



Schéma de Cohérence Territoriale de Marne et Gondoire

1 - Rapport de présentation Tome 1 : Diagnostic territorial

Dossier approuvé – 07 Décembre 2020

L.141-3 du Code de l'Urbanisme :

« Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. »

Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 151-4.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs. »

SOMMAIRE

1. MARNE ET GONDOIRE, UN TERRITOIRE AU CŒUR DES DYNAMIQUES DE MARNE-LA-VALLEE, LA SEINE-ET-MARNE ET L'ILE-DE-FRANCE	4
2. UN TERRITOIRE A DOMINANTE NATURELLE QUI S'ORGANISE AUTOUR DE PÔLES URBAINS EN PLEINE EXPANSION	6
3. UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE GLOBALEMENT POSITIVE	23
4. HABITAT : UN PARC DE LOGEMENTS QUI SE DIVERSIFIE POUR REpondRE A UNE DEMANDE FORTE.....	31
5. DES RESEAUX DE TRANSPORTS A AMELIORER ET DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE A DEVELOPPER.....	50
6. UNE ECONOMIE MIXTE AU STADE DE MATURETÉ À PERENNISER.....	103
7. COMMERCE : MARNE ET GONDOIRE AU CŒUR DE LA DYNAMIQUE DE L'EST FRANCILIEN	123
8. UNE OFFRE EN EQUIPEMENTS A RENFORCER POUR REpondRE AUX NOUVEAUX BESOINS DE PROXIMITE ET PROMOUVOIR LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE.....	159
9. POSITIONNEMENT DES TERRITOIRES DU SCOT DANS L'EST PARISIEN	191

1. MARNE ET GONDOIRE, UN TERRITOIRE AU CŒUR DES DYNAMIQUES DE MARNE-LA-VALLEE, LA SEINE-ET-MARNE ET L'ILE-DE-FRANCE

1.1 Un secteur attractif sous influence du cœur d'agglomération parisien

Le territoire du SCoT Marne et Gondoire se situe en région Ile-de-France, dans le département de Seine-et-Marne. Il compte 100 915 habitants en 2017¹ (103 782 au 1^{er} janvier 2016 de population municipale selon l'INSEE) et représente la troisième agglomération de plus de 50 000 habitants en Seine-et-Marne. Marne et Gondoire est en grande partie située sur le secteur III de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Créée en 2002, la Communauté d'Agglomération était à l'origine composée de 9 communes. Elle s'est étendue au fil des années et intègre depuis 2017 deux nouvelles communes, à savoir Ferrières-en-Brie et Pontcarré.

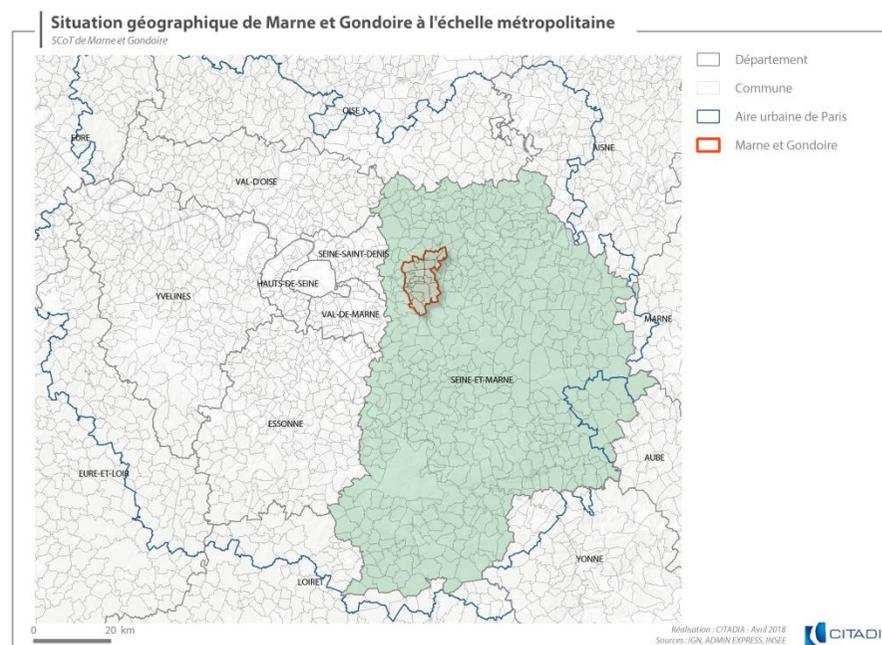
A environ 25 km de Paris, sa situation dans les vallées de la Brosse, de la Marne et de la Gondoire, au carrefour d'axes routiers et ferroviaires majeurs, le place à proximité de la capitale :

- l'A4, l'autoroute de l'Est, permettant d'aller de Paris à Strasbourg via Reims et Metz ;
- l'A104, un des tronçons de la francilienne entourant Paris ;
- le RER A, desservant la région parisienne du nord-ouest à l'est, de Cergy-le-Haut à Chessy ;
- la ligne SNCF Paris-Meaux.

Les aéroports Roissy-Charles-De-Gaulle et Orly constituent par ailleurs des infrastructures de rayonnement international, bénéficiant notamment au Val d'Europe pour l'accès au parc d'attraction Disneyland Paris.

Cette localisation stratégique se traduit directement par des migrations pendulaires quotidiennes dans la mesure où les résidents des communes du SCoT travaillent au cœur de l'agglomération parisienne.

Son positionnement particulier à l'échelle régionale, sa proximité de l'agglomération parisienne et son inscription dans Marne-la-Vallée lui confèrent ainsi une attractivité remarquable, que les statistiques démographiques appuient.



¹ Les chiffres de la population 2017 affichés seront utilisés pour établir les perspectives de développement du territoire (Cf. Rapport de Présentation, tome 3). Le diagnostic démographique, lui, se contente des chiffres du dernier recensement 2014 de l'INSEE afin de mieux pouvoir comparer les évolutions passées.

1.2 Des projets d'échelles variées qui bénéficieront au territoire du SCoT Marne et Gondoire

Les communes de Bussy-Saint-Georges et de Montévrain prévoient l'extension de leur territoire communal sous forme d'éco-quartiers, une logique d'urbanisation innovante qui devrait conforter l'attractivité du territoire.

L'aménagement de plusieurs ZAC, dont :

- « Saint-Jean » à Lagny-sur-Marne lié au remplacement par un pôle de santé, de l'hôpital transféré sur la commune de Jossigny ;
- « Des Cordonniers » à Dampmart en vue de la construction d'une trentaine de lots sur une espace inexploité de la ville, permettant de limiter la croissance urbaine ;
- « Cœur de Village » à Collégien qui prévoit de connecter la nouvelle opération de logements au reste de la ville ;
- Le Clos des Haies Saint-Eloi à Chalifert pour soutenir le développement économique par une offre complémentaire de foncier et immobilier d'entreprises ;
- La requalification du pôle gare de Bussy-Saint-Georges devraient optimiser la desserte du territoire ;
- Les projets du SDRIF concernant la Vallée de la Marne à moyen et long termes (infrastructures de transport, équipements sportifs et de loisirs, offre d'enseignement supérieur...) devraient également contribuer à l'essor du territoire.

2. UN TERRITOIRE A DOMINANTE NATURELLE QUI S'ORGANISE AUTOUR DE PÔLES URBAINS EN PLEINE EXPANSION

2.1. Un jeu d'acteurs et une articulation de documents de planification complexes

La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire

La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire a été créée en décembre 2004. Elle est issue de l'élargissement de la Communauté de Communes Marne et Gondoire créée en 2001, alors composée de 9 communes : Bussy-Saint-Martin, Chanteloup-en-Brie, Collégien, Conches-sur-Gondoire, Gouvernes, Guermantes, Jossigny, Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes.

Les communes de Carnetin, Pomponne, Dampmart et Thorigny-sur-Marne rejoignent le périmètre en 2005, Chalifert en 2007 et Lesches en 2008, Jablines en 2012, Montévrain en 2013, et Bussy-Saint-Georges en 2014. En 2017, les communes de Ferrières-en-Brie quittent la communauté de communes du Val Briard et intègrent désormais la communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire qui compte aujourd'hui un total de 20 communes.



Source : CAMG, 2017

Les compétences de la Communauté d'Agglomération concernent :

Compétences obligatoires ²	Compétences optionnelles ³	Compétences facultatives ⁴
l'aménagement de l'espace	l'assainissement	l'enseignement, gestion d'événements de rayonnement intercommunal
le développement économique	l'environnement	
le logement et l'habitat	l'eau	le développement numérique
la politique de la ville, prévention et sécurité	les équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire	
les aires d'accueil des gens du voyage		
le tourisme		

² Compétences obligatoires directement définies par la loi que doit exercer Marne et Gondoire.

³ Compétences qu'a choisi d'exercer Marne et Gondoire parmi une liste de compétences possibles prévues par la loi (au moins trois).

⁴ Compétences transférées par les communes, dont Marne et Gondoire s'est saisie, mais qui ne sont pas encadrées par la loi.

L'EPAMARNE : un acteur spécifique au territoire de Marne-la-Vallée

Marne-la-Vallée fait partie des 5 « villes nouvelles » que compte l'Île-de-France.

L'Établissement Public d'Aménagement EPAMARNE a été créé par décret du 17 août 1972 pour succéder à la « Mission d'études et d'aménagement de la Vallée de la Marne » mise en place en 1969. Marne-la-Vallée ne comptait alors que 3 secteurs : Porte de Paris, Val Maubuée et Val de Bussy. Un second Établissement Public, EPAFRANCE, a été créé par décret du 24 mars 1987, dans le cadre du projet d'implantation de la société Euro Disney, qui a entraîné la naissance du L'EPAMARNE est un acteur très important dans l'aménagement du territoire du SCoT, puisqu'il intervient sur tous les territoires compris dans la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Il s'agit d'un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) qui a pour mission de structurer le développement de Marne-la-Vallée en partenariat avec les collectivités locales, en déclinant notamment la politique souhaitée pour le territoire dans des Plans Programmes. Il intervient dans tous les domaines de l'aménagement urbain : bureaux et activités, logements et équipements publics, réseaux routiers et espaces verts. L'EPAMARNE conçoit de nombreux projets sur le territoire du SCoT, comme l'écoquartier du Sycomore à Bussy-Saint-Georges et joue également un rôle de pilotage et de mise en œuvre des projets. Il accompagne les communes, recherche des financements, commercialise des terrains et assure la promotion du territoire.

L'Opération d'Intérêt National de Bussy-Saint-Georges

Bussy-Saint-Georges joue un rôle particulier sur le territoire du SCoT puisqu'il s'agit d'une agglomération nouvelle qui a été créée en 1985 en tant que support de développement du secteur III de la ville nouvelle. Celle-ci a connu une dynamique considérable portée par la construction de plus de 800 logements neufs par an depuis 1985 dans le cadre d'une OIN (Opération d'Intérêt National).

A l'intérieur des OIN, les autorisations d'urbanisme sont délivrées par l'État qui a compétence exclusive pour créer des zones d'aménagement concerté (ZAC). Lors de la création de l'OIN a eu lieu une importante redistribution foncière en faveur de Bussy-Saint-Georges. Ainsi, certaines emprises appartenant à Bussy-Saint-Martin, Collégien, et Ferrières-en-Brie ont été transférées à l'EPAMARNE afin d'y organiser un développement urbain cohérent.

Les documents de planification réglementaire qui s'imposent au SCoT

Le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF) :

Actuellement en vigueur, le SDRIF a été approuvé le 27 décembre 2013 par décret en Conseil d'État et s'impose aux SCoT, PLU et anciens POS.

Ce document a pour objet la définition d'une vision globale, à l'horizon 2030, de l'aménagement du territoire d'Île-de-France. Il vise à organiser l'espace francilien de demain, à travers sa carte de destination générale et des orientations réglementaires. Il doit être décliné à l'échelon local dans les documents d'urbanisme, afin que ses objectifs soient mis en œuvre localement, « dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité ».

Le SDRIF adopté en 2013 définit des objectifs en termes :

- de logement : « construire 70 000 logements par an et améliorer le parc existant pour résoudre la crise du logement » ;
- d'économie : « créer 28 000 emplois par an et améliorer la mixité habitat/emploi » ;
- d'équipements : « garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité » ;
- de transport : « concevoir des transports pour une vie moins dépendante de l'automobile » ;
- d'environnement : « améliorer l'espace urbain et son environnement naturel ».

Focus sur la consommation d'espace :

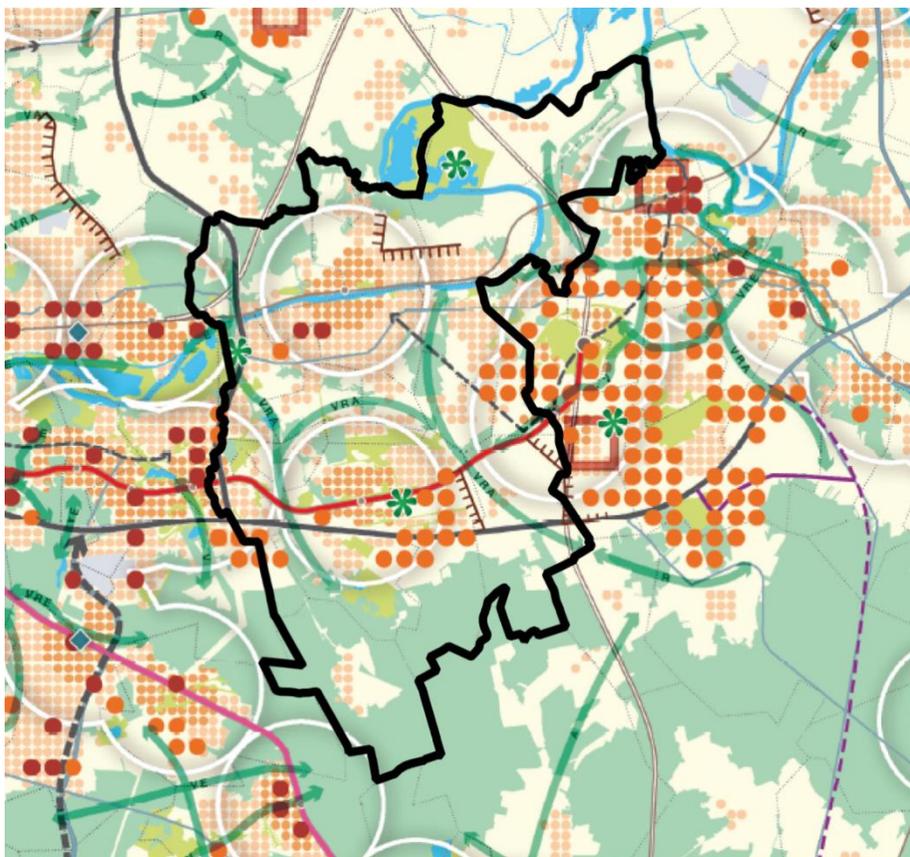
Dans l'optique de maîtriser le développement urbain de son territoire, le SDRIF prescrit également des objectifs maximums de consommation d'espace à l'horizon 2030.

Il autorise à cet effet, une extension de 767 hectares maximum à l'échelle des 20 communes de Marne et Gondoire, dont :

- 593 hectares de nouveaux espaces d'urbanisation ;
- 164 hectares de potentiel d'urbanisation à proximité des gares (pôle gare de Bussy-Saint-Georges et Lagny/Thorigny, Chanteloup) ;
- 10 hectares d'extension modérée et mutualisables dans les bourgs, hameaux et villages (Jablins, Lesches, Pontcarré Jossigny).

A noter que le territoire dispose d'une capacité théorique d'extension moins importante (520.4 ha à l'horizon 2030), puisque que 252.9 hectares ont déjà été consommés depuis 2013 (Cf. consommation d'espaces sur le territoire).

Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire



Source : SDRIF 2013

Les espaces urbanisés

-  Espace urbanisé à optimiser
-  Quartier à densifier à proximité d'une gare
-  Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

-  Secteur d'urbanisation préférentielle
-  Secteur d'urbanisation conditionnelle

 Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

 Pôle de centralité à conforter

 **Les fronts urbains d'intérêt régional**

 **Les espaces agricoles**

 **Les espaces boisés et les espaces naturels**

 **Les espaces verts et les espaces de loisirs**

 **Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer**

 **Les continuités**
Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)

 **Le fleuve et les espaces en eau**

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) :

Le PDUIF a été approuvé par délibération du Conseil régional le 19 juin 2014. Il définit les objectifs suivants d'ici 2020 :

- une augmentation des déplacements totaux de l'ordre de 7% ;
- une diminution de 2% du trafic automobile soit une part de l'utilisation de la voiture qui diminue de 4% ;
- une augmentation de 20% des déplacements en transport collectifs soit 3 points de plus qu'actuellement dans l'utilisation des transports collectifs (évolution des parts des différents modes) ;
- une augmentation de 10% des déplacements par modes doux (marche et vélo) soit une augmentation d'1 point pour l'utilisation des modes actifs (évolution des parts des différents modes) ;
- une conservation des plateformes multimodales structurantes de l'armature logistique régionale ;
- une diminution de la part du fret routier dans le transport de marchandises vers l'Île-de-France ;
- une diminution de la part des véhicules les plus polluants.

Si certaines actions doivent être mises en œuvre au niveau régional, le PDUIF a aussi fixé des actions qui n'ont de sens que déclinées localement. Le législateur, prenant en compte la spécificité de la région Ile-de-France et notamment l'impossibilité de définir à l'échelle régionale l'ensemble des éléments contenus dans un PDU, a introduit dans la loi SRU une modification de la Loi d'Orientations des Transports Inférieurs (LOTI) de 1982, prévoyant l'élaboration de documents précisant le PDUIF sous la forme de PLD : « En région Île-de-France, le Plan de Déplacements Urbains peut être complété, en certaines parties, par des Plans Locaux de Déplacements qui en détaillent et précisent le contenu».

Déclinaison locale et outil de mise en œuvre effective du PDUIF à une échelle territoriale cohérente, l'engagement de la démarche de Plan Local de Déplacements de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire est actuellement en cours de révision.

Le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH) :

Le SRHH a été arrêté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France le 20 décembre 2017. Il définit les objectifs suivants à l'horizon 2023⁵ :

- Conforter un développement équilibré de l'habitat en promouvant les programmes de qualité ;
- Accueillir et accompagner les populations fragiles ;
- Adapter et requalifier le parc existant (dont réhabilitation énergétique) ;
- Développer une offre en adéquation avec les activités économiques et les transports en s'appuyant sur une stratégie foncière.

Ce document détaille également des objectifs chiffrés de production de logement. A cet effet, Marne et Gondoire devra d'ici 2023 :

- Produire 1 173 logements neufs par an ;
- Réaliser 438 logements sociaux par an, dont 125 minimum en PLAI ;
- Réhabiliter entre 350 et 450 logements privés individuels, entre 70 et 90 logements privés collectifs, entre 90 et 110 logements sociaux.

