

Tour d'Auvergne. A droite, les immeubles d'habitation sont implantés avec un important recul par rapport à la voie. Ils sont précédés par des haies buissonnantes qui complètent l'aspect très végétal de cette entrée de ville.

2.5.3. Au niveau des quartiers de la Maillière et des Hameaux, des limites communales floues avec Noisiel

- La rue du Bois de la Grange (entrée n°7)



Le quartier des Hameaux, construit à cheval sur les communes de Lognes et de Noisiel, constitue un secteur enclavé par rapport au reste du territoire lognot, du fait du passage de la RN999. Cette zone d'habitation composée de pavillons et de petits collectifs s'articule autour de la rue du Bois de la Grange, voie secondaire de desserte du lotissement. Ici, la limite communale avec Noisiel, matérialisée par un panneau d'entrée de ville, est totalement artificielle.

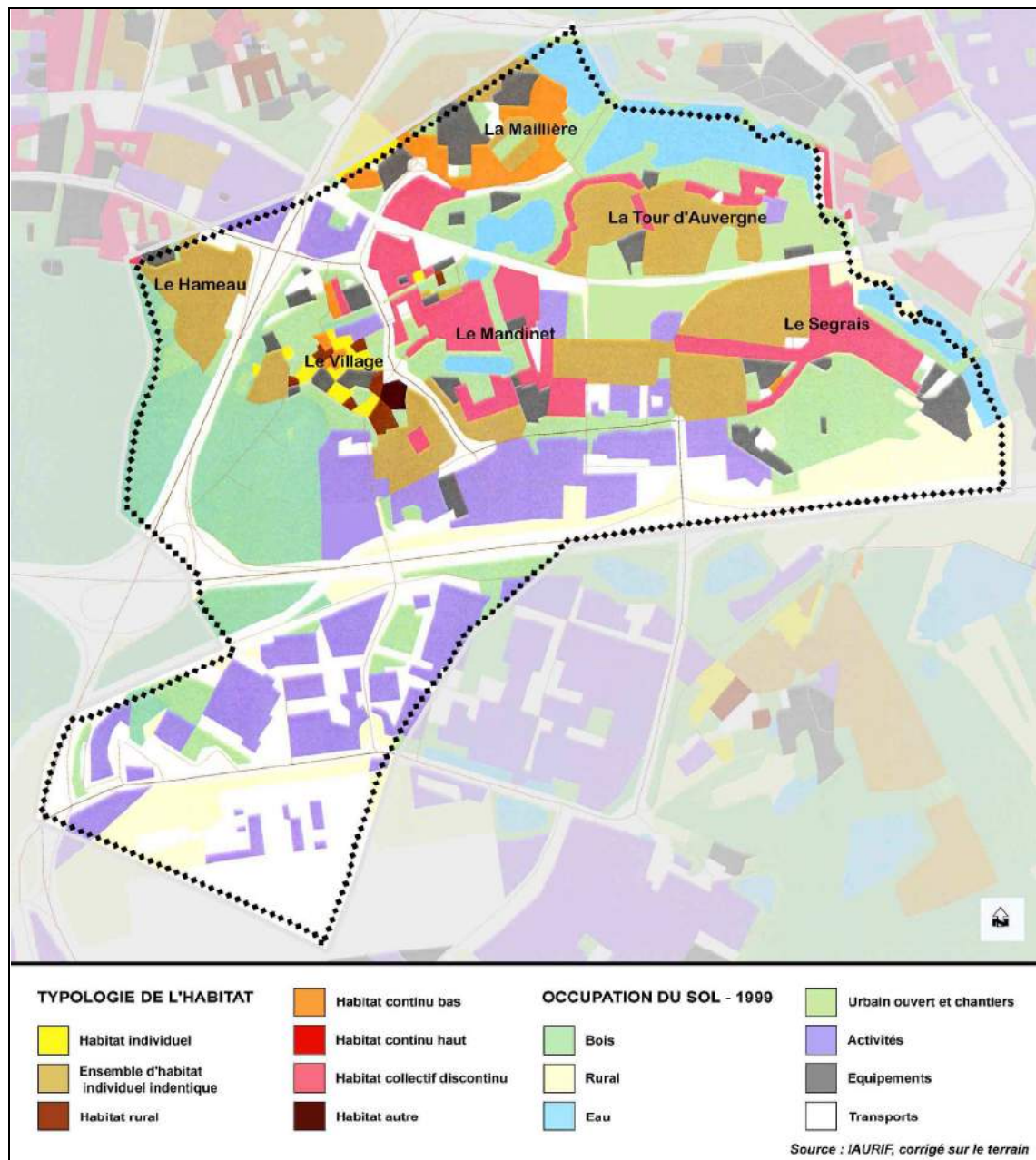
- Le cours du Buisson (entrée n°5)



Inversement le quartier de la Maillière constitue une enclave séparée du reste du territoire de Noisiel par le passage de la RN999 et de l'A199. Là aussi, l'organisation urbaine de la ZAC n'a tenu aucun compte des limites communales qui traversent le secteur d'une manière aléatoire, coupant des rues à plusieurs reprises et même des parcelles d'habitation. Une entrée de ville est cependant identifiable. Il s'agit du Cours du Buisson qui constitue le second franchissement de la RN999 (avec les boulevards Mendés France/ Mandinet). Il permet de relier le quartier à Noisiel. Cette entrée de ville qui débouche sur la place Charles Cros, pôle commercial du quartier, a été particulièrement soignée. Ainsi, malgré la continuité urbaine, des parterres de fleurs de part et d'autre de la voie à double sens de circulation matérialisent le passage d'une commune à l'autre.

2.6. Analyse du tissu urbain par quartiers

Figure 14 : Carte de la morphologie urbaine de Lognes



2.6.1. Le village de Lognes :

Préexistant à l'urbanisation de la ville nouvelle, il constitue une entité homogène dans son organisation et son bâti, caractéristique des « villages-rue » de la Brie.



Vue aérienne du Village de Lognes

Il est composé :

- d'une part, du centre ancien groupé, qui constitue réellement le cœur du quartier du village, tant par ses caractéristiques urbanistiques et architecturales, que par la vie de quartier qui peut s'y maintenir, en particulier à travers divers équipements ou activités : église, ancienne mairie-école reconvertie en MJC, salle des fêtes, restaurant-café-tabac...

D'une surface peu importante, il regroupe un ensemble de bâtiments implantés le long des rues Bouquet, de la Mairie, Bacot et de l'impasse de la Fontaine. Sa morphologie urbaine est caractérisée par un bâti continu dominant, implanté à l'alignement, principalement rue de la Mairie et rue Bouquet. Il est formé d'anciennes maisons d'habitation, d'un étage plus comble, d'architecture briarde, datant pour les plus anciennes du 18^{ème} siècle, accolées le long de la rue ou autour d'une cour ou d'une place, et de quelques pavillons du début du 20^{ème} siècle.



Rue Bouquet



Angle de la rue Bouquet et de la rue de la Mairie

- d'autre part, d'un certain nombre de bâtiments ou groupes de bâtiments disséminés parmi les constructions plus récentes (Cour Boulaché, Maison Rouge...).

Quelques habitations récentes sont venues s'ajouter au cours du temps au centre ancien, notamment dans le cadre de la réalisation de la ZAC du Village dans les années 1980-1990 :

- Le lotissement de la Forêt, composé de pavillons individuels :



- Un lotissement réparti entre la place de l'église et l'allée des Peupliers, ainsi que quelques pavillons isolés le long de la rue Bacot ou de la sente du Village :



Place de l'Eglise



Sente du Village

- Des petits collectifs récemment réhabilités par le Logement Français, rue de la Mairie ou Cour Boularché :



Village de Lognes, rue de la Mairie

Une étude, réalisée en 1991 par M.L.Gaillard, J.Derycke et E.Pilatre-Jacquin, architectes-urbanistes, a permis de répertorier les caractéristiques architecturales du bâti traditionnel du village de Lognes (alignement, hauteur, largeur des façades, ordonnancement des ouvertures, modénatures...) et de définir des prescriptions, afin de le préserver et de le mettre en valeur.

2.6.2. La Ville Nouvelle de Lognes :



Vue aérienne de la Ville Nouvelle de Lognes (au premier plan le quartier du Mandinet et l'étang du Grand Bassin, au second plan les quartiers de la Maillière et de la Tour d'Auvergne), Eric Morency, 2003

Conçue comme un puzzle à partir de six ZAC contiguës, l'organisation urbaine de la ville nouvelle de Lognes est fondée sur une négation des limites communales. Ainsi, les ZAC qui la constituent sont pour la plupart intercommunales.

L'urbanisation de la ville nouvelle possède donc à la fois :

- une grande homogénéité, due à la présence d'un réseau de voiries composé de larges avenues plantées, d'un bâti implanté à l'alignement par rapport à la voirie et à l'omniprésence de l'élément végétal aussi bien dans les espaces privatifs que dans l'aménagement des espaces publics,
- une grande hétérogénéité, du bâti due à des périodes de constructions différentes et à la réalisation d'ensembles à la morphologie très marquée (habitat collectif, habitat individuel en bande, habitat individuel isolé).

L'architecture contemporaine de ces opérations crée une certaine hétérogénéité du paysage, contrebalancée par l'ordonnancement urbain et la forte présence de l'espace public. Cette continuité de l'urbanisation avec les communes voisines ne permet pas non plus l'émergence d'une cohérence interne forte.

Au sein de la ville nouvelle de Lognes, il est cependant possible d'identifier cinq « quartiers » résidentiels, délimités par des coupures urbaines (voies RER, boulevards, étangs,...) :

- Le quartier du Mandinet



Vue aérienne du nord du quartier du Mandinet, organisé autour du Grand Bassin et de la place des Colliberts.

Aux abords de la gare RER de Lognes – le Mandinet, une certaine densité du bâti a été privilégiée : l’urbanisation associe des immeubles de bureaux à des immeubles d’habitat collectif de hauteur R+4 à R+5. A cet endroit, un seul ensemble d’habitat individuel en bande est implanté rue Jehan Scarron.



Les Vermandines, square P.Lebon



Le Lafayette et le Cressent sur les rives de l'étang des Ibis

Le reste du quartier du Mandinet est constitué par des lotissements d’habitat individuel au bâti continu, mêlé à des petits collectifs de hauteur R+2.

Au sein de ce quartier, l’axe du boulevard du Mandinet compose un ensemble urbain remarquable, composé de maisons individuelles jumelées avec garage à l’avant, séparé par une contre-allée piétonne et des arbres d’alignement. Ce boulevard a fait l’objet d’un projet de requalification.



Les Maisons de la Place

- **Le quartier du Segrais**

Ce quartier possède l'organisation urbaine la plus lisible. Le long des boulevards urbains (boulevard du Segrais, boulevard Camille Saint-Saëns et Cours Gershwin) sont implantés des immeubles collectifs de hauteurs R+3, R+4, implantés en retrait par rapport à la voirie et le plus souvent résidentialisés (présence de clôtures séparatives autour des immeubles). Une plus forte densité a été recherchée au niveau du centre de proximité (carrefour entre le boulevard du Segrais et boulevard Camille Saint-Saëns), où les immeubles atteignent des hauteurs R+6.



Boulevard du Segrais



L'intérieur des îlots est réservé à l'habitat pavillonnaire, soit sous forme de logements individuels continus, alignés sur la voirie, type maisons de ville (rue Maurice Ravel), soit sous forme de logements individuels, isolés ou jumelés, avec jardins et clôtures (rue G. Verdi, allée J.P. Rameau).



Le Segrais Express, rue Maurice Ravel



Les Villas Washington, allée Rossini

- **Le quartier de la Tour d'Auvergne**



Vue aérienne du quartier de la Tour d'Auvergne, entre voie RER et étang du Maubuée

Ce quartier voit alterner deux séquences de composition urbaine :

- une première à l'est est identique à celle du Segrais : les immeubles de logements collectifs de hauteur R+3 sont implantés en bordure de la rue de la Tour d'Auvergne, alors que les cœurs d'îlots accueillent un habitat individuel, isolé (allée Le Vau) ou continu, aligné sur rue (rue Hector Guimard).



Les Jardins de Touraine, rue de la Tour d'Auvergne



Les Cottages de la Tour, rue Hector Guimard

- une seconde à l'ouest est inversée : les immeubles collectifs de hauteur R+4 sont implantés le long du plan d'eau (allée Le Nôtre, allée François Mansart) alors que l'individuel en bande est réparti le long des autres voies (rue de la Tour d'Auvergne, rue Gabriel).



Le Bord des Lacs, allée Le Nôtre



Résidence Le Talweg, rue de la Tour d'Auvergne

- **Le quartier de la Maillière**



Vue aérienne du quartier de la Maillière, entre VPO, étang des Ibis et étang des Pêcheurs.

