement, qui participent à l'aspect très végétal du Val Maubuée. Le long de ces boulevards (boulevard du Segrais, boulevard Camille Saint-Saëns, cours des Lacs, cours Gershwin,...) une certaine densification du bâti a été recherchée et ils sont le plus souvent bordés d'immeubles collectifs.

Néanmoins, leur large dimension et les circulations rapides n'y encouragent pas les circulations piétonnes. Aussi, les récents réaménagements de certaines de ces voies (boulevard du Mandinet, boulevard Camille Saint-Saëns) ont permis un meilleur partage de la voirie au profit des circulations piétonnes.



Réaménagements du boulevard Camille Saint-Saëns

- d'un réseau de rues, allées, passages, au contraire peu développé et peu maillé, réservé à la desserte interne des quartiers. Ce réseau est le plus souvent bordé de logements individuels ou de petits collectifs. Il reflète une organisation de l'espace fondée sur une juxtaposition de lotissements refermés sur eux-mêmes et difficilement pénétrables. En effet, de nombreuses voies sont en forme de U ou se terminent en impasse. Un certain nombre d'entre elles appartiennent aux différents ensembles immobiliers qui les bordent et sont grevées de servitudes de passage public.

La ville de Lognes a initié par délibération en date du 6 juin 1997 une politique de reprise en gestion de ces voies tertiaires privées ouvertes à un usage public.

Le réseau viaire de la commune de Lognes présente un aspect peu hiérarchisé, peu dense et peu maillé. De plus, il est entaillé par plusieurs coupures urbaines difficilement franchissables (A4, RN999, RER).

2.5. Les entrées de ville (description physique)

Figure 13 : Les entrées de ville de Lognes



La ville de Lognes possède plusieurs entrées de ville qui la relient aux communes environnantes (Noisiel, Torcy, Croissy-Beaubourg, Emerainville).

Cependant, dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National, l'urbanisation sous forme de ZAC n'a pas toujours tenu compte des limites communales. Par conséquent, du fait de la continuité du tissu urbain, le passage d'une commune à l'autre se fait souvent d'une manière insensible. Les nouveaux habitants et les visiteurs peuvent ainsi être désorientés par la traversée rapide des espaces urbains par une succession de boulevards et de ronds points, où seuls les panneaux signalent les entrées de ville.

2.5.1. Au débouché des échangeurs autoroutiers, des entrées de ville relativement marquées :

- Le boulevard du Mandinet au débouché de la RN999 (entrée n°6)



Il constitue l'une des entrées de ville de Lognes, en provenance de Noisiel et de la A4, via la RN 999. Il s'agit d'un large boulevard urbain à 2 x 2 voies, séparées par un terre-plein central enherbé et planté d'un alignement d'arbres. La chaussée est également bordée de plantations d'alignement, qui participent de l'aspect végétal de cette entrée de ville.

D'un côté, se trouvent des bâtiments d'activités relativement bas, de l'autre côté un écran végétal (haie haute) masque à la vue l'ensemble immobilier des Hameaux de Lognes.

L'entrée de ville est plus sensible quelques mètres plus loin, au niveau du pont enjambant la RN999 et des bretelles d'accès à la voie rapide : à cet endroit, la tranchée de la RN999 matérialise fortement le passage d'une entité à une autre.

- L'avenue de la Soubriarde, au débouché de l'A4 (entrée n°10)



C'est l'entrée de ville de Lognes lorsque l'on vient de Croissy-Beaubourg ou de la A4 par l'échangeur de la Soubriarde. Elle est matérialisée par le passage au-dessus de l'A4 suivi d'un giratoire au débouché des bretelles d'accès à l'autoroute. On arrive ici dans une zone commerciale assez typique des périphéries urbaines. Elle est composée d'un large boulevard à 2 x 2 voies séparées par un terre-plein central. Les bas côtés sont très larges, enherbés et délimités par une haie végétale et quelques arbres. Un cheminement en stabilisé permet la circulation des piétons à l'abri de la circulation automobile. La chaussée est bordée de surfaces commerciales implantées avec un recul identique côté gauche. Côté droit, l'emprise commerciale du Leroy Merlin est un peu encaissée et la présence d'une haie végétale permet de rompre avec le caractère très minéral des implantations commerciales de forme géométrique. Une certaine qualité paysagère est ainsi préservée du fait de la présence de plantations et de l'absence de panneaux publicitaires ou de pré-enseignes trop voyants.

- **Le boulevard de Courcerin au débouché de la RN104 (entrée n°8)**

Il constitue l'une des entrées de ville de Lognes depuis Emerainville et depuis la RN104. Cette entrée de ville est également assez banale, puisqu'elle marque l'entrée de la zone d'activité de Paris-Est depuis l'ouest, après le passage sous la RN104 et la bretelle de sortie. Il s'agit d'un boulevard à 2 x 2 voies, séparées par un terre-plein central.



D'un côté de la voie se succèdent des implantations commerciales, notamment des chaînes de restauration (Courte-Paille, Pizza Hut...), de l'autre côté les premiers entrepôts de la ZAC. Les bas côtés sont ici aussi très larges et servent de support à quelques panneaux publicitaires et pré-enseignes. Aucun aménagement pour les circulations piétonnes ou cyclables n'a été réalisé, alors que les traces de piétinement suggèrent que les bas côtés sont empruntés par les piétons, sans protection des circulations automobiles relativement rapides à cet endroit.