Par ailleurs, un effort de rattrapage de création de logements sociaux devra être engagé pour les 10 communes déficitaires du territoire.

Le PLD de Marne-la-Vallée

Les plans locaux de déplacement sont l'instrument de mise en œuvre du PDUIF au niveau local. La LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) dispose en effet à l'article 28-4 qu'en "région Île-de-France, le PDU peut être complété, [...], par des plans locaux de déplacement qui en détaillent et précisent le contenu".

⁵ Note : le secteur Marne et Gondoire définit dans le SRHH comprend seulement 18 des 20 communes du territoire. Pontcarré et Ferrières-en-Brie y sont donc exclus.

Le PLD de Marne-la-Vallée concerne tout le territoire du SCoT ainsi que des communes faisant partie de la Communauté de communes du Val Briard, et Val Europe Agglomération. Afin de diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements, l'enjeu est de développer les moyens alternatifs.

A ce titre, le PLD en vigueur repose sur les grands objectifs suivants (qui seront détaillés dans le chapitre transport du présent diagnostic) :

- faire des transports publics une véritable priorité ;
- développer l'usage des modes alternatifs à la voiture ;
- adapter la voirie aux usages voulus et limiter les nuisances ;
- assurer la cohérence entre les projets d'urbanisme et le PLD.

Le PLH de Marne et Gondoire

La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire dispose également d'un programme local de l'habitat (PLH) approuvé le 21 novembre 2011. Celui-ci étant en révision, les principales orientations du document en vigueur (sur lesquels la partie du présent diagnostic concernant le logement s'est appuyée) sont :

- Mieux répondre aux besoins en logement, notamment des jeunes familles et des ménages les plus modestes ;
- Améliorer le parc existant en ciblant les poches en difficulté ;
- Répondre aux populations ayant des besoins spécifiques ;
- Maîtriser le développement de l'habitat à l'échelle communautaire, c'est-à-dire préserver voire renforcer la qualité urbaine ;
- Organiser et renforcer la gouvernance du PLH.

Cependant, ce PLH ne concerne pas non plus les communes de Bussy-Saint-Georges et de Montévrain. La politique locale de l'habitat de Montévrain va être intégrée au PLU de la commune afin de lui donner une valeur réglementaire. Pour la commune de Bussy-Saint-Georges, les grands axes de la politique de l'habitat reposent sur une réflexion conjointe entre les élus de la ville et les représentants de l'État du fait de la présence de l'OIN.

La CAMG a lancé en 2018 la révision de son PLH, intégrant les communes qui ne figurent pas dans le précédent, à savoir, Montévrain, Ferrières en Brie, Bussy Saint Georges, Pontcarré et Jablines.

Le PLH s'établira pour la période 2019/2024.

Le contrat de plan État Région (CPER) 2015-2020

Le CPER 2015-2020 constitue l'un des moyens privilégiés de mise en œuvre de la politique régionale formalisée aux travers des différents schémas régionaux (SDRIF, PDUIF, SRCAE...). Il s'organise autour de 6 grands volets (mobilité multimodale, enseignement supérieur-recherche et innovation, transition écologique et énergétique, numérique, innovation, filières d'avenir et usine du futur, territoires).

Par ailleurs, dans le cadre du renforcement de l'articulation entre l'aménagement et l'offre de transports en communs dans la stratégie d'accompagnement des territoires bâtisseurs, l'État sera attentif à la poursuite des actions engagées dans le CPER précédent sur les éco quartiers et les opérations d'aménagement portés par les EPA notamment sur le territoire de Marne-la-Vallée.

La ville nouvelle de Marne-la-Vallée comprend des sites identifiés par le CPER, notamment le pôle gare de Chessy-Marne-la-Vallée et le nouveau campus universitaire du Val d'Europe. La réalisation de ces projets aura nécessairement un impact sur la dynamique du territoire de Marne et Gondoire (déplacements, habitat etc.).

Les outils de protection des espaces naturels et agricoles de la CAMG : des éléments de cadrage du développement urbain

C'est à partir des années 1990, quelques années après la création de l'OIN sur le territoire de Bussy-Saint-Georges, que les élus ont montré leur volonté de préserver les espaces naturels de qualité du territoire avec la création du site classé de Brosse et Gondoire.

Dans les années 2000, un partenariat avec la Région Ile-de-France a été mis en place et a donné naissance au PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière) Brosse et Gondoire en 2002, représentant aujourd'hui un vaste territoire qui s'étend sur les espaces ouverts bordant les vallées. Ce dispositif n'a pas de valeur réglementaire, mais il s'impose avec l'adhésion des communes ou intercommunalités en vue de conduire une veille foncière et de permettre la conservation et la valorisation de ces espaces d'intérêt régional.

Le PRIF s'inscrit aussi dans la logique de coupures vertes prévues lors de la création de la ville nouvelle et doit concrétiser l'objectif initial de relier la Marne à la forêt de Ferrières-en-Brie. Il correspond également au secteur III de la ville nouvelle et cristallise ainsi de nombreux enjeux à la fois historiques, géographiques, urbanistiques, paysagers, environnementaux et agricoles.

Le territoire de Marne et Gondoire est aujourd'hui couvert par 6 PRIF :

- PRIF Brosse et Gondoire
- PRIF de la Vallée de la Marne
- PRIF de Pomponne
- PRIF des Vallières
- PRIF de la Forêt de Ferrières
- PRIF de la Dhuis

Ce dernier est connecté aux espaces de celui de Brosse et Gondoire. Il s'étend notamment sur les communes de Ferrières-en-Brie, de Jossigny, de Bussy Saint Georges, de Pontcarré et aux franges de Collégien. Cet ensemble boisé, le plus vaste de l'Est parisien avec la forêt d'Armainvilliers, a été acheté par la Région Ile-de-France dès 1973 afin de le préserver de l'urbanisation environnante et de l'ouvrir au public.

Afin de renforcer l'engagement de la CAMG dans la préservation des espaces naturels, celle-ci a mis en place avec le concours du Département de Seine et Marne un Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP). Ce document fixe les grands axes permettant d'orienter la politique de préservation et de mise en valeur des espaces ouverts au-delà du classement des terrains au sein des documents d'urbanisme locaux. Le Département de Seine-et-Marne a ainsi créé le 12 décembre 2012 ce périmètre sur le territoire de la CAMG, et étendu le périmètre sur les communes de Jablines, Montévrain en 2014. Le 14 mars 2014, un programme d'action comprenant 34 actions y a également été associé. Il couvre près de 4 600 ha d'espaces agricoles naturels et forestiers. Ce périmètre est compatible avec le SCoT et les PLU des communes.

Les orientations et les pistes d'actions doivent permettre de maintenir, valoriser ou d'améliorer le fonctionnement des espaces ouverts sur le territoire de Marne et Gondoire. En effet, les orientations sont les suivantes :

- Maintenir et développer une agriculture diversifiée et économiquement viable ;
- Un fonctionnement écologique à consolider ;
- Renforcer la gestion des espaces forestiers ;
- Des paysages à protéger et à valoriser.

Les enjeux globaux concernent notamment la protection des milieux agricoles, forestiers et naturels : par exemple la protection totale des massifs boisés et des grandes plaines agricoles, la préservation de la trame bleue et des continuités écologiques, l'arrêt du phénomène de mitage de l'espace, ou encore l'arrêt de l'urbanisation dans les zones inondables.

Une étude est en cours pour créer un tel périmètre sur les communes de Bussy Saint Georges, Ferrières-en-Brie et Pontcarré, qui ont intégré Marne et Gondoire plus récemment.

Rappel sur la démarche d'élaboration du SCoT Marne, Brosse et Gondoire : un document à vocation d'exemplarité

Lors de l'ouverture des rencontres nationales de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) le 23 octobre 2008, 12 « SCoT exemplaires du Grenelle » avaient été sélectionnés pour faire partie d'une démarche d'accompagnement de l'État dans la continuité des réflexions menées dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Jugés représentatif de la diversité des contextes locaux et des problématiques nouvelles impulsées par le Grenelle, le SCoT Marne, Brosse et Gondoire approuvé en 2013 (sur un périmètre de 17 communes) a eu pour vocation d'inspirer l'ensemble des responsables de SCoT sur tout le territoire français.

2.2 Le paysage, élément fédérateur du projet de territoire

Le paysage, comme perspective de consensus sur les enjeux stratégiques du territoire

Sur un territoire comme celui du SCoT Marne et Gondoire où les visions et perspectives d'investigation divergent fortement entre les différents acteurs, il semble primordial de trouver une base de lecture commune pour arriver à un consensus général sur les enjeux du SCoT.

Cette base de lecture commune est possible par le biais de l'analyse paysagère, qui doit être la porte d'entrée pour aborder l'ensemble des thématiques du SCoT.

Le paysage, par son approche multidimensionnelle, permet de parler le même langage et d'être un média pour faire passer une culture commune du territoire, dans lequel on vit et sur lequel on interagit. La préoccupation paysagère doit donc traverser toute la réflexion sur le développement de ce territoire à dominante rurale.

La mobilisation de la population et de l'ensemble des acteurs qui transforment ou utilisent le paysage constitue ainsi l'élément essentiel et fédérateur du projet de SCoT.

La finalité de l'analyse paysagère dans le SCoT Marne et Gondoire doit donc permettre d'identifier de manière conjointe les lieux à forts enjeux paysagers. Cette prise en compte transversale du paysage permettra de :

- préserver le patrimoine ;
- renforcer l'identité rurale du territoire ;
- assumer les choix en matière d'aménagement ;
- sensibiliser l'ensemble des acteurs à la richesse paysagère de leur territoire.

Le paysage, révélateur de l'identité forte du territoire

Le territoire du SCoT Marne et Gondoire s'appréhende selon plusieurs niveaux de lecture qui, en se superposant et en s'imbriquant, traduisent la variété de ces paysages. Ces niveaux de lecture, appelés composantes du paysage, permettent de faire ressortir le socle naturel (relief, hydrographie, végétation...) et l'activité humaine qui s'y est développée (réseau viaire, développement de l'habitat). La lecture dynamique de ces différents éléments met en lumière leur degré de sensibilité ou d'intérêt ainsi que les mutations qui remettent en cause leur lisibilité et leur cohérence.

Ainsi, la géologie, le climat, le relief, les structures et éléments du paysage ont façonné un territoire physique, social, économique et culturel, aux multiples visages et aux multiples ambiances.

Le paysage lié à l'eau, les massifs forestiers, l'agriculture, les châteaux et les parcs, le bâti remarquable ancien ou récent ainsi que leurs relations physiques et visuelles forment un ensemble qui reflète l'identité historique et culturelle du territoire.

Toutes ces composantes participent fortement à la structuration du territoire :

- les forêts des Vallières, de Ferrières et d'Armainvilliers ;
- la Vallée de la Marne marque une coupure importante dans la partie nord du territoire, son méandre ayant fortement modelé le relief, créant une succession de paysages aux ambiances pittoresques ;
- le chevelu hydrographique est également représenté par l'aqueduc de la Dhuis et une succession de ruisseaux secondaires (les rus de Brosse, Gondoire, d'Armoins, du Bouillon, du Rapinet et du Bicheret, le ru du Bras Saint-Père) traversant le territoire. Ils représentent des continuités paysagères qui délimitent souvent des paysages aux ambiances très variées ;
- le réseau de parcs et châteaux révèle la structuration ancienne du territoire.

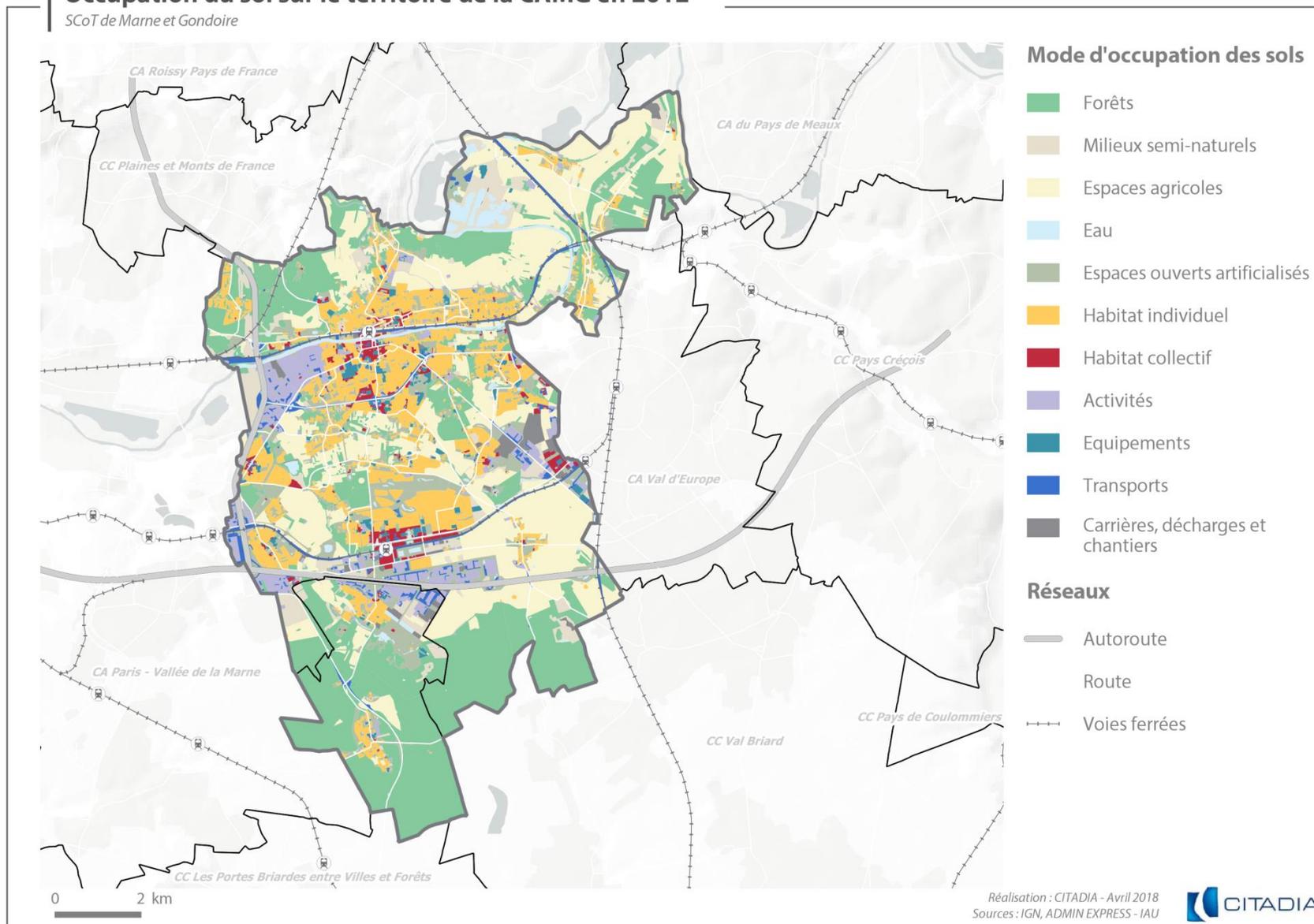
La qualité des paysages du territoire du SCoT Marne et Gondoire est incontestable et reconnue. A partir des années 1990, la prise de conscience de la qualité et de l'intérêt des espaces paysagers et naturels

du territoire a donné lieu à la préservation de certains sites (classement des vallées de la Brosse et de la Gondoire, création de PRIF, d'un PPEANP...). Cette qualité n'est malheureusement pas acquise et peut, si rien n'est fait, se dégrader, voire disparaître.

La prise en compte de toutes ces composantes permettra d'identifier et de s'accorder sur les lieux à forts enjeux paysagers, base de la réflexion sur le Projet de territoire.

Occupation du sol sur le territoire de la CAMG en 2012

SCoT de Marne et Gondoire



2.3 Un développement urbain à optimiser

Une évolution urbaine à 3 vitesses dans un contexte particulier de Ville Nouvelle

- Le cœur urbain historique du territoire du SCoT Marne et Gondoire

Progressivement développé autour des communes de Lagny-sur-Marne, Pomponne, Saint-Thibault-des-Vignes et Thorigny-sur-Marne, le cœur urbain historique détient un patrimoine architectural riche qui témoigne de son histoire : châteaux de la Renaissance, demeures bourgeoises, fermes briardes...

A l'image de Lagny-sur-Marne, le territoire a connu de nombreuses évolutions : cité médiévale, développement industriel et marchand, intégration du secteur III de la ville nouvelle.

Les villages les plus anciens sont regroupés autour de la Marne et autres cours d'eau qui ont permis de développer les échanges entre territoires et participent de la dynamique du territoire.

Le développement autour de Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne et Dampmart s'est opéré de manière radioconcentrique jusque dans les années 1970.

- Des villages ruraux qui ont peu évolué

Au-delà des frontières du cœur urbain historique, certains villages constituent des lieux de vie marqués par une forte ruralité et dont le dynamisme reste moins prononcé. A l'instar des communes de Jossigny, Lesches, Chalifert, Carnetin, et Pontcarré, les plus anciens villages ont très peu évolué depuis les années 1950 et demeurent encore très ruraux, faisant de la préservation des espaces naturels et agricoles, ainsi que du cadre de vie, une de leurs priorités.

- Des communes en pleine mutation sous l'impulsion de la Ville Nouvelle

Après la seconde Guerre Mondiale, la France connaît une importante crise du logement qui ne permet pas de répondre aux besoins liés à l'explosion démographique (*baby-boom*). De ce fait, le Général de Gaulle s'engage dans une politique volontariste de réorganisation de la région parisienne et charge Paul Delouvrier de la création de 5 villes nouvelles : Cergy-Pontoise, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée, Sénart.

Depuis 35 ans, Marne-la-Vallée s'est construite d'ouest en est, en lien avec la création de la ligne de RER A et l'aménagement de l'autoroute A4 à partir des années 1970. Le développement de la ville nouvelle devait à l'époque, contribuer au rééquilibrage vers l'est de la région Île-de-France, en partant des secteurs I et II, les plus proches de Paris, pour atteindre le secteur IV avec l'aménagement du Val d'Europe.

L'évolution des limites de l'urbanisation sur le territoire du SCoT Marne et Gondoire reflète ce passé récent. A partir des années 1980, la partie sud – sud-ouest du territoire va connaître une nouvelle dynamique. L'aménagement urbain sous forme d'activités et d'habitat va s'opérer en lien non plus avec la Marne mais avec le développement des axes de transport routier et ferré qui permettent de relier le territoire à la capitale. La fonction résidentielle du territoire va se développer autour des gares RER de Bussy-Saint-Georges et de Torcy, et de la gare de Transilien de Lagny-Thorigny. Les premières zones d'activités verront le jour autour de la Francilienne et de l'autoroute A4.