Ce quartier présente une morphologie urbaine, où domine l'habitat collectif de hauteur R+3 / R+4, avec un seul ensemble d'habitat individuel en bande en cœur d'îlots, allée J.P.Sartre et allée Beaumarchais. Des petits immeubles continus, type « maisons de ville », sont également implantés rue Fernandel, passage Marivaux et square Sarah Bernard.



La Résidence du Square, place J.Vilar



Les Terrasses du Parc, mail G.Philipe

- **Le quartier des Hameaux**



Petits Collectifs du hameau des Noisetiers



Logements individuels, hameau des Pommiers

Ce quartier isolé du reste du territoire communal présente une forme urbaine très homogène. L'ensemble regroupe de petites entités de logements repliées sur elles-mêmes et difficilement pénétrables, réparties en arête de poisson de part et d'autre d'une épine dorsale, la rue du Bois de la Grange, qui s'achève en impasse. Les voies en impasse appelées Hameaux accueillent de petits ensembles de logements soit individuels en bande, soit petits collectifs de hauteur R+2.

2.6.3. Les zones d'activités :

L'essentiel de ces zones d'activités (zone d'activité de Paris-Est, parc d'activités du Mandinet/Segrais) est localisé de part et d'autre de l'A4. Il s'agit de zones d'activités dites classiques, constituées principalement de grandes emprises occupées par des entrepôts, mais également par quelques bureaux (rue Lech Walesa, boulevard du Segrais...).

Malgré la dimension importante des bâtiments, l'environnement paysager des zones d'activités reste agréable et aéré. Cette impression est rendue possible grâce notamment :

- à la hauteur limitée des bâtiments,
- au recul important des bâtiments par rapport aux voies de circulation et à la bonne intégration des parkings (situés en arrière des plantations ou d'une butte de terre ou encore du bâtiment lui-même),
- à l'importance des plantations le long des avenues et à l'intérieur des enceintes des entreprises,
- au dimensionnement important des axes de circulation à travers la zone industrielle (conformément à la ville nouvelle) qui intègrent le plus souvent une voie piétonne et une piste cyclable,
- à l'importance des espaces non construits comme l'aérodrome et les nombreux bassins de retenue largement plantés et aménagés.



Petits immeubles tertiaires, ZA de Paris-Est



Bâtiments d'activités dans la ZA du Mandinet

Le quartier du Mandinet accueille un ensemble d'immeubles de bureaux structuré d'une part autour du mail Barthélemy Thimonnier, d'autre part autour de la place de Libertés Publiques.



Immeuble d'activité Le Newton



Immeuble Selectinvest

La zone d'activités du Village en bordure du bois de Lognes accueille également un ensemble de bureaux composé de petits bâtiments en briques répartis de façon géométriques autour d'une voie de circulation intérieure.



Enfin, une zone à dominante commerciale a été implantée avenue de la Soubriarde et boulevard du Segrais, au débouché de l'échangeur de l'A4.

L'organisation urbaine des ZAC a respecté un objectif de qualité paysagère, en cohérence avec le site environnant, reposant à la fois sur la qualité paysagère des espaces publics et le traitement paysager des voies de circulation et sur la forte présence des espaces verts et plantés au sein des parcelles privées.

2.7. Le patrimoine urbain

2.7.1. Les découvertes archéologiques

Des outils préhistoriques en silex, pour les plus anciens de l'époque paléolithique inférieur, c'est-à-dire environ 200 000 à 100 000 ans avant J.C., ont été trouvés sur le site de Lognes. Par ailleurs, des fouilles conduites lors de la construction du RER ont permis de découvrir un gisement gallo-romain comprenant un habitat du IV^{ème} de notre ère, ainsi que de nombreux éléments métalliques (bracelets, outils, clous, pièces de monnaie...).

2.7.2. Le patrimoine ancien

Il est présent essentiellement dans le village :

- **L'église Saint-Martin** : à l'origine petite chapelle bâtie au 18^{ème} siècle (1713-1714), l'église de Lognes fut reconstruite au 19^{ème} siècle sur un terrain offert par Edouard André, alors maire de Lognes. Entreprise en 1887, la construction de l'église de Lognes a bénéficié des dons des familles André et Menier, comme en témoignent les épigraphes des nefs. Ce bâtiment constitue l'essentiel du patrimoine de la commune de Lognes. Elle n'est pas classée monument historique, mais elle contient néanmoins une statue de Saint Martin et une cloche, qui ont fait l'objet d'un classement au titre des objets mobiliers.
- **L'ancienne mairie – école.**



L'église de Lognes



L'ancienne mairie-école, devenue MJC

- **La fontaine.**
- **Le château du Mandinet**, dont la présence est attestée dès le 15^{ème} siècle, est devenu propriété de la famille Menier au 19^{ème} siècle. Il accueille alors un haras pour leurs écuries de course, puis un élevage porcin, qui cessera toute activité dans les années 1970, date du transfert du château à l'établissement public d'aménagement. Ces bâtiments, dans un fort mauvais état, ont été entièrement reconstruits à l'identique en 1989 et accueillent aujourd'hui l'Hôtel de Ville de Lognes.



La fontaine



L'hôtel de Ville

- **Deux fermes** aujourd'hui détruites, témoins des activités agricoles passées de la commune, sont restées en activité jusque dans les années 1980 : la ferme de Lognes, remplacée par l'hôtel Mercure, et la ferme du Segrais, remplacée par le centre technique municipal.
- L'ensemble des bâtiments de **la Ferme du Buisson** à Noisiel a été inscrit à l'inventaire des monuments historiques par arrêté en date du 12 juin 1986. Le nord-ouest de la commune de Lognes est concerné par le périmètre de protection instauré autour de ce site.

2.7.3. Le patrimoine récent

Lognes présente de nombreux exemples remarquables d'architecture contemporaine, aussi bien en matière de bâtiments publics que d'opérations privées de logements, d'activités ou de bureaux. Plusieurs prix départementaux d'architecture contemporaine de Seine-et-Marne ont été décernés à des constructions situées sur la ville nouvelle de Lognes :

Prix 1984 :

- Un immeuble d'habitation et de commerces, les Arcades du Mandinet, situé Place des Colliberts (architecte : N. Autheman, construit en 1979) ;
- Un groupe d'habitation, Résidence Claude Monet, située allée Le Vau (architecte Georges Pappas) ;



Les Arcades du Mandinet



La Résidence Claude Monet

Prix 1985 :

- Un poste de coupure EDF, réalisé sur le rond point entre les rues Jules Raimu, Gabriel et le cours des Lacs (architecte Antoine Grumbach) ;



Poste de coupure EDF

Prix 1986 :

- L'ancien siège social Control Data (architecte Jean Willerval), aujourd'hui occupé par le Ministère de l'Intérieur, situé à l'angle du Cours des Petites Ecuries et la rue Gabriel ;
- Le centre de distribution de la SEITA-groupe ALTADIS (architecte R.Butler), rue de la Maison Rouge ;



Centre de distribution de la SEITA



Morceau de ville, boulevard du Segrais

Prix 1987 :

- Un morceau de ville, constitué par l'ensemble immobilier « Le Parc du Segrais » (architecte H.Ciriani), situé à l'angle du boulevard du Segrais et du boulevard Camille Saint-Saëns ;

Prix 1990 :

- Le lotissement de la Forêt (architecte coordinateur C Huertas);

Prix 1997 :

- Les vestiaires-tribunes du Parc des Sports du Segrais ont obtenu un deuxième prix dans la catégorie équipements publics.



Le lotissement de la forêt



Les vestiaires-tribunes du parc des sports du Segrain

- D'autres architectures sur la commune peuvent être considérées comme remarquables, comme par exemple le Domaine du Segrain, allée J.P. Rameau ou la Résidence du Talweg, rue de la Tour d'Auvergne / rue Pierre Lescot :



Le Domaine du Segrain



Résidence Le Talweg

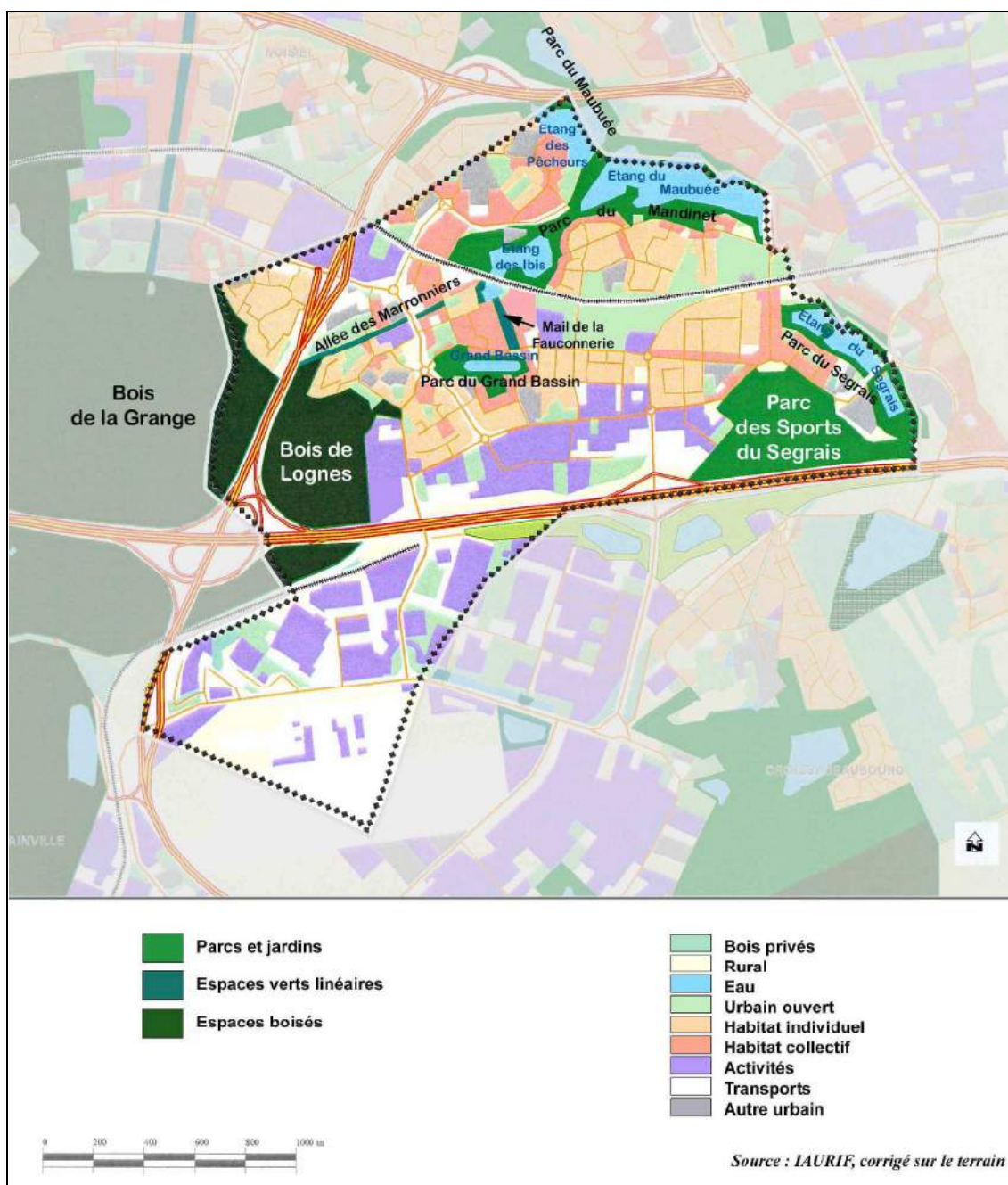
3. ESPACES NATURELS ET ESPACES VERTS REMARQUABLES

La construction de la ville nouvelle a profondément modifié le paysage naturel de Lognes et en particulier elle a supprimé l'essentiel des perspectives lointaines.

La flore présente initialement sur le territoire communal était caractéristique des prairies humides non amendées et des chemins forestiers argileux, humides et acides. Ces milieux ont disparu au fur et à mesure de l'urbanisation de la commune.

Du milieu naturel existant lors de la création de la ville nouvelle ne subsistent plus que les Bois de Lognes et de la Grange et quelques prairies. Le paysage de la commune de Lognes est à l'heure actuelle un paysage essentiellement urbain, où seule l'entité paysagère formée par les plans d'eau se dégage.

Figure 15 : Carte des espaces verts



Les inventaires les plus récents ont permis d'observer sur le territoire communal 334 espèces différentes, ce qui représente près du quart des espèces présentes en Ile-de-France. Certaines espèces floristiques sont protégées comme le séneçon à feuilles spatulées, la gesse tubéreuse ou le sison. Cette bonne diversité végétale dans une commune très urbanisée s'explique, notamment, par la présence :

- d'un bois possédant des mares, de larges allées avec bernes herbeuses et des fossés ;
- des plans d'eau de grande superficie ;
- des friches, notamment le long des grandes infrastructures de transports.