- **Le boulevard de Courcerin après le rond-point des Vieilles Vignes (entrée n°9)**



Il marque la seconde entrée de ville de Lognes depuis Croissy-Beaubourg, mais par l'est. Il s'agit d'un boulevard à 2 x 2 voies, plus un tourne à gauche et des zébras centraux. Les bas côtés sont enherbés et plantés d'arbres d'alignement.

A droite, des glissières de sécurité protègent un espace de circulation piétonne qui précède une vaste friche. A gauche, le paysage est fortement marqué par la présence de l'aérodrome de Lognes/Emerainville qui offre une des rares perspectives dégagées de la commune.

2.5.2. Les boulevards urbains, continuité urbaine depuis Torcy

En l'absence de panneaux d'entrée de ville, les entrées de ville suivantes seraient difficilement identifiables du fait de la continuité du tissu urbain de la ville nouvelle.

- **Le boulevard du Segrain (entrée n°1)**



Le boulevard du Segrain



L'étang du Segrain Nord

Il s'agit de l'une des entrées de ville de Lognes (quartier du Segrain) depuis Torcy. Elle se situe après le rond-point Clément Ader, entre les étangs du Segrain Nord et Sud. C'est une entrée de ville possédant une qualité paysagère indéniable. Le boulevard du Segrain à double sens de circulation est bordé de chaque côté d'une bande de stationnement et d'un bas côté engazonné, planté d'une rangée d'arbres d'alignement. De part et d'autre de la voie se dégagent de larges perspectives sur les plans d'eau et les immeubles qui les bordent.

- **Le cours des Lacs et la rue Gérard Philippe (entrée n°2)**



Rue Gérard Philippe (Torcy)



Boulevard Camille Saint-Saëns

Ces entrées de ville assurent la transition entre la commune de Torcy et le quartier du Segrain à Lognes. Elles présentent la forme d'un carrefour à feux rouges au croisement de quatre voies : la rue Gérard Philippe, le Cours des Lacs, le boulevard Camille Saint-Saëns et le boulevard Frédéric Chopin.

La rue Gérard Philippe constitue une entrée de ville assez confidentielle puisqu'il s'agit d'une voirie secondaire de Torcy. Cet espace est cependant appelé à évoluer depuis l'ouverture en janvier 2006 de la sous-préfecture de Torcy et la construction prochaine de la médiathèque du Segrain.

Ici le viaduc marque très fortement le paysage, puisqu'il longe la rue Gérard Philippe puis le boulevard Frédéric Chopin. A l'angle du Cours des Lacs s'étend le chantier inachevé du lycée de Lognes.

Le cours des Lacs constitue le deuxième point d'entrée de ce carrefour. A droite, les palissades masquent le chantier abandonné du lycée. A gauche, l'espace libre sous le viaduc, coté Torcy, a été récemment aménagé en parking et paysagé.

Le viaduc du RER coupe la vue vers le boulevard Camille Saint-Saëns. A cet endroit, l'entrée de ville est marquée par le changement de traitement de la voirie et la rupture dans le tissu urbain.

Le boulevard Camille Saint-Saëns, axe de composition du quartier du Segrais, possède une certaine qualité paysagère. La voie est composée d'un axe de circulation à double sens, bordé de chaque côté par une bande de stationnement, un espace enherbé accueillant des plantations d'alignement, un cheminement piéton en stabilisé puis une haie végétale qui délimite des immeubles d'habitations de hauteur R+4, implantés de manière continue en retrait de la voie.

Cette entrée de ville est appelée à prendre de l'importance avec la réalisation de nouveaux équipements structurants (sous-préfecture, médiathèque, lycée...).

- **La rue de la Tour d'Auvergne (entrée n°3)**



Cette entrée de ville depuis Torcy permet d'accéder au quartier de la Tour d'Auvergne. Elle est caractérisée par une certaine homogénéité paysagère. L'angle gauche de la rue est marqué par la présence des palissades du chantier du lycée, qui formera à terme un point d'accroche pour cette entrée de ville. Au-delà, l'espace paraît plus « policé ». Les trottoirs sont goudronnés et les lampadaires sont ornés de bacs à fleurs suspendus. Les immeubles d'habitation R+3, très récents, délimités par un muret surmonté d'une clôture et implantés de manière continue avec un retrait égal par rapport à la voirie, bordent la rue à gauche. A droite, un espace paysagé marque l'extrémité Est du parc du Mandinet. Il précède des immeubles d'activités de même gabarit que les immeubles d'habitation qui leur font face.

- **Le cours des Lacs (entrée n°4)**



C'est la dernière entrée de ville de Lognes depuis Torcy, elle permet d'accéder au quartier de la Maillière. Elle possède une très bonne qualité paysagère. Ce boulevard à 2x1 voie est bordé alternativement de bandes de stationnement et de terre-plein engazonnés, puis d'un trottoir et enfin d'un nouvel espace enherbé qui accueille une rangée d'arbres d'alignement. A gauche, le cours des Lacs longe l'étang du Maubué et offre une belle vue dégagée sur le plan d'eau, le parc du Mandinet et les résidences de la