Il faut néanmoins préciser que la ville nouvelle est en partie un processus d'urbanisation subi. Elle s'est imposée au territoire de Marne et Gondoire. Des territoires ont été imputés pour permettre l'OIN Bussy-Saint-Georges.

Les communes de Bussy-Saint-Georges et de Montévrain travaillent en collaboration avec l'EPAMARNE dans le cadre de la ville nouvelle, ce qui explique leur essor respectif. En effet, les moyens mis en œuvre par l'EPAMARNE ont ainsi engendré un rythme de construction soutenu. Le dispositif d'OIN de Bussy-Saint-Georges est venu s'ajouter aux facteurs de développement de la ville, qui s'est traduit par un développement urbain et démographique spectaculaire.

La consommation d'espaces : cadrage juridique et méthodologique

Bien que le sujet de la modération de la consommation des espaces et de l'étalement urbain soit ancien et récurrent, il occupe aujourd'hui une place centrale dans la définition des politiques publiques.

Les dernières évolutions législatives intervenues depuis 2010 ont considérablement renforcées la prise en compte des conséquences environnementales au sein des projets de territoire et impliquent davantage les collectivités publiques dans la définition d'une gestion rationnelle de l'espace

Parce qu'elle résulte de plusieurs facteurs cumulatifs, la réduction de la consommation d'espaces apparait comme un thème sensible mais stratégique pour un territoire. En effet guidée par une aspiration toujours plus forte d'accession à la propriété individuelle, une fiscalité et une valeur foncière plus avantageuses en secteur périurbain ou rural, la limitation de la consommation des espaces est donc au cœur des politiques publiques.

A cela s'ajoute également, une propension d'acteurs de la construction qui opte pour la périurbanisation au détriment de l'intensification et du renouvellement des cœurs de ville tant ces projets peuvent être coûteux et techniques.

Ainsi, ces logiques de périurbanisation aboutissent à un allongement des déplacements au quotidien, à une hausse des émissions de gaz à effet de serre, à une diminution et un mitage des espaces naturels et agricoles et à l'irréversibilité quasi systématique de l'imperméabilisation des sols.

Dès lors, les lois issues du Grenelle de l'environnement sont venues renforcer la prise en compte des conséquences environnementales de l'artificialisation des sols (paysage, biodiversité, ruissellement...). Ainsi depuis 2010, le code de l'urbanisme précise qu'au sein d'un SCoT doit être réalisé « une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifier les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs » (L.141-3). A partir de cette analyse, doivent être arrêtés « par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, et décrit, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres » (L.141-6).

Pour répondre à ces exigences réglementaires nous avons basé notre analyse sur l'exploitation des fichiers fonciers qui peuvent apporter une des solutions de mesure de ce phénomène. Ces données, issues de l'application MAJIC (Mise A Jour des Informations Cadastres) de la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP), nous renseignent à la fois sur l'occupation du sol actuelle et sur son évolution. Il s'agit d'une base de données fiscale, qui renseigne sur les parcelles, les locaux et leurs propriétaires.

L'utilisation de cette base de données présente plusieurs avantages :

- Une échelle de précision à la parcelle ;
- Une donnée disponible et mise à jour tous les ans depuis 2009.

Cependant, les données sont à considérer avec précaution pour analyser l'évolution des surfaces. C'est pourquoi nous avons utilisé en complément d'analyse, trois orthophotographies de 2006, 2014 et de 2017 permettant de vérifier, corriger, affiner nos traitements géomatiques.

Une première étape nous a permis d'interroger les fichiers fonciers pour identifier les parcelles ayant fait l'objet d'une construction entre 2008 et 2018.

Dans un second temps, afin de qualifier l'analyse de la consommation des espaces sur les dix dernières années, nous avons souhaité distinguer ce qui relevait de l'extension urbaine et de l'optimisation foncière (c'est-à-dire de la consommation au sein de l'enveloppe urbaine).

Pour cela, nous avons recréé l'enveloppe urbaine de 2008 à partir de traitements géomatiques. Ceci nous a permis d'identifier les parcelles situées hors de cette enveloppe (la consommation foncière en extension) et celles identifiées au sein de l'enveloppe (la consommation foncière en optimisation).

Rétrospective de la consommation depuis 40 ans

Précédemment menée dans le cadre de l'élaboration du SCoT Marne, Brosse et Gondoire, l'étude de consommation d'espaces sur la période 1972-2005 révèle que l'artificialisation des sols s'est surtout effectuée au profit des zones d'habitat et plus particulièrement sur la période 1972 et 1987. Les zones d'activités ont également connu un essor conséquent durant la période 1987-1998 même si elles ont, de manière générale, consommées deux fois moins d'espace que l'habitat.

Vitesse de consommation d'espaces par commune

	1972-1987	1987-1998	1998-2008	2008-2018
Bussy-Saint-Georges	1,2	15,8	14,4	8.2
Bussy-Saint-Martin	0	0,2	0,7	0.4
Carnetin	0,4	0,3	0,1	0.0
Chalifert	0,9	0,8	0,4	0.2
Chanteloup-en-Brie	1	1,1	0,1	8.3
Collégien	2,8	1,1	0,1	4.3
Conches-sur-Gondoire	1,4	1,2	0,0	0.1
Dampmart	3,6	0	0,3	0.4
Ferrières-en-Brie	1,3	0,3	1,5	7.6
Gouvernes	1,3	0,7	0,5	0.1
Guermantes	0,2	1,8	0,1	0.0
Jablins	0,6	0,8	0,3	0.1
Jossigny	0,1	0,4	0,1	2.3
Lagny-sur-Marne	2,4	0	0,7	0.2
Lesches	0,8	0,5	0,4	0.3
Montévrain	2,4	3,9	3,6	10.1
Pomponne	3,5	1	1,1	0.8
Pontcarré	1	0,4	0,5	0.2
Saint-Thibault-des-Vignes	4,5	3,5	0,4	0.4
Thorigny-sur-Marne	2,2	1,5	0,9	0.8
Total SCoT	31,6	35,5	21,6	44,8

Source : SCoT 2013, MAJIC 2015 / les chiffres 2008-2018 prennent en compte la consommation en extension et intensification

Les équipements et infrastructures ont eux aussi constitués un élément non-négligeable de la consommation d'espace avec une surface globale consommée aussi importante que les zones d'activités. Cela concerne non seulement des infrastructures autoroutières desservant le territoire mais aussi des transports dont celui-ci ne bénéficie pas directement comme la ligne TGV.

Même si le territoire garde encore aujourd'hui une forte orientation agricole, cet espace a été largement diminué au profit des zones urbanisées. Il a été montré que l'habitat a constitué le principal consommateur d'espace, tandis que les zones d'activités et les équipements et infrastructures moins concernés.

Toutefois, la comparaison des données récentes de consommation d'espaces montre que le territoire s'est surtout développé depuis 10 ans. En effet, alors que le rythme global moyen de consommation de Marne et Gondoire s'élève à 31,7 ha/an entre 1972 et 2018, il se trouve dépassé sur la dernière période 2008-2018.

Quatre communes se détachent particulièrement des autres par leurs consommations supérieures à la moyenne territoriale :

- Les deux communes s'étant urbanisées le plus rapidement sont Bussy-Saint-Georges et Montévrain qui ont respectivement consommé 12,2 ha et 5,5 ha/an entre 1972 et 2018 ;
- Dans une moindre mesure, Saint-Thibault-des-Vignes et Ferrières ont également été des territoires consommateurs, avec respectivement 2,8 et 2,6 ha/an sur la même période, notamment attribuable au développement de leurs zones d'activité.

Regard prospectif sur la consommation d'espaces depuis 10 ans

Structuration territoriale

Pôle urbanisé : Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes, Dampmart, Ferrières-en-Brie, Pomponne, Collégien.

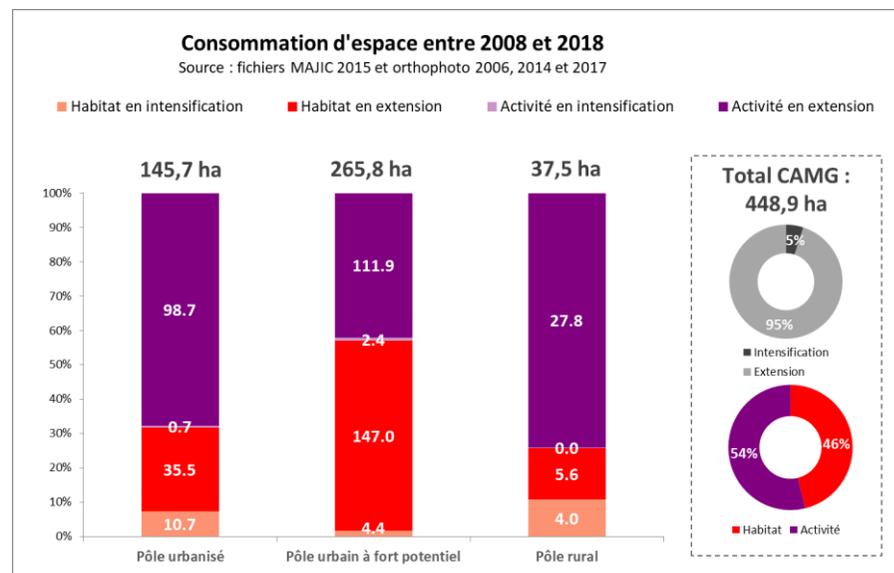
Pôle urbain à fort potentiel : Bussy-Saint-Georges, Montévrain, Chanteloup-en-Brie.

Pôle rural de respiration : Chalifert, Lesches, Pontcarré, Gouvernes, Guermantes, Jossigny, Bussy-Saint-Martin, Conches-sur-Gondoire, Carnetin, Jablines.

L'étude de la consommation d'espaces entre 2008 et 2018 indique que 22,4 ha ont été consommés en intensification, c'est-à-dire au sein de l'enveloppe urbaine du territoire, et 426,6 en extension de l'enveloppe (prenant en compte les surfaces des infrastructures, telles que les routes, qui représentent un peu plus de 25 ha).

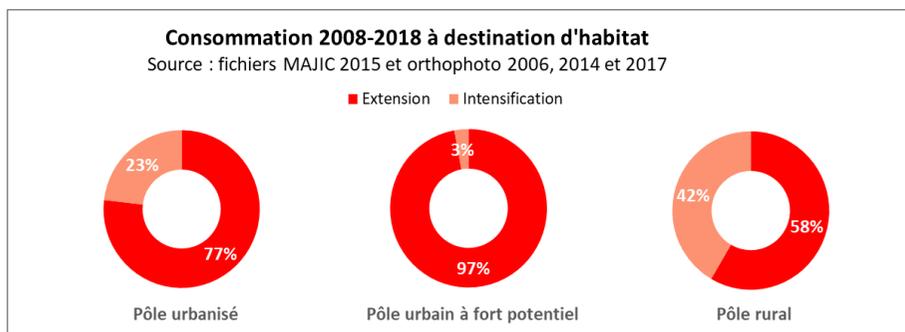
A noter que la plupart des espaces identifiés ont été consommés pour accueillir de l'activité (54%), alors que l'habitat représente un peu plus du tiers de la consommation (46%) sur la période.

Par ailleurs, soulignons que cette consommation s'est surtout effectuée dans le pôle urbain à fort potentiel, qui représente 59% de la surface totale consommée.



- La consommation d'espace à destination d'habitat :

Depuis 10 ans, 207,3 hectares ont été consommés sur Marne et Gondoire à destination d'habitat. Les données montrent que cette consommation d'espace s'est principalement effectuée en extension et dans le pôle urbain à fort potentiel.



A titre d'exemple, les trois communes de Chanteloup, Bussy-Saint-Georges et Montévrain ont consommé 147 hectares en extension (respectivement 33,6 ha, 59,6 ha et 53,8 ha sur la période), représentant 78% de la consommation totale à vocation d'habitat en dehors de l'enveloppe urbanisée.

A contrario, il faut souligner que le pôle urbanisé et le pôle rural ont fourni un effort sur le renouvellement, à hauteur respective de 35,5 ha et 5,6 ha, même si les proportions d'artificialisation indiquent une consommation majoritairement orientée vers l'extension.

Au-delà de l'affichage des chiffres de consommation d'espace, il convient de distinguer la consommation foncière des projets à vocation d'habitat de ceux à vocation économique, afin de mieux saisir les dynamiques de consommations foncières et leur relation avec la croissance démographique, le rythme de construction, les déplacements ainsi que d'évolution des emplois.

	Nb d'hectares consommés à destination d'habitat (extension et intensification)	Nb de logements construits entre 2008 et 2017	Nb moyen de logements réalisés par hectare consommé
Pôle urbanisé	46,3	2 800	60,4
Pôle urbain à fort potentiel	151,4	3 529	29,3
Pôle rural	9,7	271	27,9
Total SCoT	207,3	6 600	31,8

Sources : fichiers MAJIC 2015, Sitadel

La mise en perspective de la consommation d'espace avec le rythme de construction de logements (tableau ci-dessus), révèle que les opérations de logements du pôle urbanisé ont été deux fois plus denses que celles des autres polarités. Ceci fait notamment écho à la plus forte part de logements construits en intensification sur ce même pôle.

En comparaison, le pôle urbain à fort potentiel a beaucoup consommé d'espaces à vocation d'habitat en extension, qui se reflète également à travers un nombre important de logements construits sur la période.

- La consommation à destination d'activité

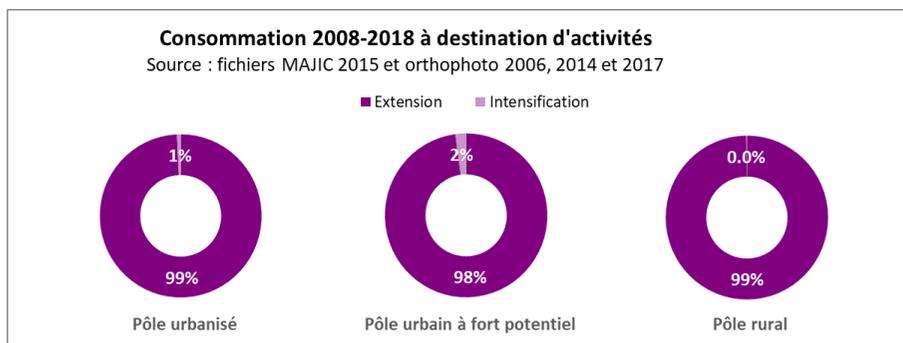
Les données indiquent que 241,6 hectares ont été consommés pour accueillir de l'activité sur la période 2008-2018. Cette artificialisation s'est principalement effectuée en extension et dans des proportions bien plus importantes que l'habitat.

A noter que plus de la moitié de ces espaces ont été consommés dans le pôle urbain à fort potentiel (114,3 ha), et plus précisément dans la zone d'activité du Clos de Rose/Clos du Chêne et Léonard de Vinci à Bussy-Saint-Georges.

De même, les données révèlent que les zones d'activités de la Rucherie à Bussy-Saint-Georges et celle de Lamirault à Collégien se sont le plus développées depuis 10 ans. Ces dernières concentrent la plupart des

espaces artificialisés du pôle urbanisé, qui représente, lui, 41% de la consommation à destination d'activité.

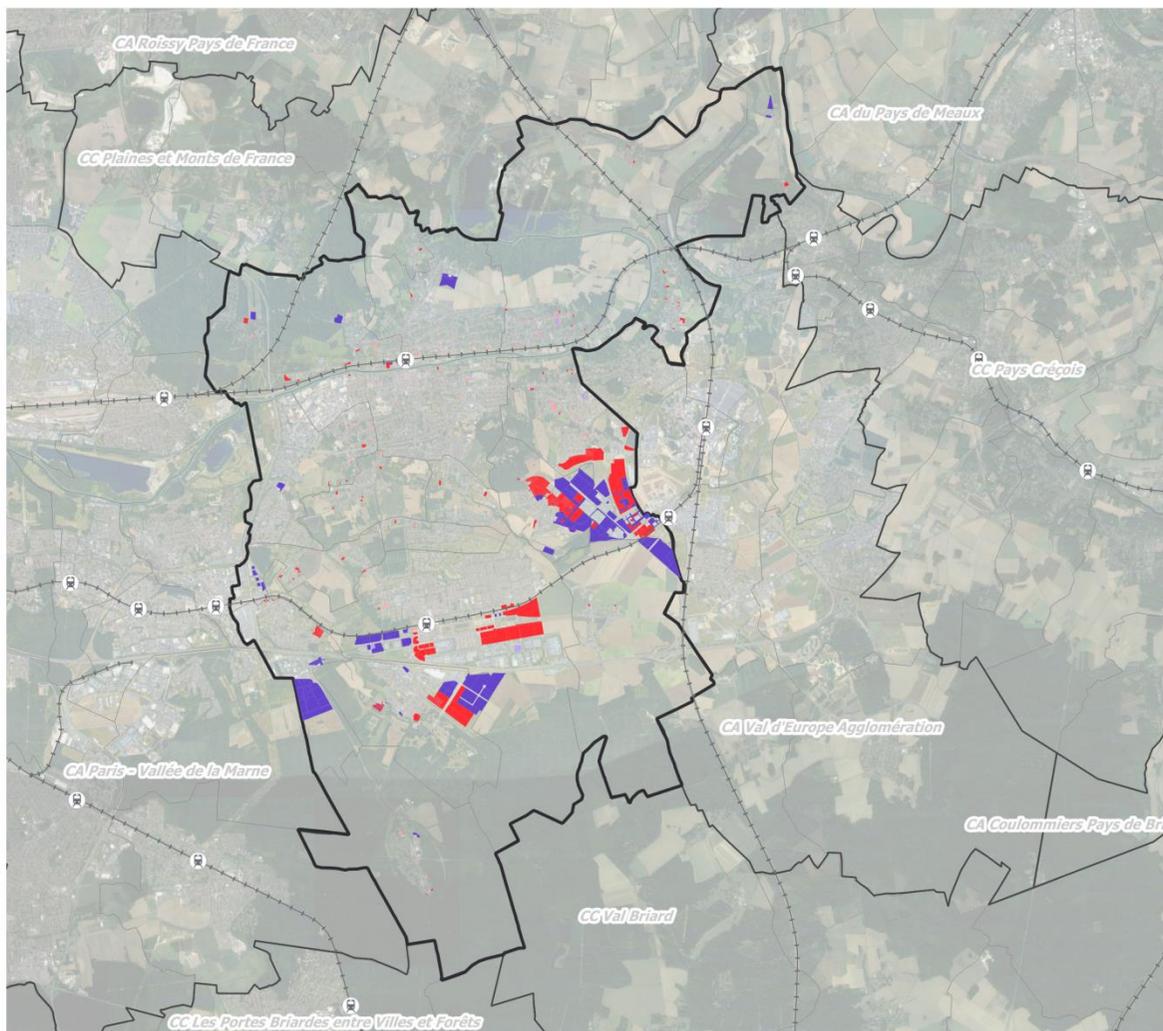
Par ailleurs, il faut relever que la consommation d'espaces a permis de créer plus de 40 emplois par hectare consommé entre 2008 et 2018, passant de 32 016 emplois à 40 736, soit un gain total de 8 740 emplois.