Ainsi, les espaces « naturels » et verts de la commune de Lognes présentent une grande diversité : espaces forestiers, parcs urbains ouverts, parcs paysagers autour des plans d'eau, grands mails plantés. De plus, un réseau structurant d'allées plantées relie les principaux bois et parcs de la commune, constituant un maillage fort entre ces espaces.

L'ensemble de ces espaces compose un cadre de vie de qualité, tout en présentant un potentiel naturel et écologique important. Ils constituent autant d'espaces verts de proximité très fréquentés des habitants.

3.1. Les espaces boisés : les bois de Lognes et de la Grange



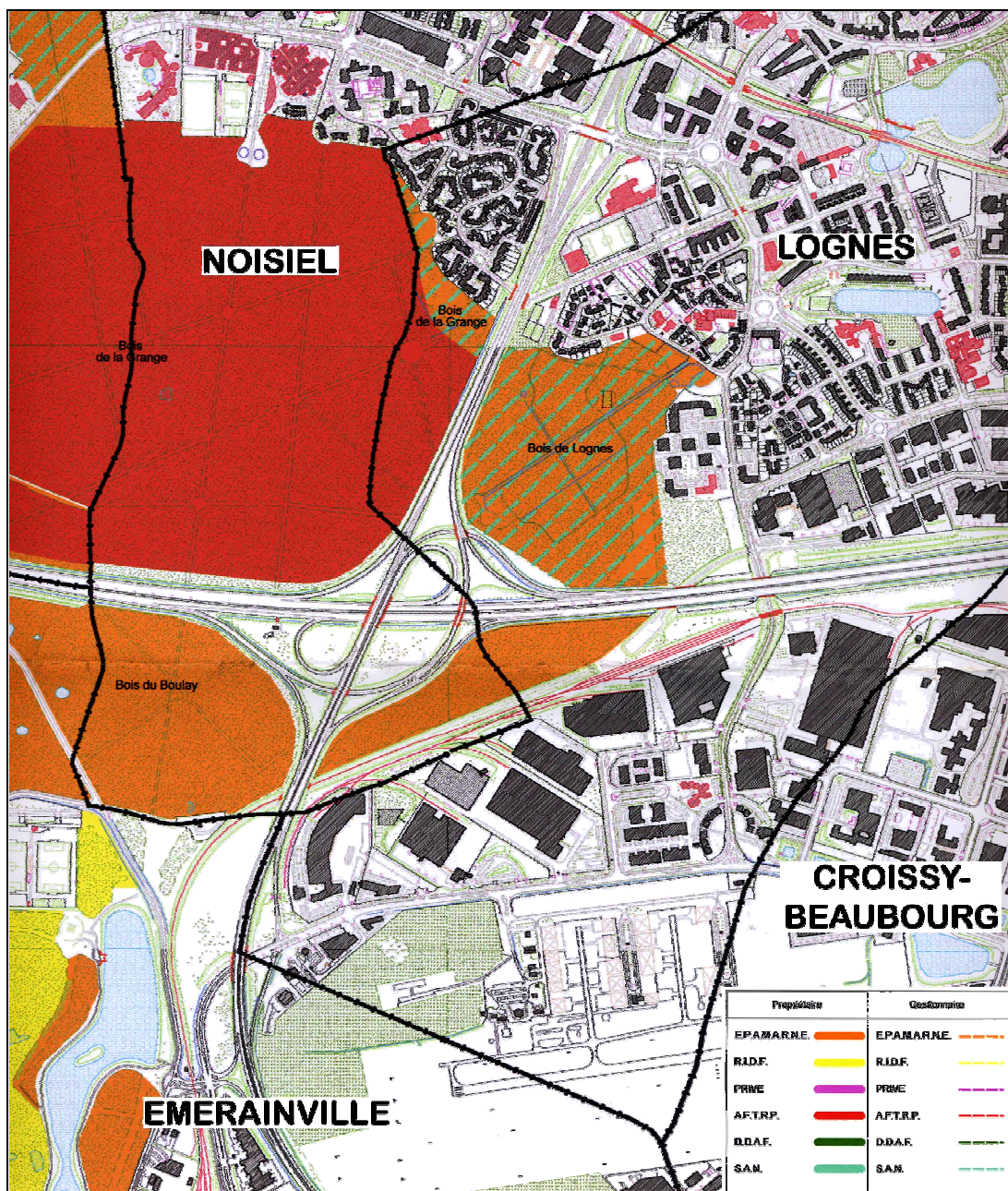
Les espaces boisés de Lognes se localisent à l'ouest du territoire communal, de part et d'autre de la RN999 et de l'A4. Ils constituent aujourd'hui un paysage résiduel, fortement morcelé par les infrastructures routières (A4, RN999, RN104).

Ils se composent :

- du **bois de la Grange**, à l'ouest de la RN999, dont seule une petite partie (8 hectares) est localisée sur le territoire communal de Lognes.
- du **bois de Lognes** à proprement parler, qui s'étend à l'est de la RN999. Il est coupé en deux par l'autoroute A4. L'espace boisé le plus vaste est constitué par les 20 hectares de bois situés au nord de l'A4. Une petite surface de 9 ha est localisée au sud de l'A4 entre la voie autoroutière et la voie de chemin de fer.

Le bois de Lognes, ainsi que la lisière du bois de la Grange, sont la propriété d'EPAMarne, mais leur gestion est assurée par le SAN du Val Maubuée qui a conclu à cet effet un contrat avec l'O.N.F. Le reste du bois de la Grange a été cédé en 2005 par l'A.F.T.R.P. à l'Agence des Espaces Verts de la Région Ile-de-France.

Figure 16 : Plan des espaces boisés du Val Maubuée



Source : SAN du Val Maubuée, mise à jour novembre 2002

Le bois est parcouru par un réseau d'allées forestières. En particulier, le bois de Lognes est traversé du Nord-Est au Sud-Ouest par une allée forestière, dite allée de l'étoile, qui aboutit au cœur du village de Lognes, à proximité de l'église, en face de la maison dite forestière, 39, rue de la Mairie.

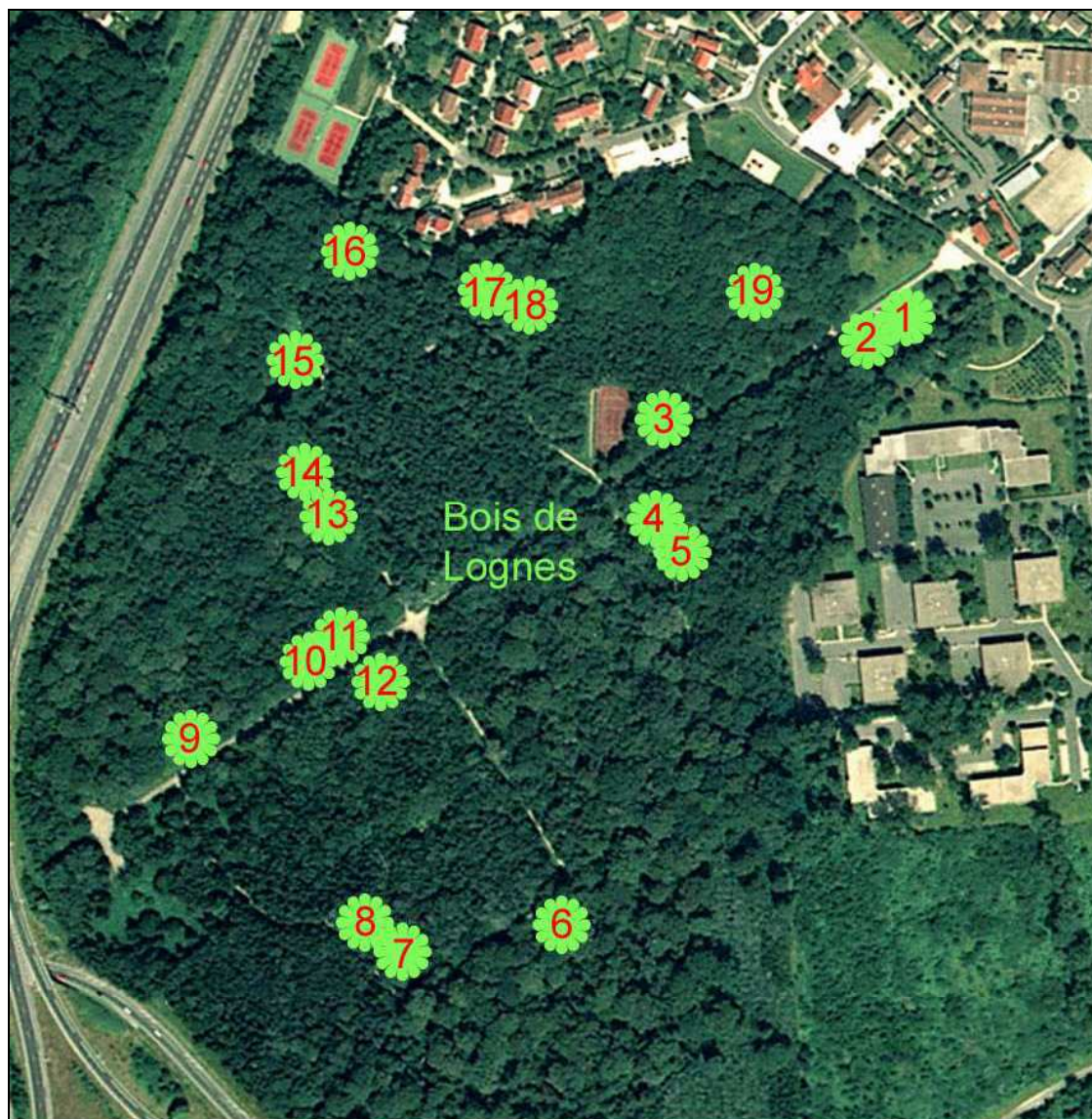
Un parcours botanique permet de découvrir trois grands types de milieux :

- les zones de bouleaux, que l'on trouve en lisère et qui sont le signe de la reconquête du milieu forestier ;
- la prairie et la mare, qui assure la transition entre l'espace urbain et le milieu forestier ;
- le taillis sous futaie, mode de traitement des boisements qui permettait de produire à la fois du bois d'œuvre et du bois de chauffe ou du charbon de bois.

La plupart des boisements sont des futaies ou taillis sous futaies de type chênaie-charmaie plus ou moins développés. La densité de ces boisements est assez forte, ce qui limite le développement du sous-bois.

Les principales essences d'arbres présentes dans le bois de Lognes sont le tilleul à grandes feuilles, le chêne sessile, le noisetier, le charme, l'orme, l'érable, le sapin de Nordmann, le bouleau verruqueux ou l'épicéa. Parmi ces essences, les chênes et les hêtres sont les plus nombreux. Le bois accueille également des essences plus rares, comme le thuya géant originaire d'Amérique du Nord.

Figure 17 : Situation des arbres remarquables dans le Bois de Lognes



Legende

- | | | |
|-------------------------------|----------------------|-------------------------|
| 1. Tilleul à grandes feuilles | 8. Sapin de Nordmann | 14. Taillis sous Futaie |
| 2. Prairie et mare | 9. Arbre remarquable | 15. Orme |
| 3. Zone de Bouleaux | 10. Noisetier | 16. Erable Champêtre |
| 4. Douglas | 11. Epicéa de Sitka | 17. Erable Sycomore |
| 5. Chêne sessile | 12. Thuya géant | 18. Anastomose |
| 6. Arbre remarquable | 13. Charme | 19. Merisier |
| 7. Bouleau Verruqueux | | |

Source : Mairie de Lognes

La tempête de 1999 a également frappé le bois de Lognes. Elle a principalement décimé les merisiers, dont il ne reste plus à ce jour qu'un seul représentant.

Les terrains situés dans le Village et le long de la rue de la Forêt (salle des fêtes et aire de jeu) peuvent être considérés comme faisant partie d'un site urbain constitué (lettre de la DDE en date du 25 janvier 1999). La zone d'inconstructibilité de 50 mètres ne s'applique donc pas. Cependant, lors de l'urbanisation du quartier dit des Hameaux de Lognes, à l'ouest de la RN999, une lisière a été volontairement préservée entre le bois de la Grange et les habitations.

D'un point de vue faunistique, le bois de Lognes a aussi conservé une certaine richesse malgré son intégration dans un contexte urbain. Si la présence de grands mammifères est pénalisée par la petite dimension du massif et son isolement, on remarque la présence de plus petites espèces mieux adaptées à la proximité urbaine (écureuils, fouines, hérissons,...) de même. 35 espèces d'oiseaux ont été répertoriées sur Lognes, parmi lesquelles le chardonneret élégant, le faucon crécerelle, la fauvette à tête noire ou le pic vert. Enfin, le bois de Lognes accueille deux espèces d'amphibiens protégées : les anoues et les urodèles.