A titre de comparaison, la Seine et Marne présente une densité de 76,1 emplois par hectare en 2014, ce qui positionne Marne et Gondoire comme territoire économiquement peu dense.

Consommation d'espace 2008 - 2018

SCoT de la CA de Marne et Gondoire



Consommation d'espaces

- Activité en extension
- Activité en intensification
- Habitat en extension
- Habitat en intensification
- CA Marne et Gondoire
- EPCI
- Commune

0 2 km

Réalisation : CITADIA - Février 2020
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS, MAJIC 2015, Google Satellite 2018



3. UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE GLOBALEMENT POSITIVE

3.1 Des dynamiques démographiques contrastées

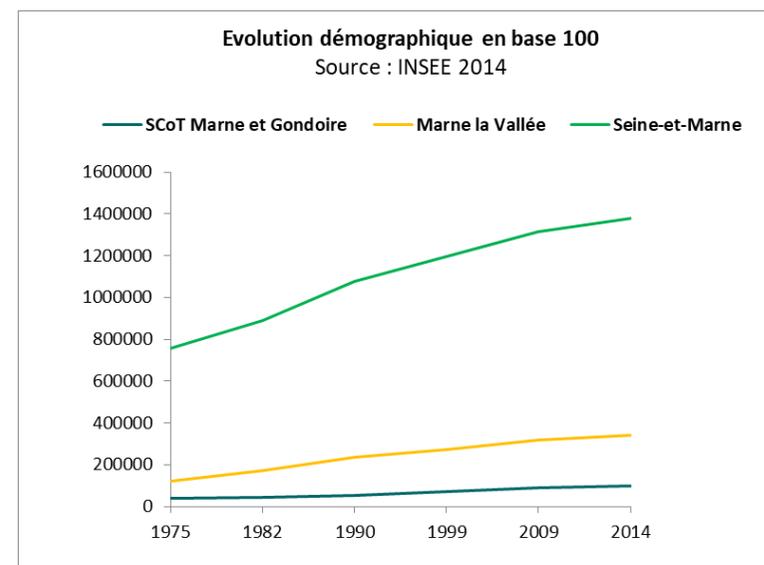
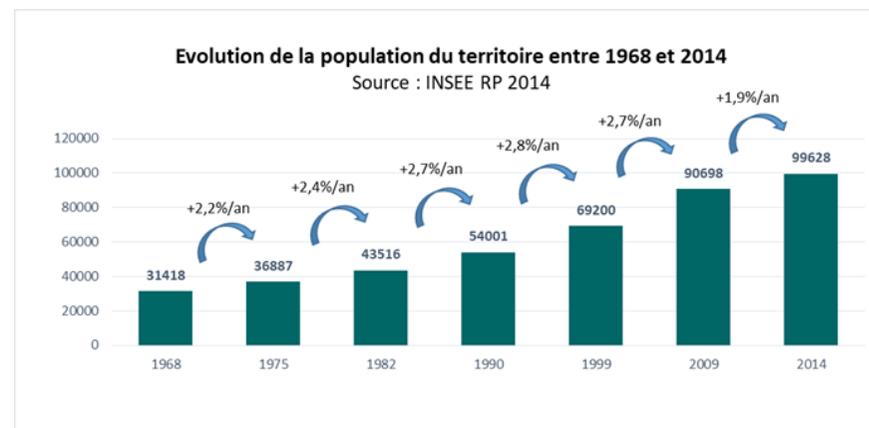
Une population en augmentation depuis les années 1960

Le territoire du SCoT Marne et Gondoire comptait 90 698 habitants en 2009 et en compte 99 628 en 2014. La population augmente en effet de manière continue sur le territoire du SCoT depuis les années 1960.

Les évolutions les plus rapides interviennent à partir des années 1980 avec la création du secteur III de Marne-la-Vallée (décret du 4 avril 1985). En effet, les années 1990 sont marquées par une vitalité démographique sur le territoire du SCoT Marne et Gondoire qui gagne plus de 15 000 habitants entre 1990 et 1999 et plus de 21 400 habitants entre 1999 et 2009.

Entre 2009 et 2014, le territoire accueille un total de 8 930 habitants supplémentaires, soit une réduction d'apport de population. L'augmentation continue de la population jusqu'à présent tend à ralentir légèrement sur la période 2009-2014 : si le taux annuel moyen de la population oscille entre 2,3% et 2,7% sur 1968 et 2009, il atteint 1,9% entre 2009 et 2014.

A titre de comparaison, le territoire du SCoT augmente de manière plus faible que le département ou la zone d'emploi de Marne-la-Vallée qui poursuivent une augmentation du nombre d'habitants plus importante.



Evolution de la population municipale entre 1990 et 2014					
Commune	Population en 2014	Population en 2009	Population en 1999	Taux de variation annuelle moyen entre 2014-2009	Taux de variation annuelle moyen entre 2009-1999
Bussy-Saint-Georges	25910	22217	9194	3,1%	9,2%
Bussy-Saint-Martin	708	721	573	-0,4%	2,3%
Carnetin	453	461	436	-0,3%	0,6%
Chalifert	1278	1191	1055	1,4%	1,2%
Chanteloup-en-Brie	3365	2034	1780	10,6%	1,3%
Collégien	3329	3142	2983	1,2%	0,5%
Conches-sur-Gondoire	1724	1735	1716	-0,1%	0,1%
Dampmart	3247	3136	2754	0,7%	1,3%
Ferrières-en-Brie	2801	2153	1655	5,4%	2,7%
Gouvernes	1137	1112	1024	0,4%	0,8%
Guermantes	1153	1257	1392	-1,7%	-1,0%
Jablins	682	629	574	1,6%	0,9%
Jossigny	661	637	530	0,7%	1,9%
Lagny-sur-Marne	21302	20228	19368	1,0%	0,4%
Lesches	697	713	534	-0,5%	2,9%
Montévrain	9741	8363	3149	3,1%	10,3%
Pomponne	3701	3331	3256	2,1%	0,2%
Pontcarré	2103	1998	1816	1,0%	1,0%
Saint-Thibault-des-Vign	6335	6325	6382	0,0%	-0,1%
Thorigny-sur-Marne	9301	9315	9029	0,0%	0,3%
SCoT Marne et Gondoire	99628	90698	69200	1,9%	2,7%

Source : INSEE 2014

D'importantes disparités entre les communes à dominante rurale et les principaux pôles urbains

Si la croissance de la population du territoire du SCoT Marne et Gondoire a toujours été positive depuis les années 1960, passant de 31 418 habitants en 1968 à quasiment 100 000 habitants en 2014 (100 915 habitants recensés par la CAMG fin 2017), les évolutions démographiques des communes laissent transparaître de grandes disparités qui s'expliquent notamment par l'histoire des territoires ainsi que par les choix politiques qui ont été faits.

Actuellement, la population se polarise sur 5 communes que sont Lagny-sur-Marne, Montévrain, Thorigny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes et Bussy-Saint-Georges qui regroupent à elles seules 73% de la population et constituent 2 grands pôles urbains.

Cette proportion a toutefois évolué dans le temps. En effet, le pôle urbain Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne et Saint-Thibault est historiquement très attractif, comptant des populations déjà nettement supérieures aux autres communes du territoire en 1990 (Cf. Tableau ci-contre). A ce titre, Lagny-sur-Marne comptait déjà 15 743 habitants et Thorigny-sur-Marne en recensait 5 768 en 1968. En revanche, Saint-Thibault-des-Vignes a connu un développement un peu plus tardif puisqu'en 1968 la commune n'était peuplée que de 775 habitants.

La ville de Bussy-Saint-Georges quant à elle, suit une progression plus lente, ne dépassant les 1 000 habitants qu'au milieu des années 1980. Elle ne recense alors que 5,9% de sa population actuelle en 1990. Ce n'est qu'à partir des années 2000 que la ville enregistre un bond démographique en gagnant 13 023 habitants en dix ans entre 1999 et 2009. Les caractéristiques démographiques de cette commune sont par ailleurs très marquées par son développement récent, notamment grâce à l'acquisition du statut d'agglomération nouvelle et l'instauration de l'Opération d'Intérêt National qui ont amorcé le développement très rapide de la ville.

Du fait de l'appartenance d'un bon nombre de communes du SCoT au territoire de Marne-la-Vallée, Marne et Gondoire se caractérise par un polycentrisme relativement marqué. Sans avoir connu un développement aussi important que la ville de Bussy-Saint-Georges, la totalité des communes voit sa population croître depuis 1968 à 2014.

Alors qu'elles n'étaient que 5 sur 20 à concentrer plus de 1 000 habitants en 1968, la tendance s'est aujourd'hui renversée puisqu'elles ne sont que 5 à recenser moins de 1 000 habitants. Le bilan démographique du SCoT est ainsi issu d'une dynamique imputable à la quasi-totalité des communes du SCoT Marne et Gondoire.

On compte en 2014 :

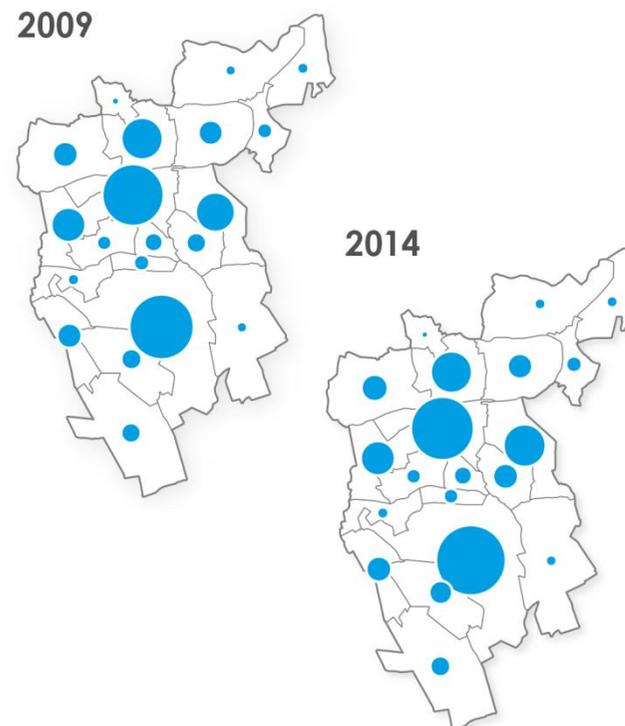
- 2 communes de plus de 20 000 habitants : Bussy-Saint-Georges et Lagny-sur-Marne ;
- 3 communes de plus de 6 000 habitants : Montévrain, Thorigny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes ;
- 5 communes de plus de 2 000 habitants : Pomponne, Dampmart, Collégien, Chanteloup-en-Brie, Pontcarré et Ferrières-en-Brie.

Dans la structuration du territoire du SCoT viennent ensuite les communes plus rurales dont le cadre de vie reste encore très préservé. Ces communes, qui recensent moins de 2 000 habitants, se situent entre les 2 principaux pôles urbains, ainsi qu'au nord de la Marne. Il s'agit de :

- Guermantes, Gouvernes, Conches-sur-Gondoire, Bussy-Saint-Martin, qui appartiennent à la vallée de la Brosse et de la Gondoire et dont le développement urbain paraît très contraint au regard de la qualité de leur site ;
- Jossigny, dont plus d'un tiers du territoire accueille la forêt régionale de Ferrières ;
- Chalifert et Lesches, qui présentent des sites remarquables de bordure de Marne et dont l'urbanisation concerne le flanc de coteau pour Chalifert ;
- Carnetin qui connaît une urbanisation contrainte également par un territoire escarpé, aux qualités naturelles remarquables ;
- Jablines, commune récemment agglomérée au territoire de Marne et Gondoire, se situe en grande partie sur une base de loisirs nautique, contraignant en partie son urbanisation possible.

Population par commune

SCoT de la CA de Marne et Gondoire



Nombre d'habitants par commune



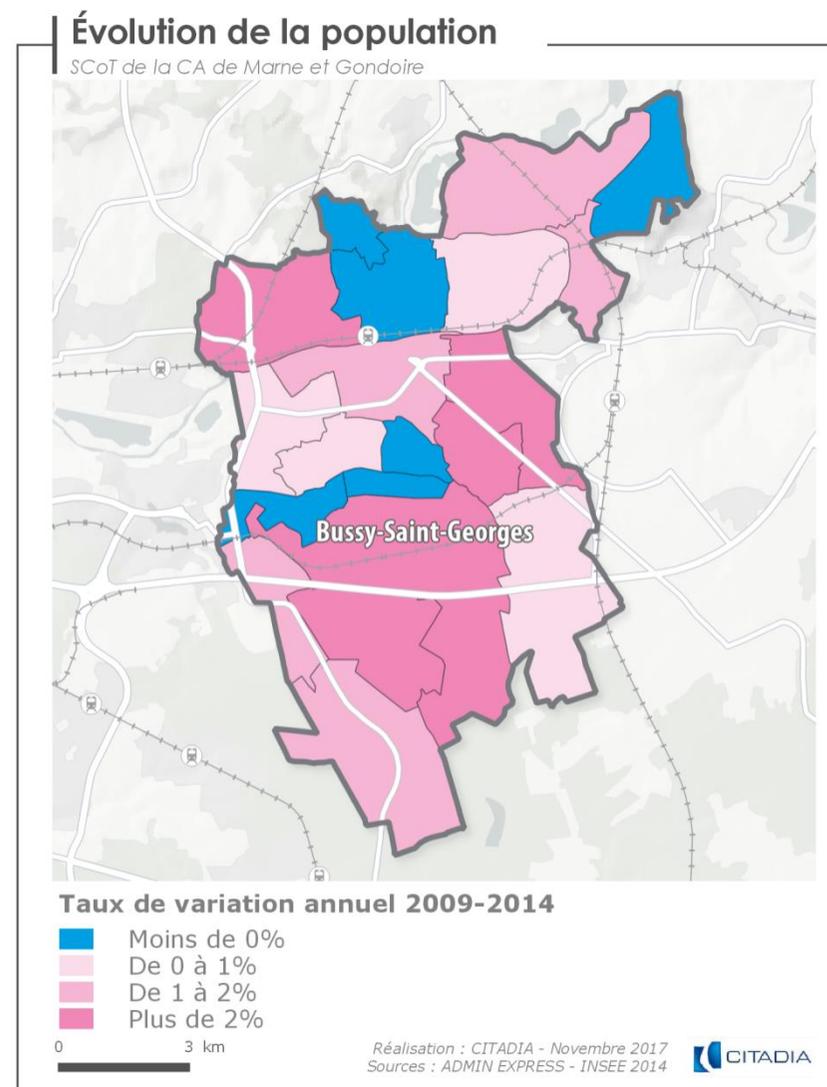
0 3 km

Réalisation : CITADIA - Novembre 2017
Sources : ADMIN EXPRESS - INSEE 2014



Ainsi, malgré la croissance démographique importante du territoire du SCoT (+1,9%/an en moyenne entre 2009 et 2014), cinq communes connaissent des croissances nettement moindres, voire négatives sur la même période : Bussy-Saint-Martin, Carnetin, Conches-sur-Gondoire, Guermantes et Lesches. Cela s'explique principalement par la concentration de la construction neuve sur les communes comme Bussy-Saint-Georges et Chanteloup-en-Brie venant capter la population des communes alentours. De ce fait, elles connaissent une croissance démographique plus importante.

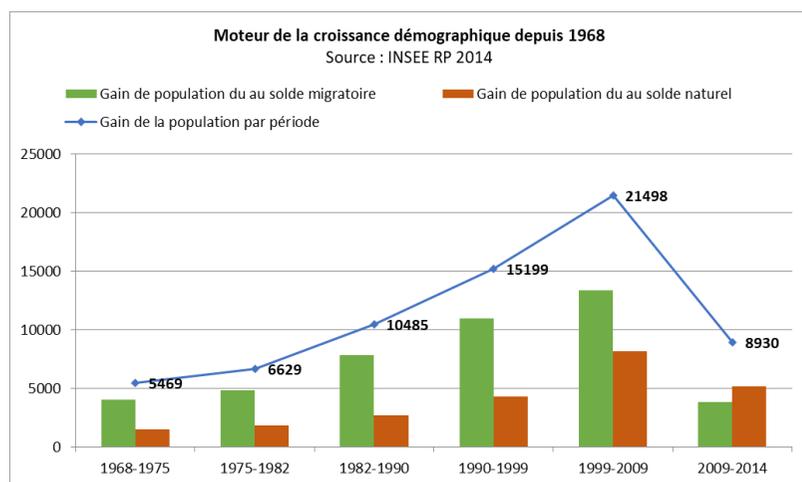
Par ailleurs, la préservation des espaces naturels et agricoles fait partie des objectifs principaux de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire. Les communes les plus rurales qui la composent ont donc cherché à freiner le développement de l'urbanisation, ce qui explique les différentes évolutions démographiques observées.



3.2 Des facteurs de croissance différenciée selon les périodes

Un accroissement démographique grâce au solde migratoire jusqu'en 2009

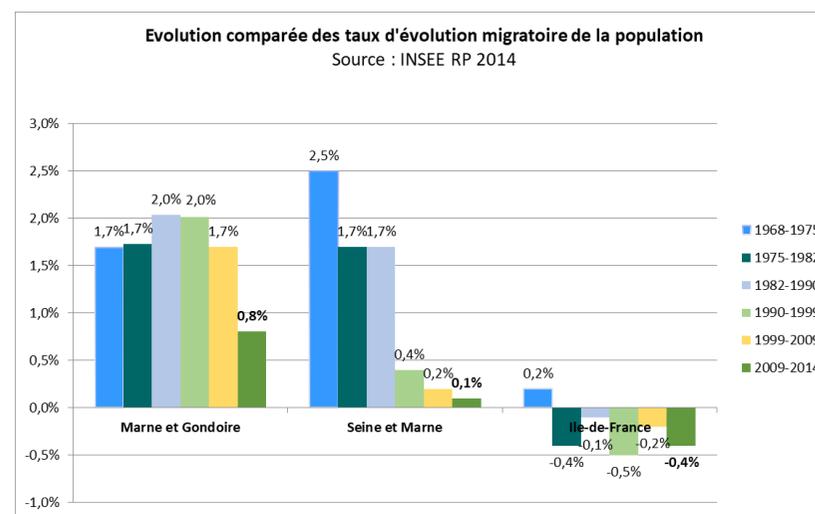
Sur l'ensemble du territoire du SCoT Marne et Gondoire, l'augmentation constante de la population est principalement due à un solde migratoire largement excédentaire : le territoire accueille en effet un nombre plus important d'habitants qu'il n'en sort. Il se caractérise de fait par un taux d'accroissement migratoire très important par rapport aux territoires au sein desquels il s'inscrit, le département de Seine-et-Marne et la région Île-de-France notamment. Si le taux d'accroissement migratoire de la région Île-de-France est négatif depuis 1975, celui du territoire du SCoT a toujours été largement positif depuis les années 1960 et n'a même cessé d'augmenter jusqu'en 1999.



Ce n'est qu'à partir des années 2000 que le solde naturel ralentit sa progression : la CAMG passe en effet d'un taux d'évolution dû au solde migratoire de 1,7% entre 1999 à 2009, à 0,8% entre 2009 et 2014. Ainsi, lorsqu'en 1990-1999, le solde migratoire permettait au territoire de Marne et Gondoire d'augmenter sa population de plus de 20% alors que dans le même temps il faisait perdre à la région Île-de-France environ 5% de sa population, entre 2009 et 2014, c'est davantage le solde migratoire qui a permis au territoire de gagner en

population (10% par le solde naturel contre 8% par le solde migratoire).

Ces évolutions constatées sont en lien étroit avec la création des villes nouvelles de Marne-la-Vallée et Sénart en Seine-et-Marne : l'arrivée des habitants se fait à un rythme continu à mesure que les opérations d'aménagement se construisent, que les infrastructures de transports et d'équipements sont mis à disposition des nouveaux habitants et que les constructions opérées dans le cadre de l'aménagement du secteur III de Marne-la-Vallée voient le jour.



Par ailleurs, les tendances migratoires et naturelles sur le territoire du SCoT présentent des disparités. En effet, les communes de Bussy-Saint-Georges, Collégien et Montévrain en particulier profitent d'un taux d'évolution grâce au solde naturel. Bussy-Saint-Georges gagne plus de 2 000 habitants entre 2009 et 2014 grâce aux populations entrantes, contre 1 689 habitants supplémentaires grâce au solde naturel.

A contrario, les communes de Guermantes, Thorigny-sur-Marne et Bussy-Saint-Martin, tendent à enregistrer un taux d'évolution lié au solde migratoire négatif (-2,2% pour Guermantes).

Enfin, les communes de Chanteloup-en-Brie et Ferrières-en-Brie gagnent surtout en population grâce à leur solde migratoire (sur Chanteloup-en-Brie : 1 181 habitants gagnés grâce au solde migratoire, contre 150 grâce au solde naturel).

3.3 Un territoire jeune et familial

Une part importante d'individus jeunes mais inégale sur le territoire

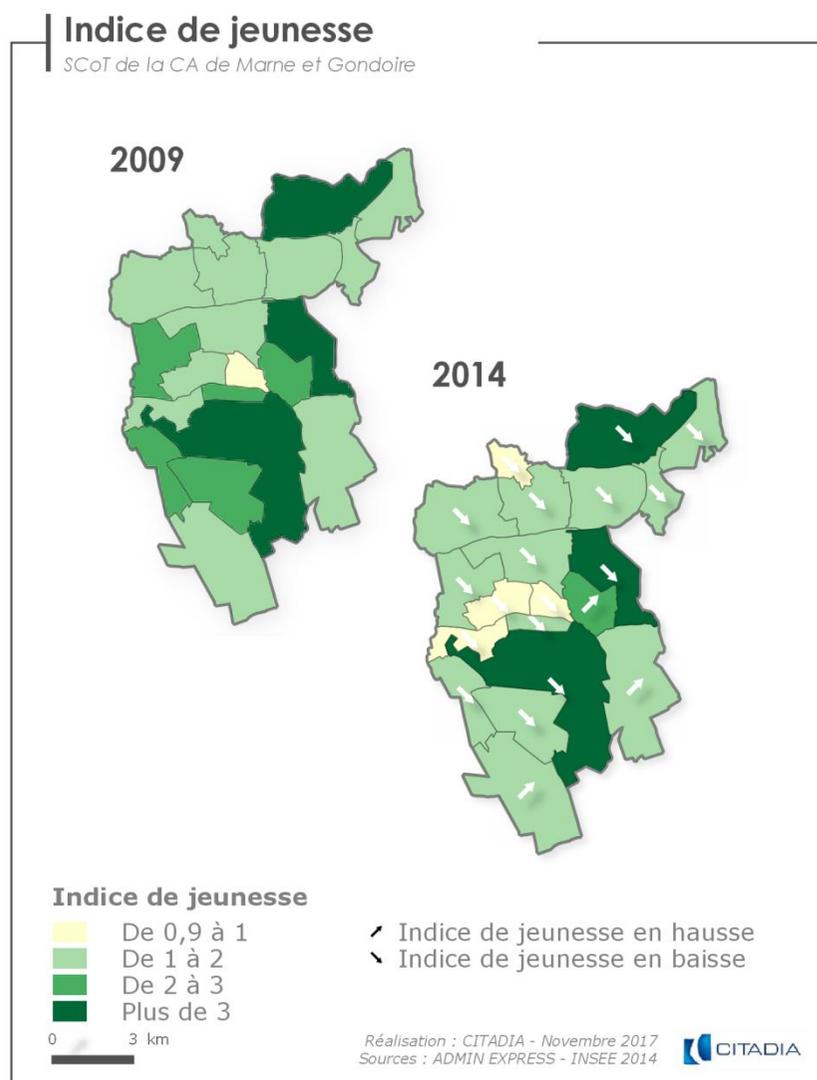
L'indice de jeunesse est le rapport entre le nombre de personnes âgées de moins de 20 ans et le nombre de personnes âgées de plus de 60 ans. Supérieur à 1, l'indice de jeunesse marque la prédominance des personnes de moins de 20 ans sur celles des 60 ans et plus. Par conséquent, plus cet indice est élevé et plus la population est jeune.

Concernant la structure par âge de sa population, le territoire de Marne Gondoire est relativement jeune même si d'importantes disparités existent entre les différentes communes.

Les communes les plus dynamiques, celles qui accueillent le plus d'habitants et qui connaissent les croissances démographiques les plus importantes, recensent des populations extrêmement jeunes avec des indices de jeunesse très élevés. A titre d'exemple, pour les plus grandes communes, la ville de Bussy-Saint-Georges enregistre un indice de jeunesse de 3,6, Montévrain compte un indice de 3,1 et Chanteloup-en-Brie 2,4. Jablines fait également partie des communes ayant un nombre d'habitants très jeunes (indice de jeunesse de 3,7).

Seules trois communes sur 20 ont un indice de jeunesse inférieur à 1 : Bussy-Saint-Martin, Carnetin, et Conches-sur-Gondoire.

Si à l'échelle de l'Île-de-France et de la France métropolitaine, la part des plus de 60 ans représente respectivement 19,1% et 24,6% de la population, elle n'est que de 15,0% sur le territoire du SCoT Marne et Gondoire. La tranche des 30-44 ans est également fortement représentée puisque l'on compte 23,1%, comparé à l'Île-de-France qui représente 21,7% de la population totale et 19,3% pour la France métropolitaine.



La prépondérance de cette classe d'âge et des moins de 20 ans témoigne d'un territoire au profil relativement familial. A l'instar de la tendance métropolitaine au vieillissement de la population, le territoire capte une population notamment grâce à une offre résidentielle diversifiée permettant de répondre en partie à la demande de logements sur le parc locatif ou l'accession à la propriété.

Cependant, les communes les plus rurales connaissent la même tendance au vieillissement de la population que ce qui est observé à l'échelle nationale. Ce phénomène s'explique par :

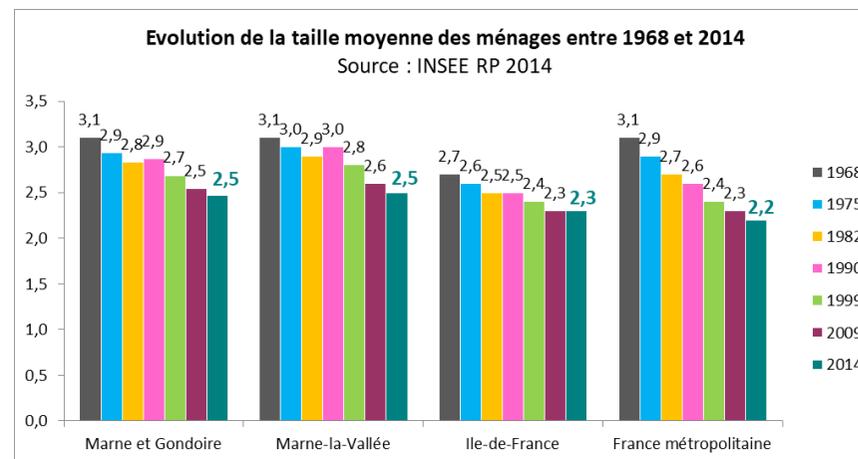
- des taux de natalité en baisse ;
- des taux de mortalité qui se maintiennent ;
- un allongement de la durée de vie lié aux progrès de la médecine ;
- le vieillissement de la génération du « baby-boom ».

Une taille des ménages en baisse, mais un modèle familial toujours dominant

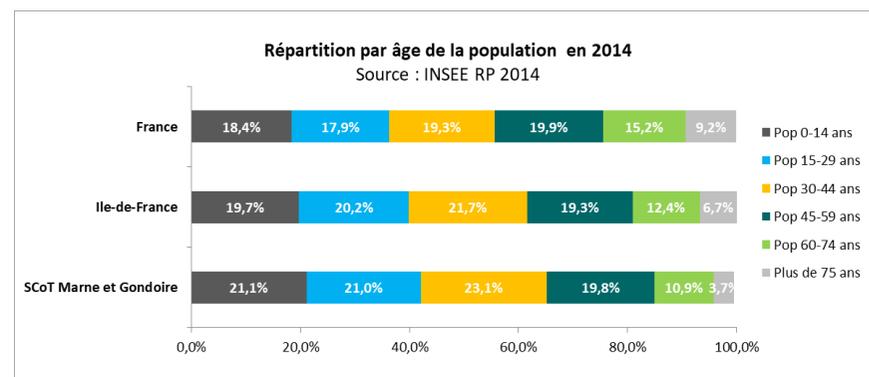
Le desserrement des ménages correspond au phénomène qui se produit lors d'une décohabitation. Cela concerne le plus souvent les couples qui se séparent mais également les jeunes qui s'éloignent du foyer familial. Il s'agit également d'une des conséquences du vieillissement de la population. Ce sont ensuite 2 logements pour 2 ménages de plus petites tailles qui seront sollicités.

La taille des ménages résidant sur le territoire de Marne et Gondoire a diminué de 1982 à 2014 passant respectivement de 2,8 personnes par ménage à 2,4. Ce phénomène dit de desserrement des ménages n'est pas propre au territoire, mais peut être observé sur l'ensemble du territoire français.

Cependant, la taille des ménages du territoire de Marne et Gondoire demeure supérieure à celle de la région Île-de-France et de la France métropolitaine : respectivement de 2,3 et 2,2. Par contre la taille des ménages des habitants de Marne-la-Vallée est en moyenne supérieure à celle du territoire du SCoT (2,5 contre 2,6 en 2009).



Au regard de ce qui a été montré précédemment concernant l'existence d'une population jeune et familiale sur le territoire, l'ensemble des communes de la CAMG présente une taille moyenne des ménages relativement élevée. Malgré cette tendance, celle-ci est pourtant à la baisse puisque certaines communes au début des années 2000 enregistraient des tailles de ménages supérieures à 3.



Certaines communes sont concernées par une taille des ménages atteignant quasiment les 3, il s'agit de Chanteloup-en-Brie et Jablines. Ces communes se caractérisent par un parc de logements d'assez grande taille qui conditionne l'accueil de ménages de plus grande taille.

La plupart des communes ont une taille des ménages comprise entre 2,1 et 2,7 personnes par ménage ;

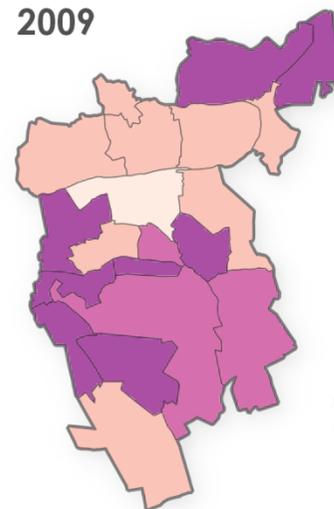
Les communes de Montévrain et Lagny-sur-Marne, Carnetin, Thorigny-sur-Marne et Pomponne connaissent un desserrement des ménages plus important et une taille des ménages inférieure à 2,5 personnes par ménage. Pour Lagny-sur-Marne, cela s'explique par le caractère urbain de la commune et par un parc de petits logements plus important.

A contrario, la commune rurale de Carnetin possède un parc de grands logements important mais connaît un fort vieillissement qui s'accompagne de nombreux départs de jeunes décohabitants du foyer familial.

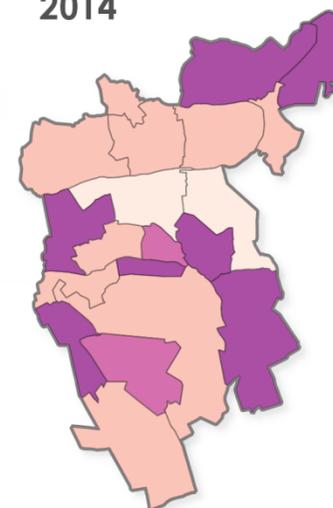
Taille moyenne des ménages

SCoT de la CA de Marne et Gondoire

2009



2014



Taille moyenne des ménages

- De 2,1 à 2,4 personnes
- De 2,4 à 2,6 personnes
- De 2,6 à 2,7 personnes
- De 2,7 à 3 personnes

0 3 km

Réalisation : CITADIA - Novembre 2017
Sources : ADMIN EXPRESS - INSEE 2014



4. HABITAT : UN PARC DE LOGEMENTS QUI SE DIVERSIFIE POUR REpondre A UNE DEMANDE FORTE

4.1 Un territoire bientôt couvert par un PLH

Le territoire du SCoT sera bientôt couvert par un Programme Local de l'Habitat (PLH) qui concerne dorénavant les 20 communes de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire.

Démarche lancée en février 2018 à l'initiative de l'intercommunalité, la politique habitat s'inscrit dans un contexte réglementaire établi et doit être compatible avec les documents stratégiques adoptés à différentes échelles en fonction des prérogatives relatives à chaque niveau administratif (SDRIF, SRHH, SCoT Marne et Gondoire...). A noter que la commune de Bussy-Saint-Georges fait figure d'exception. Faisant l'objet d'une OIN, elle doit orienter ses décisions en fonction des souhaits étatiques sur le nombre de logements libres et sociaux.

Le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF) adopté en 2013 a émis un objectif de construction de 70 000 logements chaque année sur tout le territoire francilien.

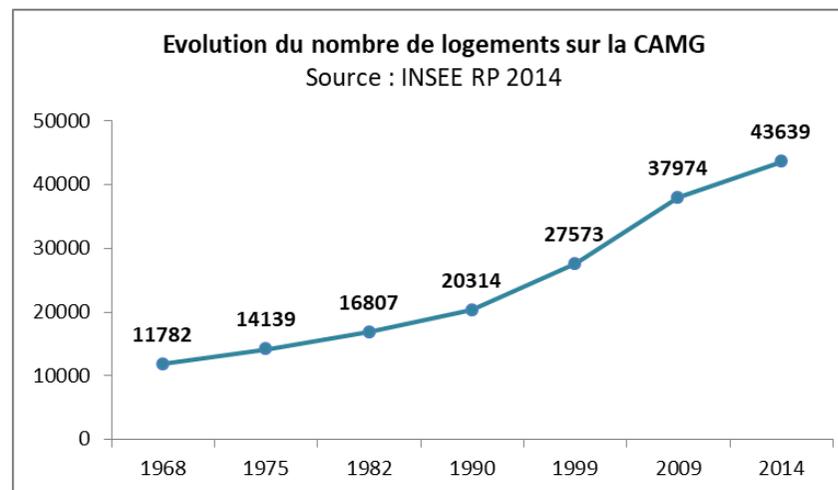
Le territoire du SCoT Marne et Gondoire, du fait de son positionnement au sein de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée et des projets de transports qui le concernent (transport collectif en site propre entre Lagny-sur-Marne et Val d'Europe notamment, Grand Paris Express) est un espace stratégique pour le développement du logement francilien. De même, le SRHH prescrit un objectif de construction annuelle de 1 173 logements.

4.2 Un parc de logements globalement récent et attractif

Une forte hausse du parc de logements liée aux dynamiques d'urbanisation du territoire

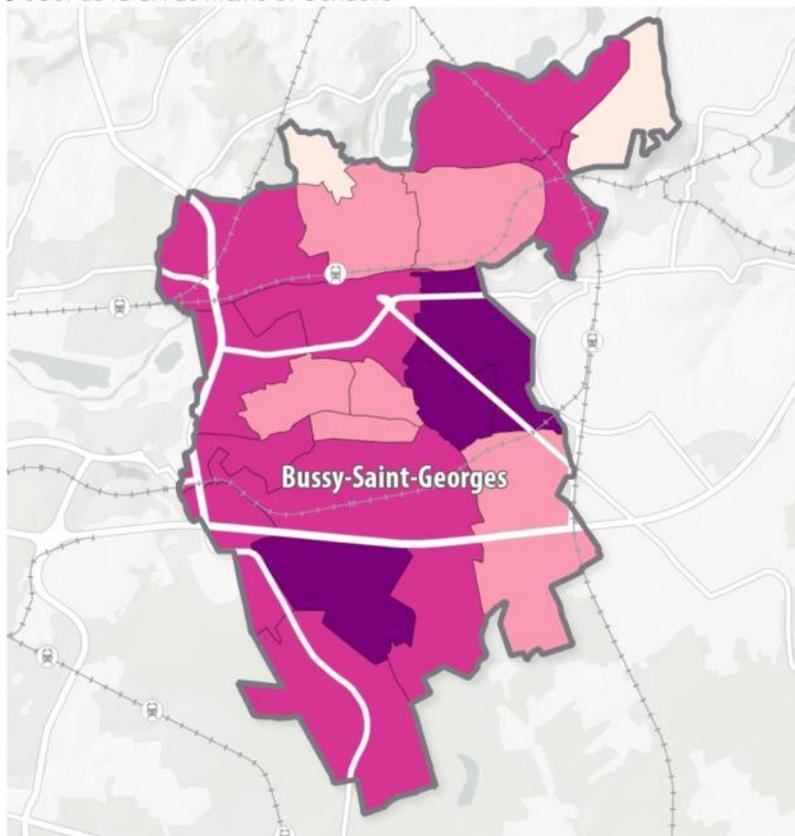
Le parc de logements du territoire du SCoT Marne et Gondoire a connu une hausse considérable à partir des années 2000. En effet, si le nombre de logements a été multiplié par 2,3 sur l'ensemble du territoire de 1968 à 2000, il a triplé de 1968 à 2014. Cette augmentation importante est à mettre en lien avec l'urbanisation croissante de Marne-la-Vallée dès les années 1980.