Malgré une gestion écologiquement favorable, le bois de Lognes est l'un des plus pauvres du Val Maubuée. Ceci est dû à la conjugaison de plusieurs facteurs : sa faible surface, l'isolement induit par l'A4 et la RN999, le dérangement lié à son ouverture au public et aux nombreux cheminements tracés, la proximité de l'urbanisation, le début de mitage (tennis), la pollution chronique de certaines mares, le bruit, la perte du peuplement naturel au profit de l'enrésinement (extrémité sud-ouest).

Cependant, le bois de Lognes recèle encore des richesses biologiques principalement au niveau des batraciens et des oiseaux et ses divers rôles devraient l'amener à être préservé.

Ainsi, ces espaces boisés font partie d'une Z.N.I.E.F.F.* dite de type II, caractérisé par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel ou régional.

Une Z.N.I.E.F.F. est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales, caractéristiques du patrimoine naturel régional. On distingue deux types de Z.N.I.E.F.F. :

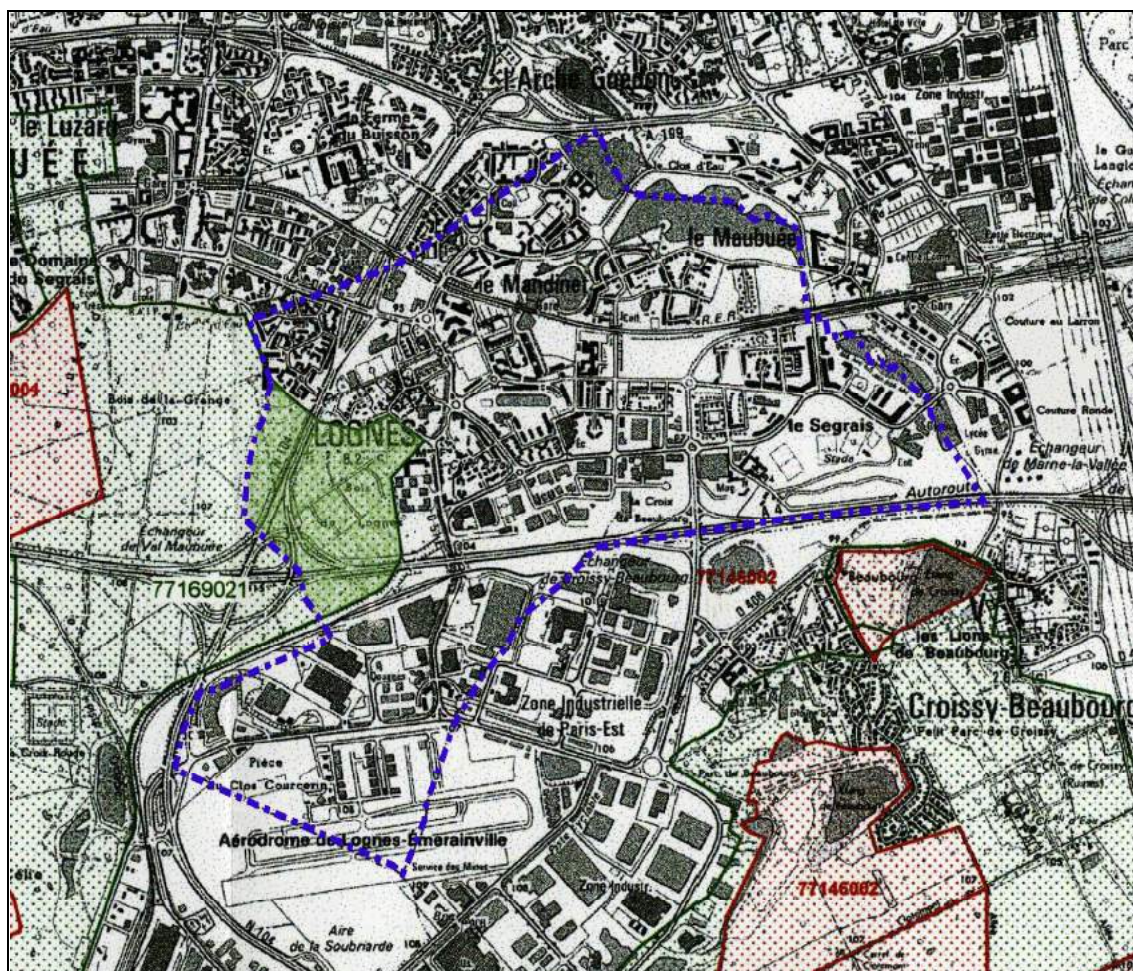
- les Z.N.I.E.F.F. de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les Z.N.I.E.F.F. de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

L'inventaire des Z.N.I.E.F.F. identifie, localise et décrit les sites d'intérêt patrimonial pour les espèces vivantes et les habitats. Etabli pour le compte du Ministère de l'Environnement, il constitue l'outil principal de la connaissance scientifique du patrimoine naturel et sert de base à la définition de la politique de protection de la nature. Il n'a pas de valeur juridique directe, mais permet une meilleure prise en compte de la richesse patrimoniale dans l'élaboration des projets susceptibles d'avoir un impact

* Z.N.I.E.F.F. : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

sur le milieu naturel. Ainsi, il doit être consulté dans le cadre de projets d'aménagement du territoire (documents d'urbanisme, création d'espaces protégés,...).

Figure 18 : Carte des Z.N.I.E.F.F. – périmètre de la ZNIEFF de type II sur la commune de Lognes



Source : Direction Régionale de l'Environnement d'Ile de France – 2000

De plus, ce boisement au contact direct du tissu urbain de la commune de Lognes est un lieu de promenade fréquenté, aussi bien par les riverains que par des utilisateurs plus lointains.

Il participe également à l'agrément paysager du village et de ses extensions récentes, en limitant les vues directes sur la RN999 et l'A4 et en les protégeant du bruit.

Enfin, il constitue un des éléments de liaison verte entre le Bois de la Grange et le Parc du Mandinet, élément de la coulée verte du Val Maubuée.

3.2. Les espaces verts de proximité

3.2.1. Les étangs et parcs : la coulée verte du ru Maubuée

Parallèlement à la disparition des espaces boisés et agricoles, l'urbanisation de la ville nouvelle s'est accompagnée de la création de nouveaux espaces verts, réalisés en particulier sous forme de grands parcs, agrémentant les abords des plans d'eau régulateurs, réalisés le long du cours du ru du Maubuée. Ils forment aujourd'hui un nouvel ensemble paysager, caractéristique de la ville nouvelle, et en constituent l'un des principaux attraits.

Le suivi écologique des plans d'eau du Val Maubuée a permis d'observer régulièrement 13 espèces d'oiseaux sur les plans d'eau, telles que le canard colvert, le grand cormoran, la foulque macroule ou la grèbe huppé.

De même, les étangs accueillent une faune aquatique riche (brème, brochet, carassin, carpe, gardon, sandre), qui attire sur les berges de nombreux pêcheurs.

Chaque parc compose une entité paysagère possédant son caractère propre.

- **Le parc du Mandinet.:**

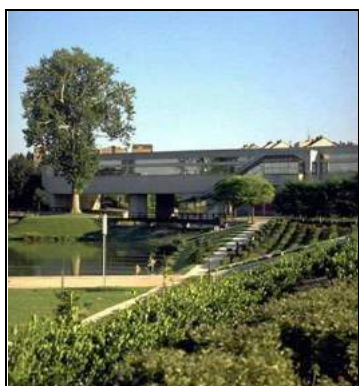
Réalisé autour de deux plans d'eau (l'étang du Maubuée et l'étang des Ibis), le parc du Mandinet fédère les communes de Torcy et de Lognes. Sa surface est de 11 hectares environ, sans compter les plans d'eau. Le cours des Lacs offre une très belle vue dégagée sur l'étang du Maubuée et l'urbanisation de Lognes en arrière plan.



Etang du Maubuée



Passage quotidien vers la gare, le parc du Mandinet constitue en outre le lieu fédérant les différents quartiers de la commune (Segrais, Tour d'Auvergne, Maillière, Mandinet). La gare de Lognes / Le Mandinet, posée comme un pont au-dessus de l'étang des Ibis, marque fortement le paysage communal.



La gare RER



L'étang des Ibis

• *Le parc du Grand Bassin :*

Cet espace vert s'étend sur 3 hectares. Il s'organise autour d'un plan d'eau de forme géométrique : le Grand Bassin. Ce parc de proximité, peu visible depuis l'extérieur, possède cependant la fonction urbaine la plus évidente, notamment à son extrémité Est. A cet endroit, la place des Colliberts représente un lieu de passage fréquenté, en raison de la proximité de commerces et d'équipements publics structurants comme la Maison de l'Enfance et de la Famille, le L.C.R. des Colliberts de le Groupe Scolaire du Four. Cette vaste esplanade a de plus bénéficié d'une importante opération de réaménagement, qui a permis d'améliorer la lisibilité de cet espace public. Le mail de la Fauconnerie descendant vers l'étang des Ibis permet de relier la place à la station de RER et au parc du Mandinet.



Vue du Grand Bassin depuis l'ouest



Vue du Grand Bassin depuis la place des Colliberts

Très fréquenté par les habitants du voisinage, le parc du Grand Bassin offre une vue agréable sur l'eau et la faune qui anime les berges. Le parti d'aménagement est très lisible et varié sur une surface pourtant réduite : zone naturelle, terrain de sports, plaine de jeux, place minérale s'articulent autour d'un élément fédérateur bien mis en valeur, l'eau.



Berges du Grand Bassin

- **Le parc du Maubuée :**



Etang des Pêcheurs

Organisé sur 28 hectares de façon linéaire autour de trois plans d'eau de retenue des eaux pluviales (l'étang des Pêcheurs à cheval sur Lognes et Torcy, l'étang de Beauregard et l'étang de l'Ecluse à cheval sur Noisiel et Torcy), c'est un lieu fédérant les communes de Noisiel, Torcy et Lognes. Il crée ainsi une coulée verte jusqu'à la Marne, autour de laquelle se développe l'urbanisation. Situé dans la continuité du parc du Mandinet, très structuré, ce parc est d'un caractère différent. Le sentiment de nature est mis en valeur, les plantations ont été étudiées sous un angle écologique et leur organisation souligne les modelés du sol. Des écrans visuels favorisent l'illusion d'espace et assurent une isolation par rapport à l'extérieur.



Berges de l'étang des Pêcheurs

- **Le parc du Segrais :**



Etang du Segrais Sud

Ce parc, réalisé autour de deux plans d'eau (étangs du Segrais Nord et Sud), fédère les communes de Lognes et de Torcy. D'une surface d'environ 7 hectares, il constitue un lieu de détente et de promenade privilégié pour la population des zones urbanisées limitrophes, et en particulier pour les habitants du quartier du Segrais. Il contribue également fortement à l'agrément des ensembles de logements qui possèdent une vue sur cet espace vert.



Berges de l'étang du Segrais Nord



Etang du Segrais Sud

3.2.2. Le Parc des Sports du Segrais :



*Vue aérienne du Parc des Sports du Segrais
Photothèque EPAMarne, Eric Morency, 1998*

Le parc du Segrais, d'une superficie de 22 hectares, est situé à l'extrémité Sud-Est de la commune, en bordure de l'autoroute A4. Il est propriété de l'EPAMarne, mais sa gestion est assurée par le SAN du Val Maubuée. Il a été réalisé sur une ancienne décharge de terre, provenant de la réalisation d'infrastructures importantes (A4, étangs...), qui forme une butte de forme triangulaire, d'une hauteur de 15 à 20m. Situé dans l'axe du boulevard Camille Saint-Saëns, il marque fortement le paysage du quartier du Segrais en bouchant toute perspective vers l'A4 et offre de nombreux points de vue sur l'urbanisation de la ville nouvelle.