A titre de comparaison, le département de Seine-et-Marne voit le nombre de logements présents sur son territoire augmenter de manière plus atténuée, multiplié par 2,4 sur la période 1968-2014. Cela confirme l'importante dynamique de la construction qui caractérise le territoire de Marne et Gondoire.



Évolution du parc de logement 2009-2014

SCoT de la CA de Marne et Gondoire



Taux d'évolution annuel du parc de logement



0 3 km

Réalisation : CITADIA - Novembre 2017
Sources : ADMIN EXPRESS - INSEE 2014



En revanche, ce constat révèle d'importantes disparités, où les communes les plus dynamiques se situent le long de la ligne de RER A et de l'autoroute A4, ainsi qu'en périphérie est et ouest du territoire. A ce titre, la commune de Bussy-Saint-Georges a vu son parc de logements être multiplié par 51 sur la période 1968-2014. A une échelle plus réduite, Collégien et Montévrain enregistrent une augmentation importante sur la même période, soit respectivement une multiplication par 15 et par 13 de leur parc de logements.

De plus, sur les 20 communes que compte le territoire, seulement 8 connaissent une évolution de leur parc de logements inférieure à celle du département : Carnetin, Chalifert, Gouvernes, Jablines, Jossigny, Lagny-sur-Marne, Lesches. Ces communes se situent au nord de la Marne ou bien au cœur du territoire, à l'exception de Jossigny.

Sur le territoire du SCoT, presque un logement sur 2 en moyenne a été construit depuis 1990. Cette urbanisation récente engendre des paysages très différenciés avec des centres urbains anciens et des extensions urbaines plus récentes.

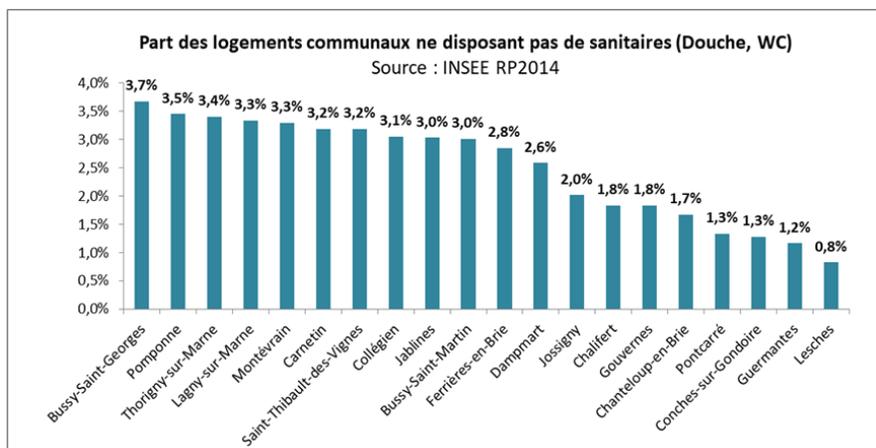
Un parc de logements récent et confortable

Près de la moitié du parc de logements a été construit après les années 1990 (47,9%) et presque les deux tiers après les années 1970 (61,8%).

A titre de comparaison, si 63,6% des logements ont été construits après 1970 dans le département de la Seine et Marne, seuls 27,4% des logements ont été construits après 1990. De même, 13% des logements du parc francilien ont été construits après les années 1990. La relative modernité du parc de logements de Marne et Gondoire n'est pas sans conséquence sur la qualité de l'habitat sur le territoire.

En effet, le parc de logements présente des caractéristiques de confort de qualité. Les logements qui n'ont ni douche ni baignoire, dits « inconfortables » ne représentent que 3,2% du parc de résidences principales.

Chalifert, Dampmart, Thorigny, Lagny et Pomponne sont les communes qui présentent les taux d'inconfort le plus importants (entre 2% et 4% par commune), s'expliquant notamment par un parc privé ancien pouvant donner lieu à des situations d'insalubrité.



Une vacance faible qui traduit une tension du marché immobilier

En 2014, le territoire du SCoT compte 2 849 logements vacants, soit 6,5% du parc total de logements (5,7% en 2009). Cette part correspond à ce qui est observé sur le territoire départemental de Seine-et-Marne et celui de l'Ile-de-France pour lesquels la part des logements vacants dans le parc total est respectivement de 6,5% et 6,4%.

Un taux de logements vacants qui stagne autour de 5% du parc total est considéré comme satisfaisant puisqu'il permet de renouveler le parc de logements et de ne pas rester sur une offre d'habitat figée et, cela, sans constituer une réserve trop importante de logements sous-utilisés qui seraient responsables de tension sur le marché immobilier du territoire.

A noter que la mesure de la vacance constitue un indicateur de l'ajustement entre les caractéristiques du parc et la demande locale. Un minimum de vacance est nécessaire pour permettre à la fois la fluidité des parcours résidentiels et l'entretien du parc de logements. Selon son ampleur et ses caractéristiques, elle traduit différentes situations territoriales. De manière générale, on peut distinguer deux grands types de vacance :

- **La vacance conjoncturelle ou de marché :** cette vacance assure une certaine fluidité du marché et est donc nécessaire. Ce peut être le cas d'un logement en attente de locataire ou nouvellement mis en vente, d'un logement étudiant lors des vacances d'été, etc. L'indisponibilité peut aussi être temporaire lors d'une période de réhabilitation, de travaux d'amélioration du logement. On considère qu'un taux de 5 à 6 % de vacance est nécessaire pour assurer la fluidité des parcours résidentiel (celui-ci peut néanmoins être plus élevé dans les secteurs où l'offre locative est très présente et plus faible dans les territoires pavillonnaires où la mobilité est faible).
- **La vacance structurelle :** au-delà d'une vacance de deux ans, les logements sont considérés comme étant sortis du marché. Cette vacance renvoie à des situations diverses : inadéquation entre l'offre en logement et la demande des ménages (vétusté, taille, luminosité ou configuration...) ou stratégie des propriétaires (refus de louer, problème de succession, situations d'indivision, travaux importants, etc.).

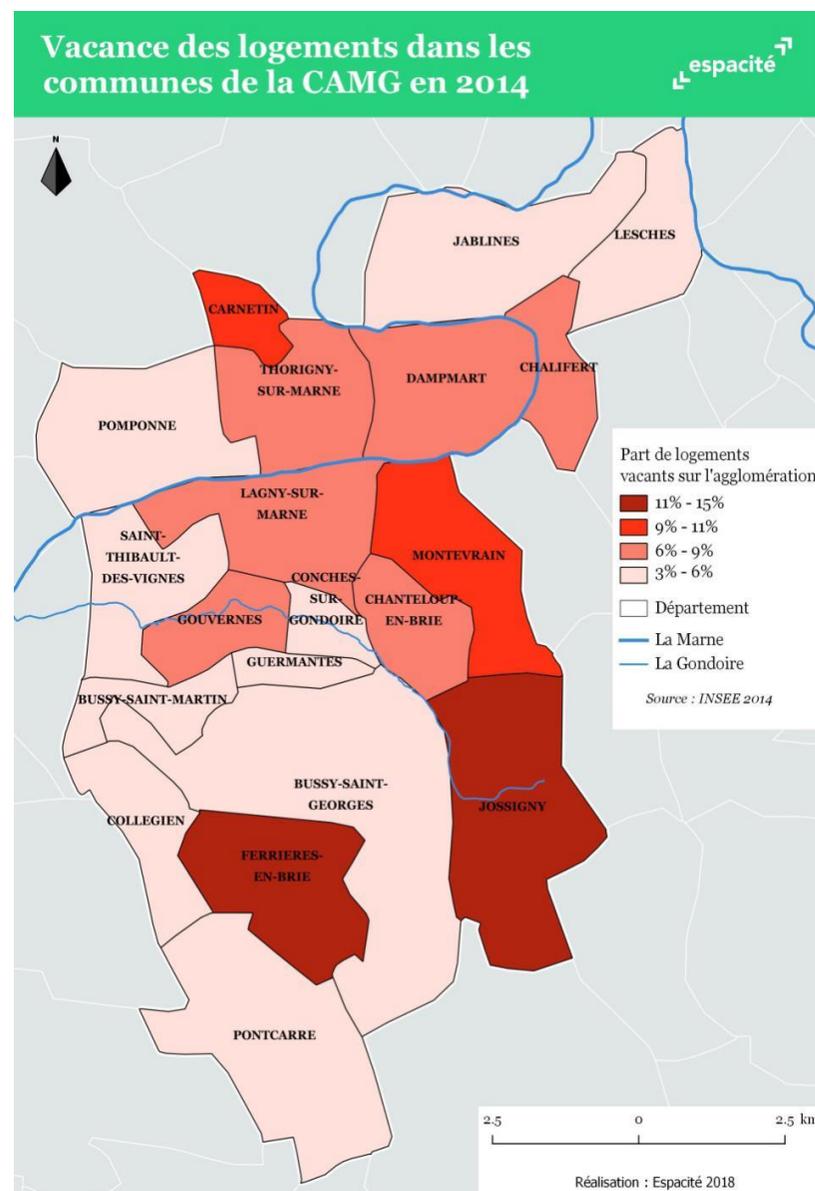
Cependant les données INSEE sont à utiliser avec précaution lorsqu'il s'agit de vacance du parc de logements. Un pourcentage de logements vacants important ne signifie pas forcément que la commune dispose d'un grand potentiel de renouvellement urbain. En effet, entrent, par exemple, dans la catégorie des logements vacants les logements nouvellement construits et non encore commercialisés, ou encore les logements juste commercialisés mais dont les propriétaires ne sont pas encore résidents.

Marne et Gondoire présente une vacance majoritairement conjoncturelle, puisque 63% des logements sont vacants depuis moins de 1 an. Cependant, 29% des logements connaissent une situation de vacance depuis 1 à 4 ans. Il s'agit dans ce cas d'une vacance structurelle bien que de durée moyenne. Ces différents phénomènes traduisent des situations singulières selon les communes.

Pour mieux connaître les potentialités du territoire en matière de réhabilitation des logements vacants, il est nécessaire de mener des études sur la vacance très fine à l'échelle des communes.

Pour exemple, Lagny-sur-Marne révèle un phénomène de vacance important sur ses logements en centre-ville (en étage de commerces) pour des raisons d'état du bâti et d'accès. Une vacance importante représente potentiellement une manne de logements non mobilisés.

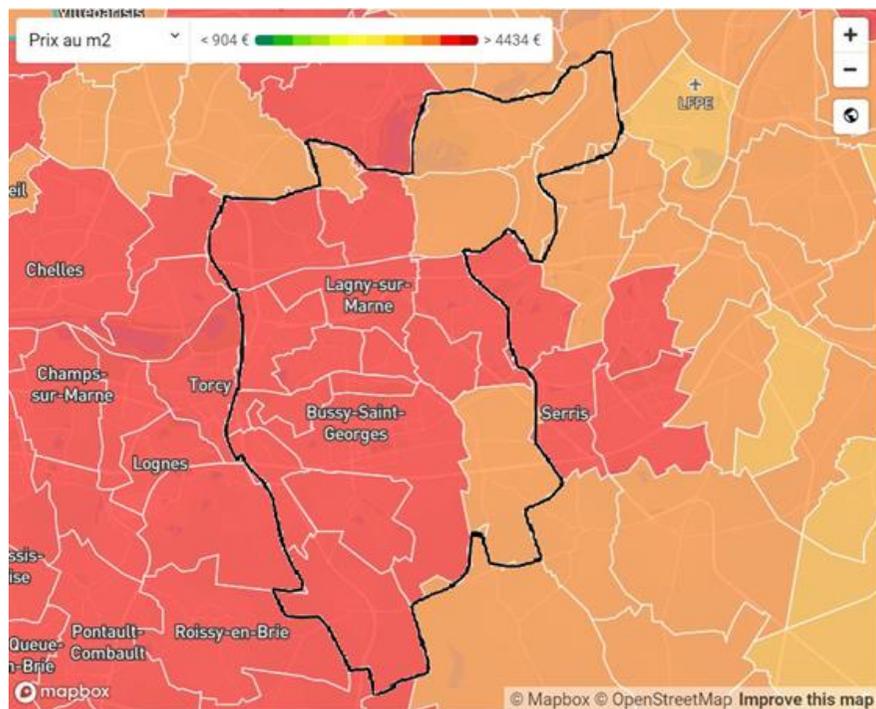
De la même façon, les communes de Carnetin, Chalifert, Ferrières-en-Brie, Jossigny et Montévrain présentent des taux de vacance particulièrement élevés, soit respectivement 10,4%, 8,4%, 14,2%, 11,8% et 9,4%. Pour Montévrain, cette vacance est en notament due à de nombreuses livraisons de programmes, où les logements en attente d'occupation sont vendus mais considérés vacants par l'INSEE (Source : diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018). En revanche, les taux de vacance dans les communes les plus rurales qui n'ont pas connu de programmes de logements importants récents, sont des indicateurs plus fiables de la vacance sur le territoire, et mettent en lumière les possibilités ou non de renouveler le parc d'habitat.



Un marché du logement attractif, montrant toutefois des signes de faiblesse depuis quelques années

Le marché immobilier du territoire du SCoT Marne et Gondoire connaît des pressions importantes comme c'est le cas sur l'ensemble du département de Seine-et-Marne.

La CAMG, avec la communauté d'Agglomération de Paris Vallée de la Marne, affiche les prix les plus élevés de la Seine-et-Marne avec un prix moyen au m² de 2 678 à 4 434€, correspondant à la tranche de prix observée en petite couronne sur ses franges ouest notamment. Seules les communes de Jossigny, Carnetin, Jablines, Chalifert et Lesches affichent des valeurs plus basses, avec des prix au m² allant de 1 748€ à 2 231€ (Source : diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).



Les variations de prix entre les communes sont donc importantes, en témoigne des différences de transactions passant 118 000€ en moyenne pour un appartement ancien à Carnetin à 446 249€ en moyenne pour une maison ancienne à Bussy-Saint-Martin.

Par ailleurs, les communes possédant des parcs de logements plus mixtes comme Bussy-Saint-Georges et Montévrain, peuvent voir leurs moyennes de prix infléchies par les transactions d'appartements, en moyenne plus petits et moins chers.

L'attractivité des communes en termes immobilier n'est pas entièrement attribuable aux prix moyens des transactions qu'elles présentent, puisque Bussy-Saint-Georges et Montévrain sont les communes les plus attractives grâce aux services qu'elles proposent et leur bonne connexion au réseau de transports (Source : diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).

Si le territoire du SCoT propose des prix élevés par rapport au département, l'ensemble du marché immobilier du département a perdu de la valeur entre 2008 et 2009 : -5% et la commune de Bussy-Saint-Georges ne fait pas exception puisqu'elle a connu une baisse du prix du m² des appartements anciens de 7,8%.

Par ailleurs, la période 2015-2017 montre une hausse modérée des prix, voire même une baisse. Ainsi pour les appartements, on observe une augmentation de 3% dans le neuf mais une baisse de 3% dans l'ancien. Pour les ventes de maisons, on observe également une hausse dans le neuf de 6% ainsi qu'une augmentation dans l'ancien de 1%.

4.3 Un parc de logements relativement peu diversifié mais de grands projets à venir

Une majorité de grands logements individuels

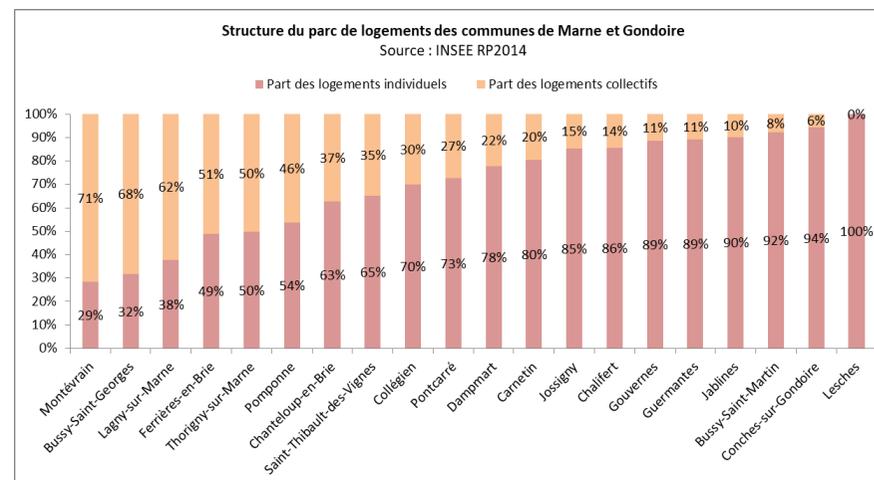
Le territoire du SCoT Marne et Gondoire est essentiellement constitué de logements de 4 pièces ou plus, soit 53,5% des résidences principales.

En effet, la plupart des communes (15 sur 20) compte plus de 40% de résidences principales avec 5 pièces ou plus. A l'inverse, seules 7 communes disposent de plus de 40% de logements avec moins de 3 pièces. Toutefois, on constate que le territoire présente de nombreuses disparités entre les communes.

En effet, si la plupart des logements sont de grandes tailles, ces derniers se concentrent essentiellement dans les communes les plus rurales telles que Conches-sur-Gondoire, Gouvernes, Guermantes et Lesches. Celles-ci possèdent en effet plus de 60% des résidences principales avec 5 pièces ou plus.

Les communes plus urbaines comme Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne et Montévrain disposent de plus petits logements, soit respectivement 55,7% de logements de 3 pièces ou moins, 50% et 65,5%.

Pour comparaison, le territoire départemental de la Seine-et-Marne suit une tendance similaire avec un parc de logements principalement de grandes tailles (62,5% de logements de 4 pièces ou plus), et une part inférieure à celle de Marne et Gondoire quant aux logements de 3 pièces ou moins, soit 37,5%. Au regard de la structure des parcs de logements communaux, ceux-ci se composent pour la plupart d'une majorité de logements individuels. Seules les communes les plus urbaines et les plus dynamiques en matière de constructions neuves possèdent une part importante de logements collectifs : Montévrain, Bussy-Saint-Georges et Lagny-sur-Marne pour les principales.



Le parc de logements de ces communes pesant de manière plus importante au sein du parc total de logements du territoire, la répartition des logements en faveur de l'individuel n'est que de 50,7% contre 49,3% de logements collectifs.

De manière générale, cette répartition s'explique notamment par la possibilité laissée aux communes plus rurales de disposer davantage de surfaces et de construire de l'individuel. Cette tendance à la construction individuelle se confirme au regard d'une part de logements individuels globalement plus forte sur Marne et Gondoire (59,4%) que dans le Département (50,7%).

Un parc en inadéquation partielle avec l'évolution taille des ménages ?

La CAMG se caractérise par un parc de logements mixtes, dispatché entre habitat individuel et habitat collectif. Toutefois, il existe des disparités entre communes où plus de 60% du parc de Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges et Montévrain concentre de l'habitat collectif. A contrario, certaines communes comme Bussy-Saint-Martin, Conches-sur-Gondoire ou encore Lesches possèdent un parc à 90% en individuel.