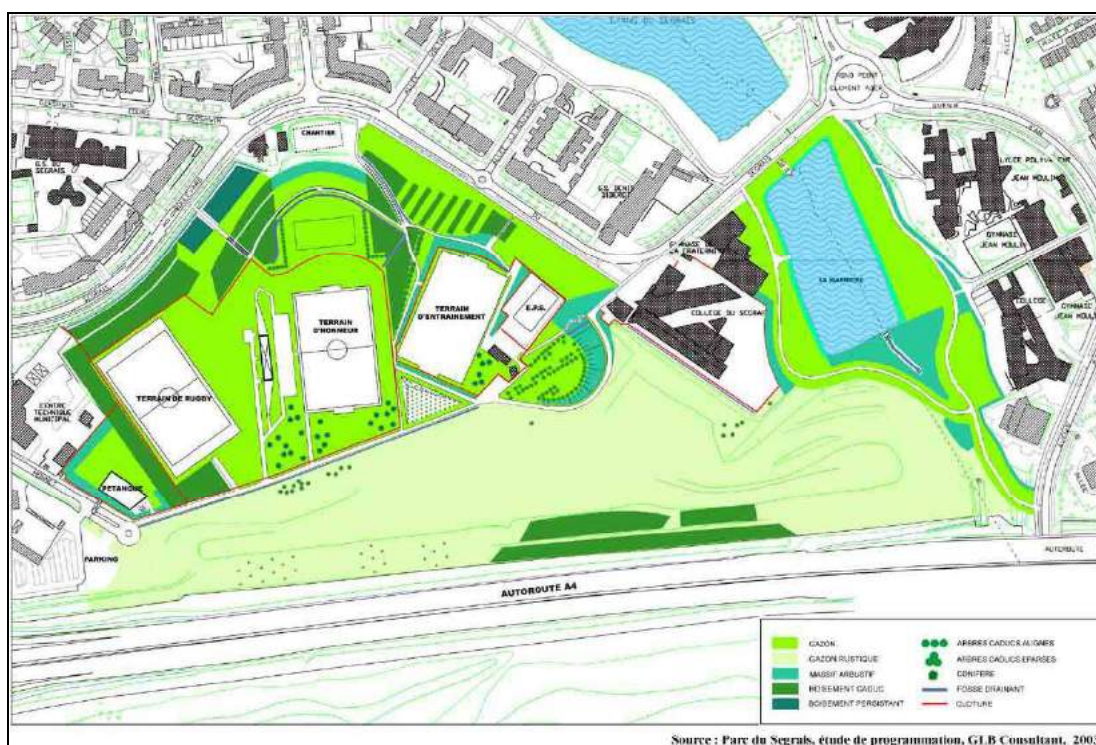


Le Parc des Sports du Segrais



Le verger

Figure 19 : Espèces plantées du Parc des Sports du Segrais (d'après le document MERISTEM)



Ce parc possède une vocation mixte : au sein d'un espace paysager destiné à la promenade, des installations sportives de plein air ont été réalisées (terrains de football, terrain de rugby, boulodrome...). La partie Est du Parc des Sports du Segrais, proche du Parc du Segrais, assure la continuité avec les grands espaces verts publics et vient conforter la « trame verte » du Val Maubuée. Le Parc des Sports du Segrais apparaît ainsi comme le dernier maillon de la chaîne nord/sud des parcs du ru de Maubuée.

3.2.3. Les grands mails plantés

Ces grands mails sont des éléments linéaires forts qui structurent la trame urbaine de la Ville Nouvelle. Certains sont des axes historiques (allée des Marronniers, allée de la Chocolaterie à Noisiel), hérités des grandes allées menant à des domaines. L'aménageur les a conservé ou a repris cette idée pour structurer la ville nouvelle de liaisons piétonnes arborées. Ils connectent aujourd'hui les quartiers d'habitat aux espaces verts de promenade et de loisirs. Leur valeur paysagère forte marque également le paysage de Lognes.

- **L'allée des Marronniers :**



L'allée des Marronniers

Historiquement, cette allée de 650 mètres de long, orientée est/ouest, plantée d'un double alignement de marronniers, reliait le village et le bois de Lognes à la ferme du Mandinet. Elle fait aujourd'hui partie des principaux mails structurants du Val Maubuée et assure la continuité des cheminements piétonniers entre le Parc du Mandinet et le bois de Lognes. Elle se poursuit vers le bois de la Grange et le quartier des Hameaux de Lognes, par un passage souterrain sous la route de la Brie.

L'allée des Marronniers constitue également l'axe de liaison entre le village de Lognes et le nouveau centre urbain, qui s'organise autour de la station du RER. Elle constitue à la fois une trame paysagère de liaison et un espace de respiration dans le tissu bâti. Elle a servi d'axe de référence et de composition à l'ensemble des développements urbains qui l'environnent.

- **Le Mail de la Fauconnerie :**

Ce mail, orienté Nord/Sud dans le sens de la plus forte pente, relie le parc du Grand Bassin et la place des Colliberts d'une part, au parc du Mandinet, à la station RER et à la Mairie d'autre part.

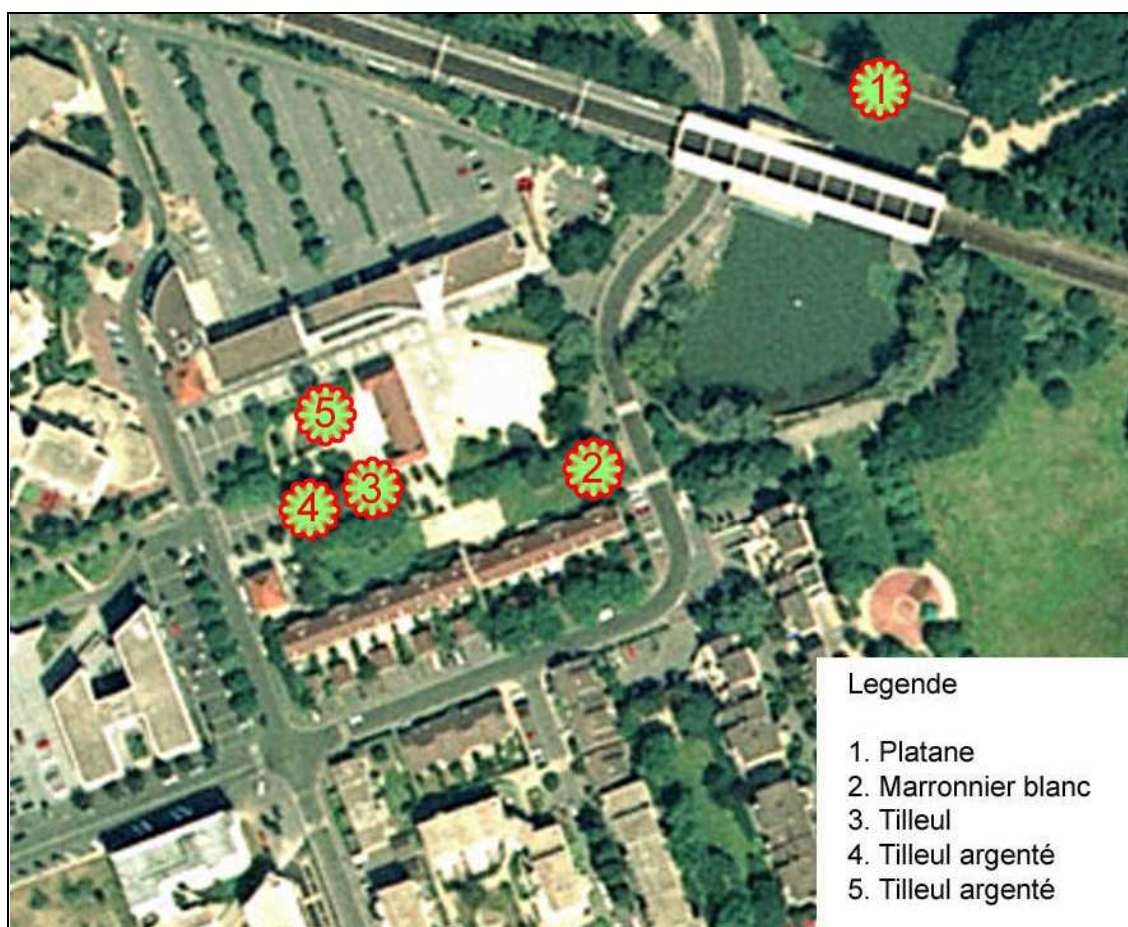


C'est un large tapis vert en escalier, dont la frange est constituée par deux allées plantées de platanes et desservant des places de repos, points de rencontre pour les habitants du quartier. Son articulation avec la place des Colliberts a été réaménagé et accueille un espace de jeux pour les plus petits.



3.2.4. Les arbres remarquables

Figure 20 : Plan des arbres remarquables



Source : Mairie de Lognes (étude datant de 1999).

Le Parc du Mandinet possède un arbre remarquable localisé sur l'île au milieu de l'étang des Ibis.

Arbre n°1 – Platane : Cet arbre situé sur l'étang des Ibis a été volontairement préservé lors de la réalisation des plans d'eau. D'un âge approximatif de 70 ans, il atteint une hauteur de 25 à 30 mètres. Il présente un port très étalé dû à sa position isolé. C'est un arbre remarquable par sa taille, mais également par sa position (au milieu d'un îlot relié aux rives par des passerelles en bois).



Arbre n°2 – Marronnier Blanc. Situé sur l'esplanade des Droits de l'Homme à l'arrière de l'Hôtel de Ville, cet arbre âgé d'environ 75 ans atteint une hauteur de 25 mètres. Il possède une forme très élancée mais déséquilibrée, peut-être du fait de son appartenance à l'origine à une forêt.

Le parc devant l'Hôtel de Ville accueille également des arbres dont la taille et la qualité méritent d'être soulignées (arbres n°3, 4 et 5 du plan suivant).

Ces arbres, hérités de l'époque où en lieu et place de l'Hôtel de Ville se trouvait le château du Mandinet, se trouvent aujourd'hui intégrés dans le tissu urbain de la ville nouvelle. En ce sens, la place devant l'Hôtel de Ville constitue un témoignage du passé sur le territoire communal. Ces arbres participent pleinement au cadre de vie agréable de Lognes.



Vue vers la mairie sous le tilleul argenté (arbre n°4)



Tilleul argenté (arbre n°5)

Arbre n°3 – Tilleul. Cet arbre âgé d'environ 40 ans possède une hauteur de 20 mètres. Le tronc se divise en cinq branches d'un diamètre important. Les branches principales sont rapprochées ce qui leur donne un aspect élancé. Le reste du branchage est constitué de branches fines.

Arbre n°4 – Tilleul argenté. Cet arbre, dont l'âge avoisine les 40 ans, possède une hauteur de 15-20 mètres. Le tronc se divise en deux branches principales sur lesquelles se développent des branches assez petites. L'absence de branches moyennes donne à ce tilleul argenté un aspect très élancé.

Arbre n°5 – Tilleul argenté. Cet arbre cinquantenaire d'une hauteur de 20 mètres présente un tronc élancé. Le houppier est formé à cinq mètres du sol. Le branchage et les ramifications sont étalés, ce qui démontre que cet arbre a eu l'espace nécessaire pour se développer. Il était donc probablement déjà isolé.

Le prix du paysage et de l'environnement de Seine-et-Marne a récompensé en 1993 la trame verte du Val Maubuée. Le jury a mis en avant une démarche visant à constituer dans le cadre d'une urbanisation récente un environnement quotidien agréable.

4. LA VOIRIE ET LES DEPLACEMENTS

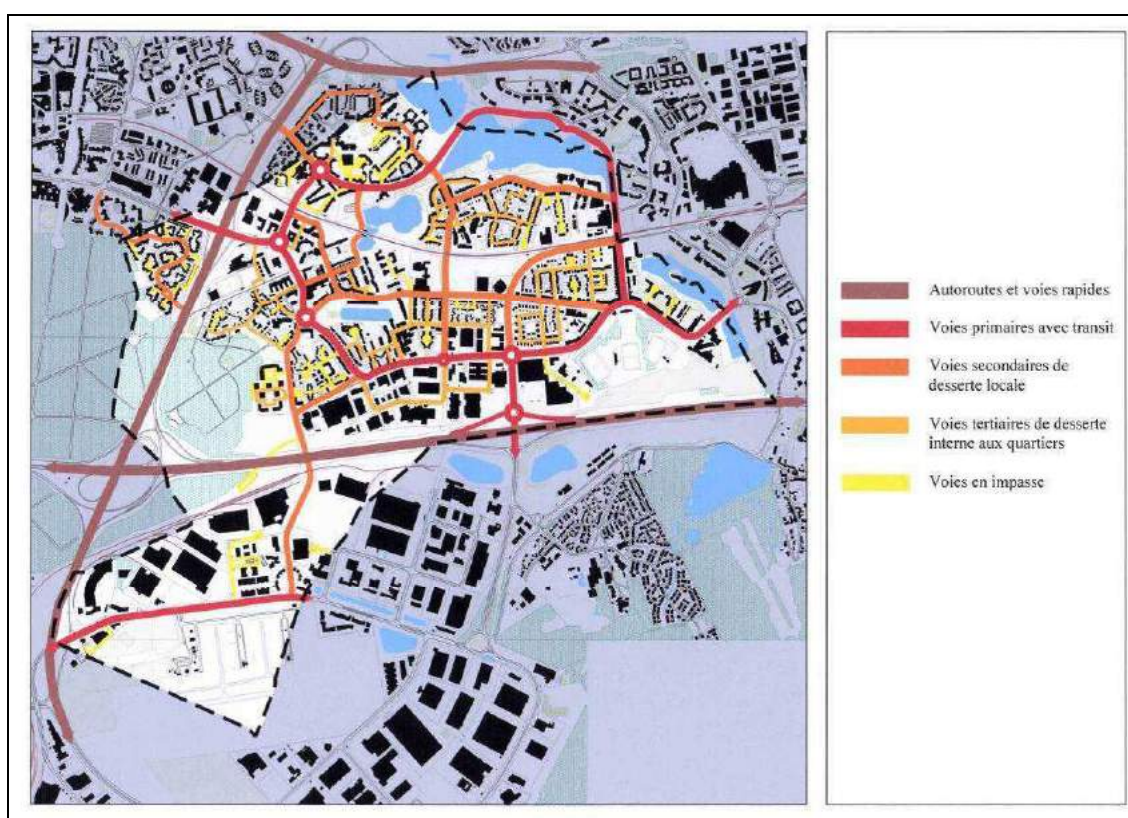
La commune de Lognes bénéficie d'un très bon niveau de desserte, grâce à une localisation privilégiée par rapport aux axes de transports structurants régionaux.

4.1. La voirie

4.1.1. Les voiries nationales

La commune de Lognes bénéficie d'une part d'une accessibilité remarquable par rapport aux axes routiers majeurs qui la longent ou la traversent (A4, Francilienne, RN999, A199) et d'autre part d'un très bon niveau de desserte routière interne.

Figure 21 : Carte du réseau viaire de Lognes



Source : Atelier TEL

Le réseau autoroutier desservant le territoire communal est composé de quatre grands axes, de dimension nationale ou régionale.

D'une part, on compte deux voies de direction est/ouest :

- **L'autoroute A4**, réalisée en 1975, assure une fonction radiale de dimension nationale. Elle permet la liaison entre Paris et Reims. Cet axe de communication, à 2 x 4 voies dans la traversée de Lognes, supporte un trafic de 140 000 véhicules / jour. Elle offre une bonne accessibilité d'une part vers Paris, d'autre part vers l'est de l'Ile de France et au-delà vers l'est de la France et les grandes régions européennes (Sud de la Belgique, Luxembourg, Ouest de l'Allemagne). Elle permet tout particulièrement une desserte rapide des zones d'activités localisées sur ses flans, ce qui permet de limiter le trafic de poids lourds à l'intérieur des communes. Elle est toutefois utilisée localement comme axe de desserte interne au territoire de Marne-la-Vallée.

Deux échangeurs permettent de desservir le territoire de Lognes : l'échangeur du Val Maubuée, via la VPO, ou l'échangeur de la Soubriarde, qui permet d'accéder directement aux zones d'activités (Parc d'activités du Mandinet, zone d'activités de Pariest) et commerciales (centre commercial de Valorée). Intégrée à un réseau de communication d'envergure nationale et européenne, cette autoroute constitue un atout exceptionnel en terme de perspective de développement, notamment économique.

- **L'autoroute A199**, ou Voie Primaire Nord (V.P.N.) ou route de la Marne, borde la commune à son extrémité nord. Voie autoroutière à 2 x 2 voies, elle accueille 20 000 véhicules / jour. Elle permet une desserte interne à Marne-la-Vallée et en particulier de relier Noisy-le-Grand à Torcy. Plusieurs barreaux perpendiculaires permettent de la relier à la A4. Le S.D.R.I.F. et le Schéma Directeur Local prévoient son prolongement à terme vers l'A104. Ce projet semble aujourd'hui abandonné au profit d'une voie express traitée en boulevard urbain, qui rejoindrait la RD 418. Néanmoins, l'accessibilité de la A199 depuis le territoire de Lognes est limitée, puisque les échangeurs les plus proches sont situés soit avenue Georges Brassens à Torcy, soit boulevard Salvador Allende à Noisiel.

Deux voies d'orientation nord/sud permettent d'une part de connecter la A4 à la A999 et d'autre part d'établir la continuité de la Francilienne (A104) :

- **La RN999**, ou Voie Primaire Ouest (V.P.O.) ou route de la Brie, borde la commune à l'ouest. Elle prolonge au nord la RN104 au-delà de l'échangeur du Val Maubuée. Elle relie l'A4 et l'A199, qui traversent le secteur du Val Maubuée d'ouest en est, et constitue ainsi une liaison Nord/Sud du secteur du Val Maubuée. Elle supporte des trafics de l'ordre de 25 000 véhicules / jour. Une sortie Lognes/Noisiel permet d'accéder à la commune. Cependant, l'existence que d'un demi-échangeur limite son usage, puisque le territoire de Lognes n'est pas directement connecté en direction de la VPN au nord.
- **La RN104** constitue avec l'A104 l'un des maillons de la Francilienne, axe à 2 x 2 voies de contournement de l'agglomération parisienne. La Francilienne assure une fonction tangentielle de dimension régionale en mettant en relation le nord de l'Île de France avec le Sud du département de la Seine-et-Marne. Elle accueille sur ce tronçon un trafic de 105 000 véhicules par jour. Lognes est ainsi directement reliée aux pôles économiques de Roissy, Melun ou Sénart. La zone d'activités de Paris-Est dispose d'un accès direct à la Francilienne par l'échangeur du boulevard du Courcerin. Cette liaison tangentielle joue un rôle de plus en plus important compte tenu de l'évolution de la mobilité francilienne, largement marquée par la progression des déplacements de banlieue à banlieue. L'élargissement à 2x3 voies du tronçon compris entre la A4 (échangeur du Val Maubuée) et la RN4 (sortie Pontault-Combault) est en cours dans le cadre d'un projet d'intérêt général.

Ces infrastructures confèrent indéniablement à la commune de Lognes une accessibilité exceptionnelle, en particulier avec Paris et les principaux pôles économiques de l'Île-de-France.

Cependant, elles constituent également d'importantes coupures urbaines, isolant certains quartiers, mais également les communes voisines, du territoire communal.

4.1.2. Les voiries locales

Le réseau viaire de Lognes comprend :

- un réseau primaire composé d'un anneau de boulevards « périphériques » au territoire communal (boulevard du Mandinet, boulevard du Segrais, boulevard Camille Saint-Saëns, Cours des Lacs, boulevard de la Malvoisine) et de voies de maillage de cet anneau (cours des Petites Ecuries, Cours Georges Gershwin, rue Gabriel, boulevard Frédéric Chopin et rue de la Tour d'Auvergne).

Ces boulevards urbains, articulés entre eux par des ronds-points à sens giratoire, ont été dimensionnés dès l'origine comme des voies de circulation rapide, afin de permettre la fluidité du trafic automobile. Leur dimensionnement important permet en outre d'intégrer le plus souvent une voie piétonne et une piste cyclable. Ce réseau primaire largement dimensionné et exceptionnellement dense est caractéristique des villes nouvelles.

Certaines voies de desserte locale sont départementales : boulevard du Mandinet et boulevard du Segrais pour partie (RD 10 p), avenue de la Soubriarde et boulevard de Courcerin.

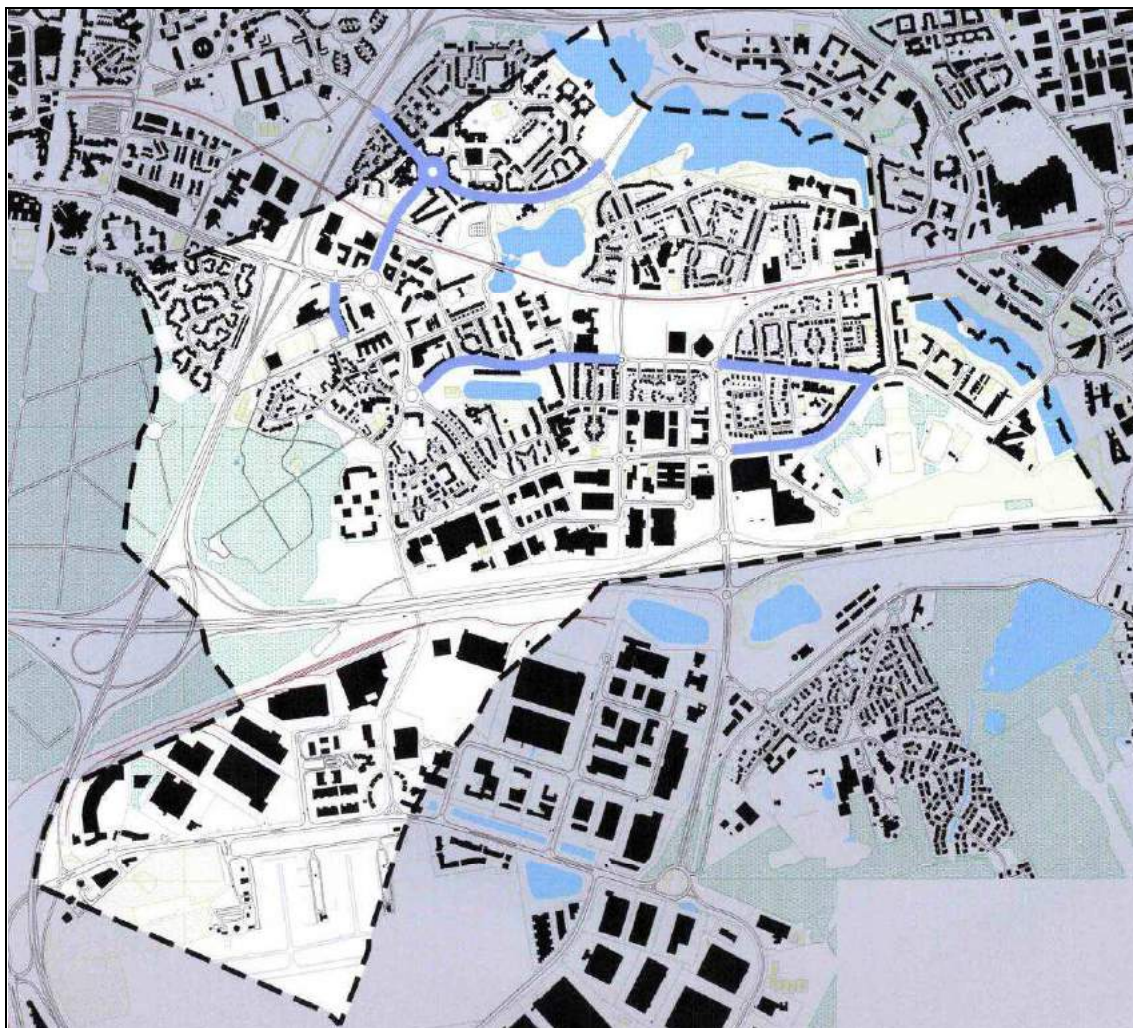
La plupart de ces grands axes structurants possèdent une double vocation :

- d'une part, ils permettent de relier les différentes communes du Val Maubuée entre elles. En ce sens, ils constituent des voies de transit permettant notamment le délestage des voies autoroutières régulièrement saturées.
- d'autre part, ils permettent la liaison entre les différents quartiers et assurent une desserte locale, puisqu'un certain nombre d'entre eux sont bordées d'habitations.

Cette confusion entre fonction de transit et fonction de desserte locale est à l'origine de nombreux dysfonctionnements. En effet, la conception de ces voies favorise une vitesse excessive des véhicules, peu compatible avec la traversée de quartiers d'habitations et laissant en fin de compte peu de place aux liaisons douces. Ainsi, elles accentuent la coupure entre les quartiers qu'elles devaient à l'origine réunir.

Aussi, afin de concilier ces deux fonctions, un certain nombre de zones 30 et des aménageurs modérateurs de vitesse ont été réalisées sur le tracé des boulevards et cours de la commune, notamment lors de la traversée des centres de quartier (cours des Lacs et place Charles Cros, boulevard du Segrais/ boulevard Camille Saint-Saëns...) ou à proximité des équipements publics, notamment scolaires. De plus, les poids lourds de plus de 3 tonnes en transit ont interdiction de circuler sur le boulevard du Segrais entre le rond point Clément Ader et la rue Jean Monnet, en raison du grand nombre d'établissements scolaires et sportifs présents dans le secteur. Un fléchage les incite à emprunter préférentiellement l'axe de la A4.

Figure 22 : Carte des zones 30



Source : Atelier Tel, à partir d'un document du SAN du Val Maubuée

Enfin, des projets de réaménagement de ces boulevards urbains (boulevard du Mandinet, boulevard Camille Saint-Saëns) en faveur d'un meilleur partage de la voirie et d'une réduction de la vitesse ont été également réalisés.

D'autres projets sont envisagés, notamment sur la rue de la Tour d'Auvergne ou la rue de la Maison Rouge.



Aménagement du boulevard Camille Saint-Saëns

Enfin, le passage de la voie de RER constitue une importante coupure dans le réseau viaire de la commune. Peu de voies routières traversent les voies ferrées (le boulevard de la Malvoisine, la rue Jehan Scarron, la rue Gabriel, le cours des Lacs) et permettent ainsi d'assurer la connexion entre les différents quartiers.

- un réseau secondaire et tertiaire composé de rues, allées, passages, qui ont une vocation uniquement de desserte locale et de desserte interne des quartiers. Ce réseau comprend un nombre important de voies en impasse. Ces voies sont

communales ou appartiennent aux différents ensembles immobiliers qu'ils desservent.