Les données révèlent également une relation étroite avec l'âge du parc. On peut en effet remarquer que ces communes sont à la fois très

pavillonnaires, mais se caractérisent aussi par un parc plus ancien. Elles possèdent donc un parc de logements très caractéristique constitué d'un parc de logements individuels de type maison ancienne (Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).

Cette tendance aux grands logements laisse apparaître une théorique inadéquation entre la taille des logements et la taille moyenne des ménages (2,47 personnes par ménage en moyenne en 2014 sur l'agglomération), à la baisse ces dernières années. Ceci est en partie attribuable à la décohabitation des ménages (vieillessement, divorces etc.).

Le diagnostic du PLH met en avant un déséquilibre particulièrement observable dans les communes avec une forte proportion de grands logements : « en effet, ce sont des communes qui connaissent un effet de génération. C'est-à-dire que les ménages arrivés dans les années 70-90 ont vu leurs enfants partir et se retrouvent en sous-occupation dans leur logement. Ainsi, au-delà des choix des ménages, le déséquilibre population/logement sur les grandes typologies interroge la capacité du territoire à adapter son parc de logements dans les années à venir ».

Un parc de logements dominé par les propriétaires occupants

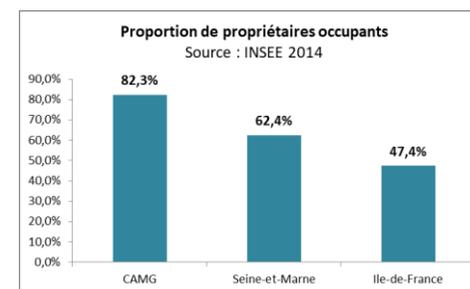
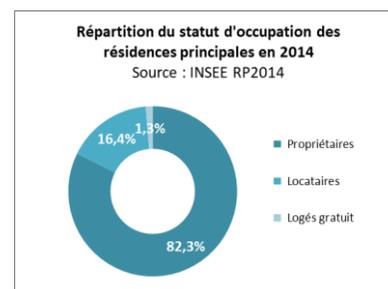
Au recensement de la population de 2014, le territoire du SCoT Marne et Gondoire comptait 59,8% de propriétaires. Il s'agit d'une proportion légèrement moins importante que celle observée sur le département seine-et-marnais, soit 62,4%. Sur la région Île-de-France, ce chiffre est par ailleurs nettement moins élevé puisque les propriétaires occupants ne représentent que 47,4% des résidents.

Les locataires représentent 35,4% des habitants du parc de résidences principales en 2006 sur le territoire du SCoT, ce qui correspond également à la tendance en Seine-et-Marne et qui diffère de ce qui est observé en Île-de-France (49,3%) ou à Paris (61,3% de locataires).

Des différences existent entre les communes du territoire du SCoT. Si le parc de résidences principales concentre une large majorité de propriétaires sur la quasi-totalité des communes, la part de ceux-ci s'échelonne de 43,8% à Montévrain, à 90,5% à Conches-sur-Gondoire. 7 communes comportent plus de 80% de ménages propriétaires au sein de leur résidence principale : Lesches, Conches-sur-Gondoire, Gouvernes, Guermantes, Bussy-Saint-Martin, Pontcarré et Jablines.

Parmi celles-ci, elles sont 6 à comporter plus de 60% de T5 et plus, et font parties des communes qui sont composées à plus de 70% d'habitat individuel.

Ce constat renforce d'autant plus l'idée de spécialisation des marchés immobiliers sur certaines communes, qui peut limiter la réponse aux besoins de certains ménages.



Le diagnostic du PLH rappelle toutefois que « les aménageurs font part d'une production accrue sur ces dernières années de petits logements (T1-T2). Celle-ci est notamment portée par un effet « Pinel », et sans doute aussi par les orientations du PLH précédent, qui a pu amener à accroître la proportion de petites typologies dans les livraisons récentes ».

4.4 Un parc social déficitaire au regard des obligations légales et inégalement réparti sur le territoire

Des logements sociaux polarisés dans les communes polarisant les aménités urbaines

Selon le ministère du logement, « le taux légal de logements locatifs sociaux des communes situées en périmètre SRU est de 25% du parc des résidences principales, sauf pour les communes qui appartiennent à un périmètre SRU dont la situation et le fonctionnement du marché de l'habitat ne justifie pas un renforcement des obligations de production. Dans ces communes, le taux légal de logements locatifs sociaux est de 20% ».

Or, sont soumises aux obligations de la loi SRU toutes les communes de plus de 1 500 habitants⁶ compris dans un EPCI de plus de 50 000 habitants. 12 communes sont ainsi soumises à la loi SRU.

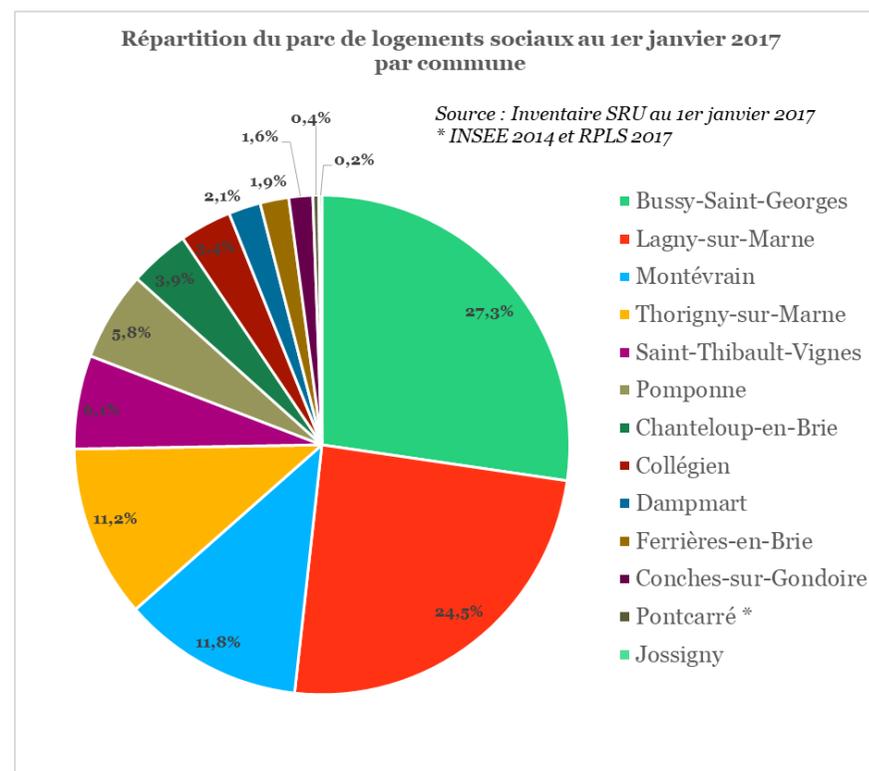
En 2017, la CAMG compte 8 015 logements sociaux dans son parc de logements, soit 20% (source Direction Générale des Impôts) en prenant en compte l'ensemble des communes. En ne considérant que les communes soumises à la loi SRU, on dénombre 7 999 logements sociaux soit 19% du parc.

Les données révèlent que plus de 50% du parc de logements sociaux se concentre sur les communes de Bussy-Saint-Georges et Lagny-sur-Marne, qui regroupent respectivement 27% et 24,5 % des logements sociaux. En leur joignant Montévrain et Thorigny-sur-Marne, l'ensemble de ces communes regroupe 75% du parc social.

A noter que ces communes disposent d'une bonne desserte en transport et un bon niveau de services et d'équipements, favorisant les stratégies d'implantation du parc social.

A contrario, la commune de Jossigny, non soumise à la loi SRU, représente 0,2% du parc social du territoire. Si toutes les communes hors périmètre SRU manifestent le souhait de participer à l'effort de production de logements sociaux, Jossigny reste la seule à avoir développé un parc

social, atteignant aujourd'hui 6% du parc de logements à l'échelle de la commune (Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).

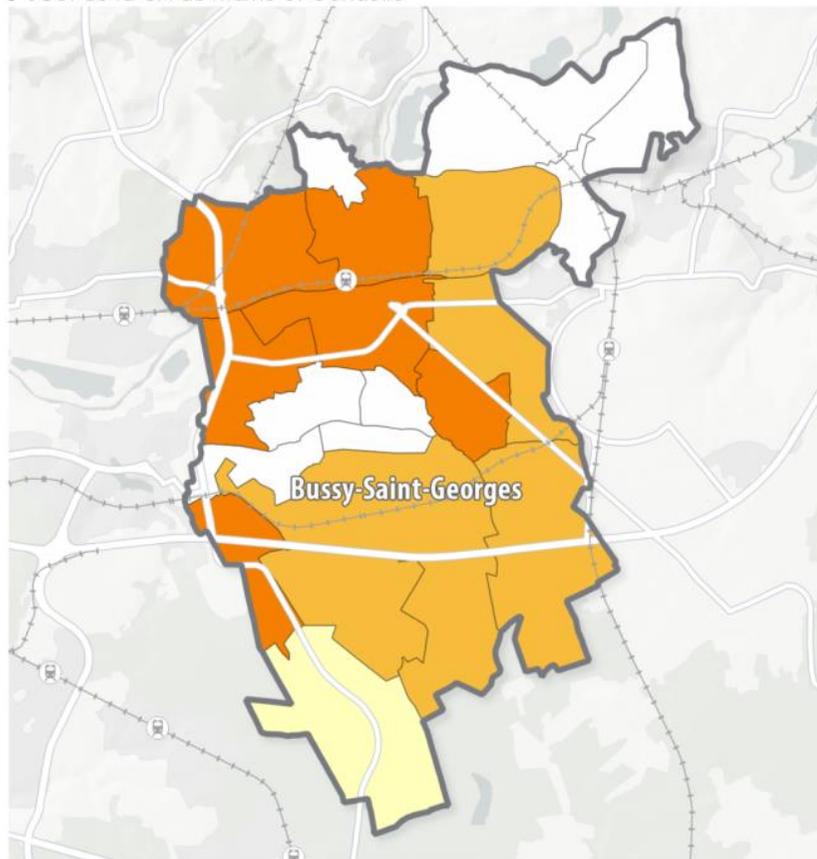


Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018

⁶ L'article 55 de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) impose un objectif de 25%, de logements locatifs sociaux dans les communes de plus de 1 500 habitants compris dans un EPCI de plus de 50 000 habitants (avant loi ELAN).

Part des logements sociaux par commune

SCoT de la CA de Marne et Gondoire



Part des logements sociaux par commune

- Pas de logements sociaux
- Moins de 5%
- De 5 à 15%
- Plus de 15%

0 3 km

Réalisation : CITADIA - Novembre 2017
Sources : ADMIN EXPRESS - INSEE 2014



Un parc social en rattrapage par rapport aux obligations légales

Au regard de la loi SRU, seule la commune de Pomponne respecte les obligations légales avec 27% de logements sociaux. En effet, au 1^{er} janvier 2017, les communes de Collégien, Conches-sur-Gondoire, Ferrières-en-Brie et Lagny-sur-Marne étaient carencées (Collégien étant sortie de la carence en 2018).

D'après les obligations triennales sur la période 2017-2019, le territoire doit construire 602 logements par an pour combler le manque de 1 850 logements à échéance 2019.

Les communes devant le plus construire de logements sociaux pour atteindre les 25% au titre de la loi SRU sont celles de Bussy-Saint-Georges, de Lagny-sur-Marne puis dans une moindre mesure Ferrières-en-Brie et Montévrain. Plus particulièrement, Bussy-Saint-Georges et Lagny-sur-Marne doivent construire plus de 350 logements chacune et Ferrières-en-Brie et Montévrain, plus de 200.

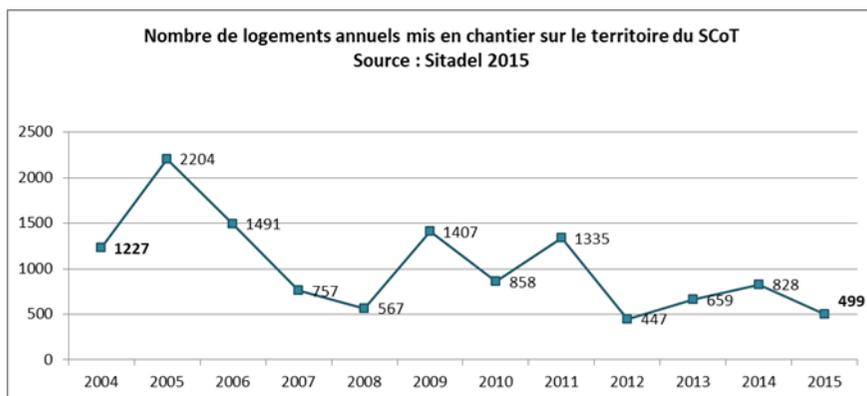
Par ailleurs, certaines communes vont devoir doubler leur parc de logements sociaux en termes de proportions. C'est le cas de Pontcarré, de Ferrières-en-Brie et de Dampmart. En effet, ces communes ont un objectif triennal moins important en volume de logements, qui représente toutefois un effort important une fois rapporté au volume actuel de logements.

Dans les autres communes, l'objectif triennal représente globalement une augmentation de 20% du parc de logements sociaux (Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).

4.5 Un territoire de projets : renouvellement urbain, densification du tissu bâti et éco quartiers

Un indice de construction élevé comparativement au département

Depuis 2004, le taux de construction neuve a connu des pics notamment en 2005, 2009 et 2011. On observe néanmoins une baisse générale du nombre de constructions sur la période 2004-2015.



Les études mettent en effet en lumière une diminution importante de l'indice de construction sur la CAMG entre 2009 et 2014, de l'ordre de 6,7 points, alors que le département enregistre une faible hausse de 0,2 points sur la même période. Il s'avère toutefois que cet indice atteint 8,8 constructions neuves pour 1 000 habitants alors que la Seine-et-Marne enregistre un indice plus faible de 4,5.

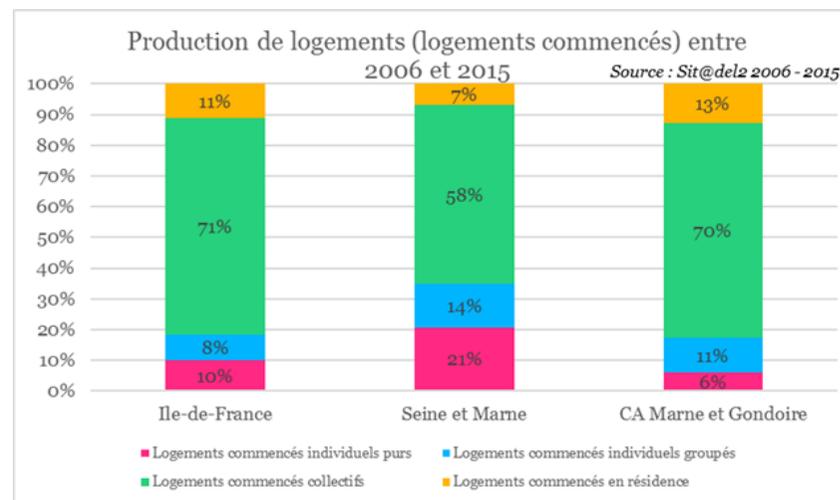
La construction neuve reste donc très dynamique, bien qu'un ralentissement ait été ressenti suite à l'achèvement de grands programmes d'aménagement commencés dans les années 2000 et 2010 dans le cadre des OIN de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).

Une construction surtout orientée vers le logement collectif

Selon le diagnostic du PLH de Marne et Gondoire, la majorité des constructions neuves sur l'ensemble de la période 2006-2015 sont des logements collectifs (70%).

Les réalisations d'ensembles collectifs sur les communes de Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne et Montévrain influencent en partie la moyenne de la construction neuve sur le territoire du SCoT.

Ces tendances se démarquent de celles du département ou de la région, dans la mesure où la CAMG enregistre un taux de logements en individuels purs (6%) plus bas qu'aux échelles régionales (10%) et départementales (21%).



Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018

Des projets de logements ambitieux et porteurs pour le territoire

Le développement de l'est parisien en complémentarité du rayonnement de la région parisienne à l'ouest est un véritable enjeu qui concerne directement le territoire du SCoT. Ainsi, des projets structurants et initiés

dans une logique de développement durable voient le jour sur le territoire, notamment les éco quartiers de Bussy-Saint-Georges, éco quartier de Montévrain.

- L'éco quartier de Montévrain

Le projet d'éco quartier à Montévrain correspond à la concrétisation de la politique souhaitée pour Marne-la-Vallée. Le périmètre comprend les quatre ZAC d'EPAMARNE, à savoir celles de la Charbonnière, du Clos Rose, de Montévrain Université et de Montévrain Val d'Europe. Les grands principes de cet aménagement vont dans le sens d'une mixité emplois/logement mise en place notamment par des constructions économes en énergie, des logements sociaux. En 2018, près de 700 logements prévois d'être livrés.

- L'éco quartier du Sycomore de Bussy-Saint-Georges

Le projet d'écoquartier du Sycomore prévoit la production de logements dans une logique de mixité fonctionnelle et résidentielle tout en maîtrisant les impacts du projet sur l'environnement. Le projet doit ainsi répondre à plusieurs enjeux :

- Renforcer les qualités urbaines de la ville de Bussy-Saint-Georges : le quartier bénéficiera de liens avec les autres quartiers existants et le patrimoine bâti et paysager sera mis en valeur. Des trames vertes et bleues permettront d'assurer des continuités écologiques et de renforcer la richesse écologique du lieu.
- Assurer son développement : le développement de ce quartier se veut socialement équitable et économiquement durable. La mixité des fonctions urbaines envisagées permettra de créer des lieux d'intensité urbaine variée sur le quartier. La mixité des typologies d'habitat est également prévue. Les logements sociaux seront répartis de manière homogène sur le quartier, afin de favoriser la mixité sociale. De plus, certains espaces publics intégreront des activités liées à des programmes de type agro-urbains afin de mettre en place une synergie économique sociale entre les acteurs du monde agricole et les habitants.
- S'ouvrir sur le paysage naturel et agricole : l'objectif est de limiter l'impact environnemental du quartier en veillant à son intégration

locale et limiter son empreinte Carbonne. Le projet exploitera les gisements locaux en énergie renouvelable, la consommation d'eau sera limitée et les eaux pluviales seront utilisées. Enfin, un système alternatif de traitement des déchets sera mis en place.

- Répondre aux objectifs environnementaux ambitieux d'un nouvel éco quartier : 2 projets de transport en commun sont prévus (le bus qui est un besoin réel et impératif et une gare RER qui constitue un projet à long terme pour le développement du quartier) et les cheminements doux seront privilégiés (piétons, vélos). La mise en valeur du paysage est également un élément important. Ainsi, le cône de vue entre le château du Génitoy et le château de Jossigny constituera une ligne directrice d'aménagement du quartier. De plus, le Domaine du Génitoy étant un élément patrimonial de la Commune situé au cœur de la ZAC du Sycomore, une réhabilitation est prévue. Celle-ci comprendra également la prise en compte des connexions au réseau de liaisons douces du quartier, la présence des zones humides ainsi que la faune et la flore protégée sur le site.