La ville de Lognes a entrepris une politique de rétrocession à la commune de ces voies tertiaires privées ouvertes à un usage public, afin d'en clarifier l'usage et l'entretien.

4.2. Le stationnement

Le caractère récent de la ville nouvelle a permis d'intégrer pleinement le rôle de l'automobile dans la conception de l'urbanisation. Ainsi, la commune de Lognes comprend un nombre important d'emplacements de stationnement.

4.2.1. Le stationnement résidentiel

Du fait du caractère récent de l'urbanisation, 93,4% des résidences principales de Lognes sont dotées d'un garage, d'un box ou d'un parking (contre 72% des résidences principales de Seine-et-Marne).

Les logements collectifs sont dotés de nombreux parkings sous immeubles, que ce soit en copropriété ou dans le parc social. De plus, dans certains programmes, les locataires disposent de boxes. Mais nombreux sont les automobilistes qui délaissent leur parking en sous-sol au profit de stationnement en surface, malgré l'absence de problèmes d'insécurité notables.

Les programmes de pavillons sont dotés de garages attenants et même d'emplacements de stationnement, face à l'habitation. Ce sont souvent des espaces enherbés ou en terre battue devant la clôture de l'habitation. Cependant, il est possible d'observer un certain nombre de stationnements anarchiques au sein de certaines zones pavillonnaires.

4.2.2. Le stationnement « visiteurs » (travail, commerces, services, équipements,...)

• Le Parc de Stationnement Régional (P.S.R.) :

Afin de favoriser la multimodalité, un parc de stationnement régional (P.S.R.) de 312 places a été aménagé à proximité immédiate de la station RER de Lognes – Le Mandinet. Cependant, ce parking est aujourd'hui saturé.

En effet, la RATP estime que 630 véhicules en rabattement vers le RER A converge chaque jour vers la gare de Lognes. Or le parking n'offrant que 300 places, il existe un déficit théorique de 130 places, si l'on considère seulement les utilisateurs de la gare RER.

Plusieurs faits peuvent expliquer la saturation de ce parc de stationnement :

- d'une part, sa gratuité attire des usagers qui n'habitent pas dans la zone de rabattement « naturelle » de cette gare, ce qui tend à accentuer l'engorgement ;
- d'autre part, la localisation du P.S.R. à proximité immédiate de pôles d'emplois, de services et de commerces attire des usagers autres que ceux en rabattement sur la gare RER. Le stationnement des usagers de la gare entre donc directement en conflit avec les employés des bureaux adjacents.

Ainsi, on peut observer un report des usagers du RER sur les parkings situés aux abords de la gare (place des Libertés Publiques, rue Nicolas Appert,...) et le

développement d'un stationnement anarchique sur les rues adjacentes (le long des rues Nicolas Appert et Louis de Chardonnet en particulier).

- **Le stationnement le long des boulevards urbains :**

Conçues pour l'usage de la voiture, ces voiries largement dimensionnées intègrent le plus souvent une bande de stationnement de part et d'autre de la chaussée ou du terre-plein central. C'est le cas notamment le long des boulevards du Segrais, boulevard Camille Saint-Saëns, cours des Lacs, cours Georges Gershwin, boulevard du Mandinet, boulevard de la Malvoisine, rue de la Tour d'Auvergne...

Ces places servent à la fois au stationnement résidentiel des habitants des logements riverains et au stationnement de courte durée aux abords des centres de quartiers (fréquentation des services, commerces,...).

- **Le stationnement commercial et d'activités :**

Au niveau des centres de quartier, un certain nombre d'emplacements de stationnement ont été prévus, que ce soit le long de la chaussée (Cours des Lacs au niveau de la place Charles Cros, boulevard du Segrais, rue du suffrage Universel) ou de places aménagées (place des Libertés Publiques, boulevard du Segrais, place des Colliberts, allée Paul Claudel...). Ce stationnement à proximité des pôles commerciaux est le plus souvent classé en zone bleue. Il est cependant insuffisant en de nombreux endroits et donne lieu à des stationnements anarchiques, en pleine voie ou sur les arrêts autobus, notamment le long du cours des Lacs.

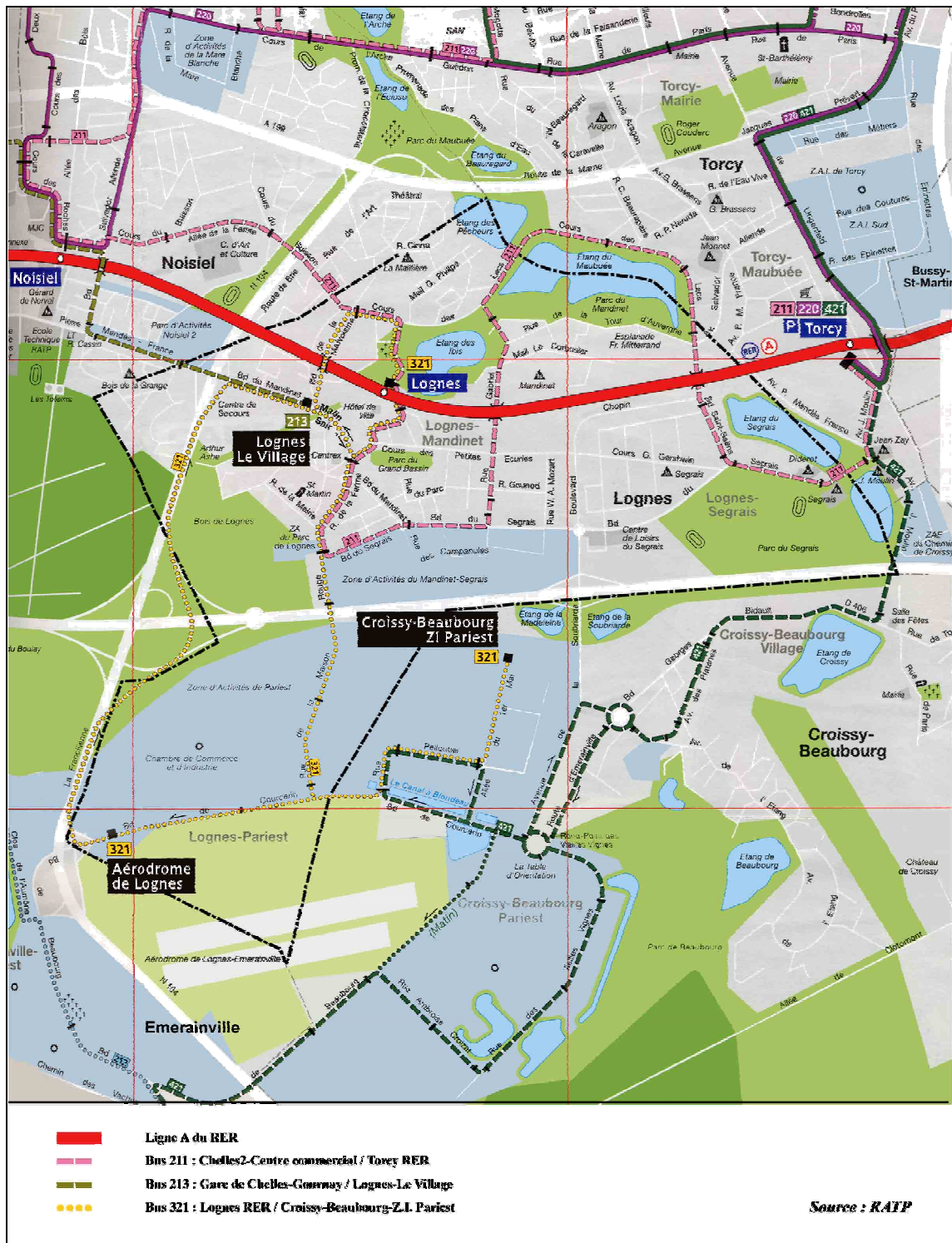
Par ailleurs, les moyennes et grandes surfaces commerciales sont dotées de parkings réservés à leur clientèle.

De même, dans les zones d'activités, notamment dans le parc d'activités du Mandinet / Segrais et la zone d'activités de Pariest, la réglementation imposait que les entreprises soient dotées d'un parking pour leurs employés et pour leurs visiteurs, afin d'éviter tout report de stationnement sur la voie publique.

4.3. Les transports en commun

Les transports en commun tiennent une place importante dans l'urbanisation de la ville nouvelle, puisque la ligne A du RER a été conçue préalablement à l'urbanisation de la ville nouvelle, afin de constituer l'épine dorsale des nouveaux quartiers.

Figure 23 : Carte des transports en commun (réseau R.A.T.P.)



4.3.1. Le RER

La commune est desservie par la ligne A du RER (branche de Chessy-Marne-la-Vallée), qui la met à environ 30 minutes du centre de Paris. La fréquence de la ligne A est d'environ 220 trains par jour dans les deux sens. Le nombre d'entrants journaliers était de 5 665 voyageurs en 1999 et avait de plus augmenté de 8,4% entre 1990 et 1999. La RATP estime que depuis 1981 le nombre de voyageurs a été multiplié par 7.

La station principale de desserte de la commune est « Lognes-Le Mandinet », mais les habitants résidant à l'est du territoire communal (quartiers du Segrais et de la Tour d'Auvergne) peuvent utiliser la station de Torcy/Marne-la-Vallée et ceux de l'ouest (quartier des Hameaux de Lognes), celle de Noisiel-Le Lizard. Ainsi, la quasi-totalité des habitants de Lognes réside à une distance de moins de 800 mètres d'une station de RER. Seules les zones d'activités en particulier au sud de l'A4 se trouvent à plus d'un kilomètre d'une gare RER de la ligne A, ce qui limite leur accessibilité par les transports en commun et incite leurs employés à utiliser préférentiellement leur voiture particulière.

Parmi les usagers de la gare de Lognes, 82,6% rejoignent la gare à pied, 6,2% utilisent le bus et 11,2% la voiture. A noter que parmi ces derniers, une part non négligeable d'usagers se fait déposer à la gare en voiture (phénomène de « dépose-minute »), ce qui, aux heures de pointes, a des conséquences importantes en matière de circulation aux abords de cette gare (stationnement sauvage en double file ou sur les emplacements bus, gêne pour la circulation en particulier celle des bus,...). De plus, du fait de la vitesse des véhicules sur la rue Jehan Scarron et du manque de visibilité, les traversées piétonnes peuvent se révéler dangereuses.

Pour les autres automobilistes, la gare dispose d'un parking de rabattement (P.S.R.), permettant une complémentarité entre les modes de transports automobiles et ferroviaires.

Malgré un certain nombre de dysfonctionnements, la gare de Lognes est la seule du Val Maubuée à ne pas disposer d'un comité de pôle.

La gare de Lognes constitue un point de focalisation important de la vie quotidienne de nombreux habitants, puisque 43,2% des Lognots utilisent les transports en commun pour se rendre au travail. Cependant, ce mode de transport semble être principalement utilisé par les Lognots pour les trajets domicile-travail. En revanche, il semble moins utilisé pour l'accès aux loisirs et commerces.

4.3.2. Les lignes d'autobus

La commune de Lognes est desservie par trois lignes d'autobus du réseau RATP :

- **La ligne 211** (Chelles 2 Centre Commercial/ Torcy RER) : la fréquence de cette ligne est de l'ordre de 10 à 15mn aux heures de pointe et toutes les 20-30mn le reste de la journée. Elle fonctionne d'environ 5h à 21h30 en semaine et offre le samedi 2 à 3 fois moins de trajets.
- **La ligne 213** (Gare de Chelles-Gournay RER / Lognes Le Village) : en semaine, cette ligne a une fréquence importante sur une grande partie de son trajet, mais dessert le village de Lognes un peu plus d'une fois sur deux, c'est-à-dire en moyenne toutes les 15mn en heure de pointe le matin et toutes les 30mn le reste

de la journée. Le samedi, les fréquences sont moins importantes (toutes les 30mn à 1 heure) et les dimanches et fêtes, la ligne ne dessert pas Lognes et s'arrête à Noisy-Champs RER.

- **La ligne 321** (Lognes RER/ZI de Paris-Est) : cette ligne fonctionne du lundi au vendredi, uniquement aux heures de pointes, c'est-à-dire de 6h45 à 9h15 le matin et de 15h à 18h le soir, avec une moyenne d'une dizaine de passages le matin et le soir dans chaque sens. Les arrêts sont aléatoires, certains bus ne desservent pas tous les arrêts.

En soirée, la commune de Lognes est desservie par la lignes N130 du réseau Noctilien (gare de Lyon / Marne-la-Vallée Chessy RER). Cette ligne assure une desserte de la commune toute les heure entre 0h30 et 4h30. Elle marque deux arrêtes sur le territoire de Lognes : un Cours des Lacs, l'autre au collège du Segrais.

Enfin, la commune de Lognes est desservie par la ligne n°18 du réseau Seine-et-Marne Express, qui assure la liaison entre Meaux et Melun. Cette ligne marque un arrêt à Lognes –CCI (rue de la Maison Rouge). Elle fonctionne du lundi au vendredi, ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés. En semaine, elle a une fréquence de 30 mn entre 5h30 et 9h puis entre 17h et 21h et toutes les heures entre 9h et 17h00.

L'organisation des dessertes en transport en commun est surtout orientée vers le rabattement sur les gares (Lognes, Torcy, Noisiel, Noisy-Champs sur la ligne A du RER, Chelles Gournay sur la ligne E du RER et Vaires Torcy sur la ligne SNCF) ou sur les zones d'activités, afin de favoriser les navettes domicile-travail. La desserte de Lognes « intra-muros » et en particulier les relations entre les zones d'habitat et les équipements structurants, communaux ou intercommunaux (pôles commerciaux, équipements culturels, administratifs ou de santé...) se révèlent insuffisantes, limitant la mobilité des personnes non motorisées (personnes âgées, jeunes...).

L'offre en transports en commun est donc actuellement mal adaptée aux relations interquartiers et plus largement à la mobilité des habitants au sein de l'agglomération. De plus, aucun bus ne circule les dimanches et jours fériés.

4.4. Les circulations douces

La commune de Lognes est dotée d'un réseau de liaisons douces, piétonnes et cycles, intégrée au sein du réseau de liaisons douces du Val Maubuée.

4.4.1. Les circulations piétonnes :

Le réseau communal des cheminements piétons s'appuie sur :

- **les larges trottoirs des boulevards urbains**, souvent plantés ou accompagnés de haies végétales. Toutefois, il est à noter qu'en certains endroits, la végétation trop fournie ou des pavés autobloquants disjoints finissent par obstruer le passage, obligeant le piéton à pratiquer la piste cyclable ou la route. De plus, sur les principaux itinéraires de la commune, la vitesse excessive des véhicules et la présence de nombreux ronds-points ne garantissent pas partout la sécurité et le confort du piéton, rendant par endroit les traversées de la chaussée dangereuses. Le réaménagement de ces itinéraires, notamment du point de vue de la sécurisation des traversées et de la continuité du trajet entre les différents quartiers, apparaît comme une des priorités d'un bon fonctionnement urbain.

Figure 24 : Carte des cheminements piétonniers (constat de l'existant)



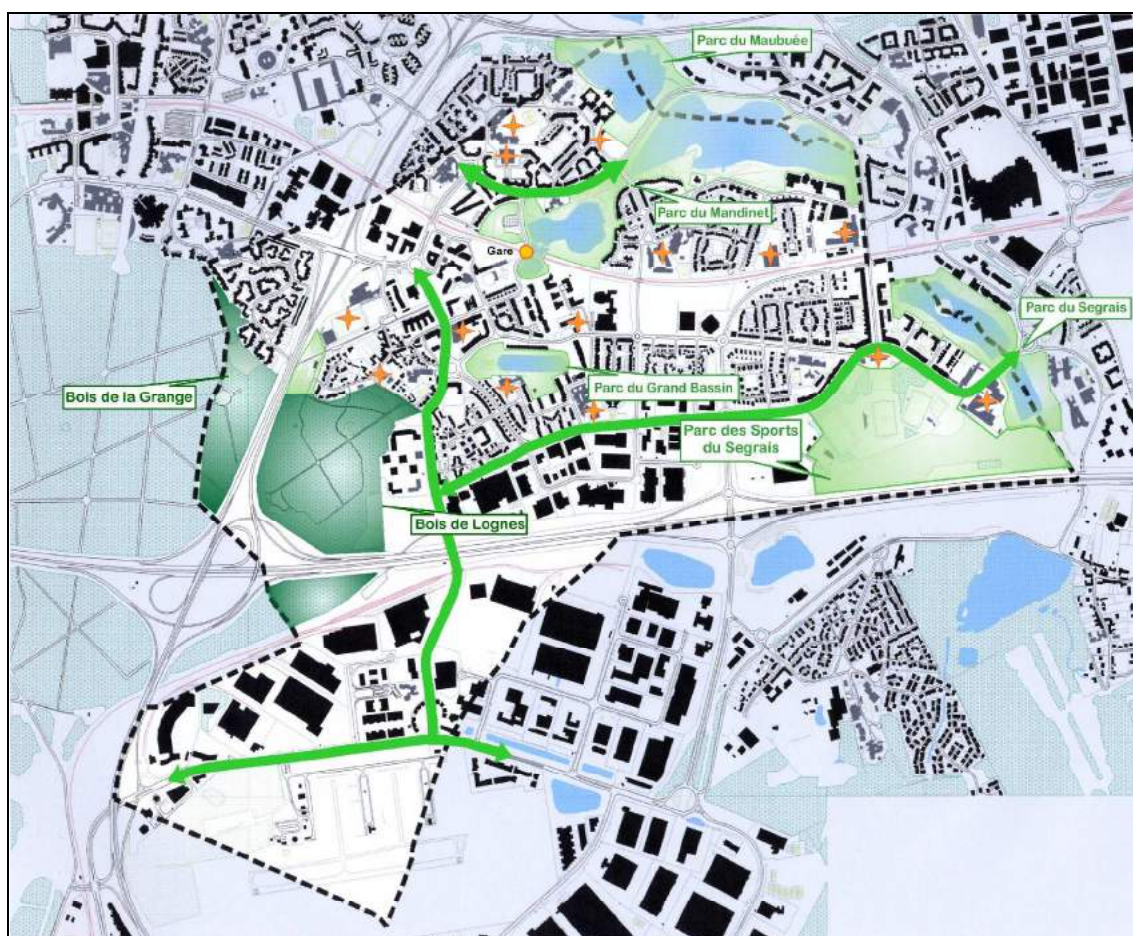
- **un réseau de mails et d'allées piétonnes**, comme l'allée des Marronniers, grande allée historique récemment réhabilitée, le mail de la Fauconnerie, le mail Barthélemy Thimonnier. Ces grandes allées piétonnes permettent de relier entre eux les grands espaces verts de la commune (bois de Lognes, bois de la Grange, parcs urbains...), mais également de mettre en relation la gare RER, les centres de quartiers et les grands espaces verts.

- **les circulations internes aux îlots d'habitation.** Un grand nombre de mails et cheminements piétons ont été aménagés au cœur des îlots d'habitation ou des lotissements pavillonnaires permettant les circulations piétonnes à l'abri de la circulation automobile (mail Gérard Philipe, allée des Chevreux, mail Gaston Planté...).
- **les parcs urbains de grande dimension** aménagés autour des plans d'eau sont dotés d'allées piétonnes, qui participent également de ce réseau de promenades.

4.4.2. Les liaisons cyclables :

De la même manière, l'urbanisation mise en œuvre sur le Val Maubué dans le cadre de la ville nouvelle a pris en charge la réalisation de nombreux aménagements cyclables.

Figure 25 : Carte du réseau des itinéraires cyclables (constat de l'existant)



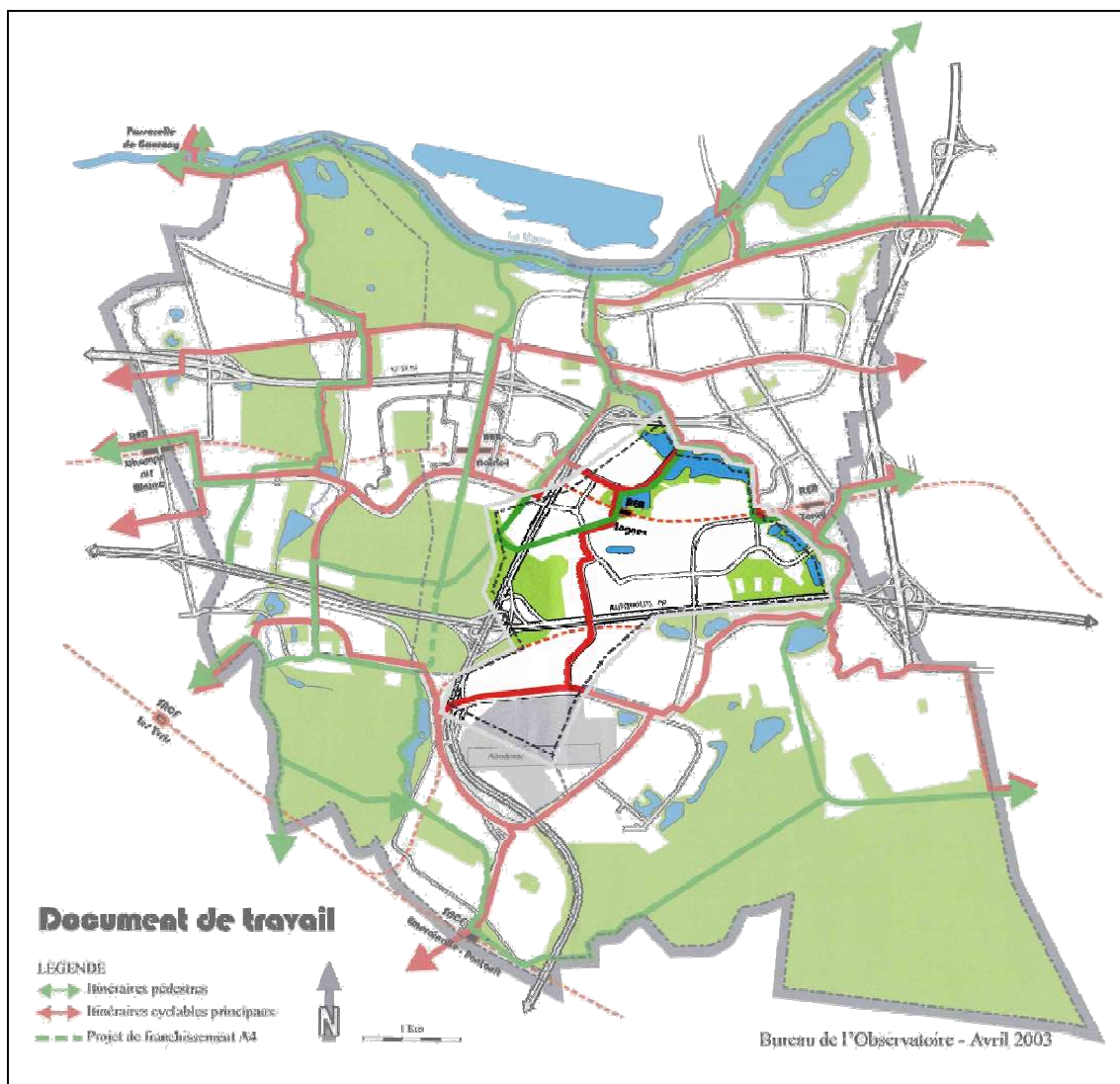
Ce réseau, composé essentiellement de pistes cyclables indépendantes de la voirie routière, présente une longueur totale de 6,3 kms, auxquels s'ajoutent les allées des grands parcs et espaces boisés ouverts à un usage mixte piétons-cycles. Ce réseau dessert certains secteurs d'activités économiques et quartiers d'habitat denses, mais la pratique de déplacement domicile/travail par cycle reste faible.

De plus, le manque de continuité de ce réseau et la cohabitation avec la circulation automobile limite l'usage des pistes cyclables.

4.4.3. Le Schéma des Liaisons Douces du Val Maubuée :

Cependant, le réseau existant n'est pas complet, les tronçons aménagés sont peu maillés entre eux. En particulier, on observe des manques surtout dans la partie ouest du Val Maubuée ainsi qu'avec les massifs forestiers au sud. De plus, les infrastructures autoroutières interrompent la continuité de certains de ces itinéraires, notamment entre les grands espaces forestiers.

Figure 26 : Principe de maillage des liaisons douces (perspectives d'évolution)



Source : SAN du Val Maubuée, juillet 2003

Ainsi, un projet de schéma global des liaisons douces est en cours d'élaboration par le SAN. Il a pour objectif de rendre cohérent et homogène le maillage de liaisons douces du territoire du Val Maubuée, en priorisant trois ou quatre axes structurants reliant les différents secteurs de Marne la Vallée :

- **un axe « bords de Marne »**, de Paris à Meaux, reliant les différents sites naturels et historiques des bords de Marne,
- **un axe « centres anciens et patrimoine historique »**, reliant les centres anciens de Noisy-le-Grand, Champs-sur-Marne, Noisiel, Torcy, Rentilly, Guermantes, Conches...
- **un axe « centres nouveaux – gares RER »**, reliant Mont d'Est à la Cité Descartes au centre Bay 1 / Bay 2, en passant par les gares RER A,

- **un axe « sud A4 »** reliant les gares RER E aux ZAE du sud de l'autoroute et maillant les massifs forestiers,
et en valorisant quelques axes secondaires reliant les axes principaux entre eux.