4.6 L'hébergement des personnes aux besoins spécifiques : une offre en développement

Les personnes âgées et handicapées : une offre trop restreinte, à développer

- L'accueil des personnes âgées

Le schéma départemental en faveur des personnes handicapées et âgées pour la période 2015-2020, approuvé en 2015, a pour objectif :

- Apprécier les besoins sociaux et médico-sociaux de la population ;
- Dresser un bilan quantitatif et qualitatif de l'offre sociale et médico-sociale existante ;
- Déterminer les perspectives et les objectifs de développement de cette offre ;
- Préciser le cadre de la coopération et de la coordination entre les établissements et services ;
- Définir les critères d'évaluation des actions mises en œuvre.

Même si le département seine et marnais est jeune (28,3% de la population âgée de moins de 20 ans), selon les projections démographiques de l'INSEE, la Seine-et-Marne devrait compter 6,3% de plus de 75 ans en 2020, 9,0% en 2030 et 10,8% en 2040. La part des plus de 60 ans représente 18,3% de la population départementale en 2014 (contre 16,3% en 2009), et tend ainsi à s'accroître.

Le département est toutefois bien couvert en termes de structures ou de dispositifs d'accueil pour les personnes âgées (source : schéma départemental de soutien à l'autonomie, 2015-2020).

La CAMG compte 473 places en EHPAD, soit un taux d'équipement de 110 places pour 1 000 habitants de plus de 75 ans. Il s'agit d'un taux plus faible qu'à l'échelle départementale mais qui reste bien supérieur aux taux régional et national (Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018)

L'offre se répartie entre 5 établissements :

- Bussy-Saint-Georges : EHPAD, 70 places en hébergement permanent ;
- Chanteloup-en-Brie : EHPAD, 110 places en hébergement permanent avec une unité Alzheimer et un pôle d'activité et de soins adaptés ;
- Conches-sur-Gondoire : EHPAD, plus de 108 places en hébergement permanent et un pôle d'activité et de soins adaptés ;
- Dampmart : EHPAD, plus de 85 places en hébergement permanent et temporaire avec une unité Alzheimer ;
- Saint-Thibault-des-Vignes : EHPAD, 100 places en hébergement complet.



EHPAD de Bussy-Saint-Georges / Source : Citadia Conseil

Parmi ces établissements, 4 des 5 EHPAD proposent une offre d'accueil pour les personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer ou apparentées. L'EHPAD du Château de Fontenelle et l'EHPAD du jardin des Cèdres proposent chacun 14 places, l'EHPAD Le Korian La Détente en propose 24 et l'EHPAD La résidence de Saint-Thibault-des-Vignes est entièrement dédié à l'accueil de résidents atteints de la maladie d'Alzheimer, soit 90 places permanentes et 10 places temporaires. Ainsi, le territoire propose

152 places soit 32% des places en structures médicalisées (Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).

Le territoire de la CAMG est relativement bien couvert par l'offre de logements en établissement pour personnes âgées. Aucun des établissements rencontrés ne se dit saturé. Le diagnostic de PLH indique que même si l'offre est satisfaisante à court terme, le territoire devra rester attentif à l'évolution des besoins et donc anticiper de nouvelles demandes.

- L'accueil des personnes handicapées

Plusieurs types d'hébergements peuvent être proposés aux adultes handicapés, en fonction de leur handicap :

- **Les logements foyers** : Ils sont destinés essentiellement aux personnes âgées, jeunes travailleurs, travailleurs migrants, etc., ils peuvent également accueillir des personnes handicapées physiques dans la mesure de l'accessibilité et des adaptations architecturales.
- **Les foyers d'hébergement** : ils accueillent en fin de journée et en fin de semaine les personnes handicapées qui travaillent soit en établissement de travail protégé, soit en milieu ordinaire ou encore en centre de rééducation professionnelle. Ils sont souvent liés à un centre d'aide par le travail (CAT).
- **Les foyers de vie** : ils sont destinés aux adultes handicapés qui disposent d'une certaine autonomie ne justifiant pas leur admission en maison d'accueil spécialisé (MAS), sans être aptes à exercer un travail même en milieu protégé, mais qui ont une autonomie suffisante pour se livrer à des activités de détente et de développement personnel. Ces foyers sont créés à l'initiative du Département.
- **Les foyers à double tarification** : ils sont destinés à l'accueil des adultes handicapés lourds, ils sont appelés ainsi en raison de leur mode de financement, pris en charge à la fois par l'Assurance maladie et le Département. Les personnes qui vivent dans ces foyers nécessitent une surveillance médicale et des soins constants.
- **Les maisons d'accueil spécialisé** accueillent les personnes de plus de 16 ans incapables d'assumer seules les actes essentiels de

la vie courante. Différentes formes d'accueil et d'hébergement sont proposées : l'internat, Ces structures sont peu représentées sur le territoire du SCoT Marne et Gondoire.

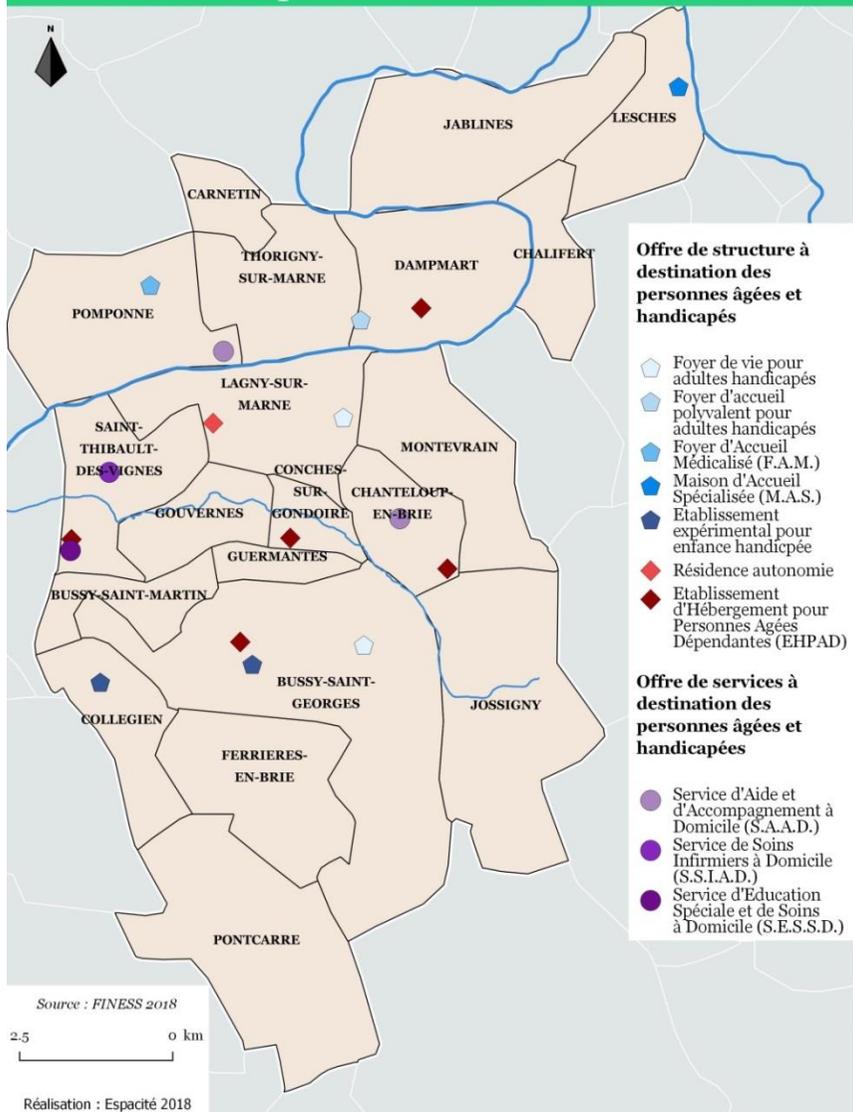
Il existe 7 établissements spécialisés :

- 2 **foyers de vie** pour adulte à Bussy-Saint-Georges (34 places) et Lagny-sur-Marne (19 places) ;
- 1 **Maison d'Accueil Spécialisé** (MAS) à Lesches de 38 places en internat ;
- 1 foyer d'accueil médicalisé pour adultes à Pomponne (45 places) ;
- 2 **Etablissements Expérimentaux pour Enfance Handicapée** à Bussy-Saint-Georges (8 places) et Collégien (7 places).
- 1 service d'éducation spéciale et de soins à domicile à Saint-Thibault-des-Vignes (50 places).

Le diagnostic du PLH révèle que les taux d'équipements à destination des personnes handicapées dépassent les moyennes nationale et régionale. Cependant, les études révèlent une saturation des structures, s'inscrivant dans un contexte national similaire.

De même, il est soulevé que les services d'aides à domicile existent mais sont insuffisants à l'échelle de la CAMG. Le Schéma départemental de soutien à l'autonomie 2015-2020, témoignent d'ailleurs d'un manque généralisé d'accompagnement pour les personnes handicapées à domicile comme en structure.

Répartition de l'offre de structures et de services à destination des personnes âgées et handicapées sur la CAMG



- Les étudiants et les jeunes décohabitants : une offre à perfectionner

Le diagnostic du PLH de Marne et Gondoire révèle que les moins de 30 ans disposent de revenus moins élevés que la population dans son ensemble. Il est cependant précisé que les ménages de moins de 30 ans résidant sur le territoire, possèdent des revenus plus importants que ceux de Seine-et-Marne ou encore d'Ile-de-France.

Ensemble de la population		Moins de 30 ans	
Revenu médian CAMG	25 263 €	Revenu médian CAMG	20 374 €
Revenu médian Seine-et-Marne	22 191 €	Revenu médian Seine-et-Marne	19 537 €
Revenu Médian Ile-de-France	22 522 €	Revenu Médian Ile-de-France	19 874 €

Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018

Les jeunes ménages ont un plus grand besoin de solutions de logement abordables pour répondre à leurs besoins en matière d'insertion en début de parcours résidentiel et professionnel, en témoigne la part relativement élevée (25 %) de jeunes locataires du parc social privé.

Pourtant, les besoins en matière de logements à destination des jeunes restent encore relatifs puisque le territoire détient peu d'établissements d'enseignement supérieur, et accueille encore peu d'étudiants. A ce titre, l'Atlas régional des effectifs étudiants publié en 2017 renseigne 131 étudiants de l'enseignement supérieur pour la rentrée 2016-2017 accueillis sur Marne et Gondoire, et plus précisément dans les communes de Lagny-sur-Marne et Bussy-Saint-Georges (Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).

A noter toutefois que l'implantation souhaitée de l'école de Haute Gastronomie à Ferrières-en-Brie pourrait contribuer au développement de l'accueil des jeunes en formation.

En termes de structures, le territoire dispose de plusieurs établissements :

- **3 résidences étudiantes** gérées par Fac Habitat, situées à Bussy-Saint-Georges ;

- **2 foyers de jeunes travailleurs**, dont un à Lagny-sur-Marne (166 logements) et un à Montévrain (180 logements)

Au-delà du nombre d'établissements recensés sur le territoire, l'offre de logements pour étudiants et jeunes travailleurs, en particulier sociale, montre une inadéquation avec la demande. Le diagnostic du PLH soulève en effet que l'accueil des jeunes ménages correspond peu à leurs besoins en début de parcours résidentiel. Ceci s'explique par la faible représentation de petits logements, des loyers plus chers que sur certains territoires voisins, et des délais d'attente importants pour ce type de demande. L'enjeu sur le parc social porte sur la proposition de solutions d'hébergement/logement innovantes comme les colocations, qui pourraient en partie répondre à la demande des jeunes.

Par ailleurs, l'offre à destination des jeunes en difficultés ne couvre qu'une frange des besoins recherchés. L'attribution d'un logement en Foyer de Jeunes Travailleurs étant basée sur des critères précis (âge, de ressource, stabilité, dynamique d'insertion...), cette offre peut exclure une partie des jeunes, notamment ceux dans des situations de grande exclusion (Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).

- Les personnes défavorisées : une offre inexistante

Le droit au logement pour tous est encadré par le plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) de Seine-et-Marne.

L'objet principal de ce plan est de garantir le droit au logement par des mesures qui doivent permettre aux personnes ou familles éprouvant des difficultés d'ordre social, familial ou économique d'accéder à un logement indépendant et décent ou de s'y maintenir et d'y disposer de la fourniture d'eau, d'énergie et de services téléphoniques. Avant tout, il concerne toute personne pour laquelle le circuit classique d'accès à un logement est impossible.

Le 7^{ème} PDALHPD couvre la période 2014-2019 et s'articule autour de 5 objectifs :

- Développer et améliorer l'offre de logements ;

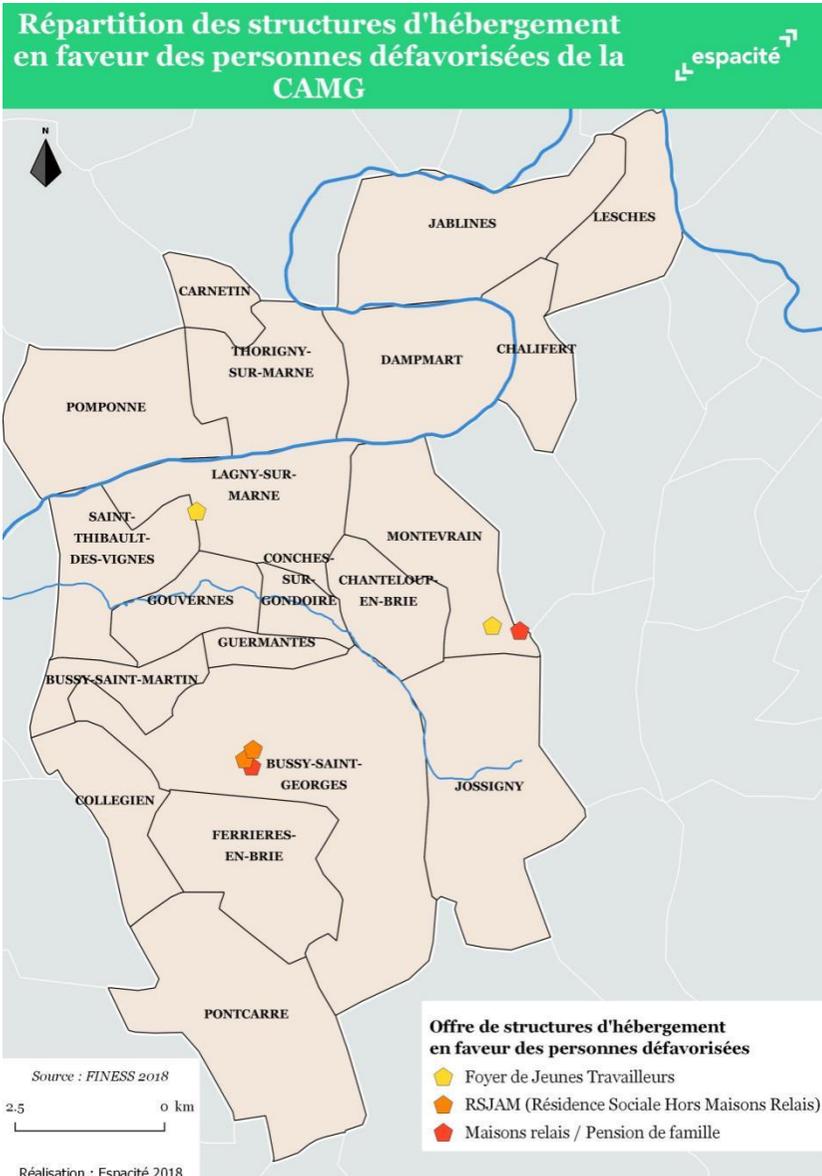
- Accompagner les publics prioritaires dans le parcours résidentiel ;
- Prévenir les expulsions locatives ;
- Lutter contre l'habitat indigne ;
- Renforcer la gouvernance du 7^e plan.

Marne et Gondoire recense plusieurs solutions d'hébergement à destination des publics fragiles, dont :

- des **hôtels financés par l'Etat** (hôtels accueillant les publics 115, hôtels dit de « tourisme ») qui regroupaient en 2016, 483 places ;
- des **CHU** (Centre d'hébergement d'urgence), **CHRS** (Centre de Stabilisation) et **CADA** (Centre d'Accueil pour demandeurs d'Asile) qui comptaient 13 places en 2016. Ces centres sont concentrés dans les communes de Bussy-Saint-Georges et Thorigny-sur-Marne ;
- une **maison relais** à Bussy-Saint-Georges comptant 14 places ;
- 2 **RSJAM** (Résidence sociale hors maisons relais) à Bussy-Saint-Georges (180 places) et Montévrain (126 places) ;
- 2 **FTJ** (foyers de jeunes travailleurs), dont un à Lagny-sur-Marne (166 logements) et un à Montévrain (180 logements).

Bien que l'offre sur le territoire de la CAMG offre un panel de solutions, il apparaît que le territoire se trouve en carence de 45 places d'hébergements. De plus, Marne et Gondoire présente un déséquilibre important en termes de type de structures, concentrant notamment des hébergements à destination des ménages présentant une certaine stabilité, au détriment de ménages en situation de grande exclusion.

Enfin, le Porter à Connaissance soulève un manque de structures ou de dispositifs de transitions permettant un retour au logement autonome (Source : Diagnostic du PLH de Marne et Gondoire 2018).



- L'accueil des gens du voyage : des efforts à produire

L'accueil des gens du voyage est encadré par le schéma départemental d'accueil des gens du voyage qui doit prévoir les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil. Il fait aussi connaître aux collectivités locales l'ampleur des besoins à satisfaire. Les communes de plus de 5 000 habitants sont dans l'obligation de réaliser une aire d'accueil.

Le schéma départemental pour l'accueil des gens du voyage en Seine-et-Marne a été approuvé en 2013. Est **estimé environ 1 700 familles sur le territoire départemental, dont une majorité vit en caravanes, complété parfois par des chalets, bungalows, ou maisons**. Si elles ne sont pas toutes domiciliées sur le département, les communes sont toutefois concernées par ces populations et leurs besoins en matière d'aires d'accueil.

Suite au bilan du schéma de 2003, l'intercommunalité de Marne-et-Gondoire doit réaliser :

- 50 places pour atteindre l'objectif du précédent schéma (20 à Lagny-sur-Marne et 30 à Saint-Thibault-Des-Vignes) ;
- 70 places supplémentaires à créer, réparties en priorités sur les communes ayant plus de 5000 habitants (soit 40 places à Bussy-Saint-Georges et le reste sur les autres communes de la CAMG).

Actuellement, l'aire à Saint-Thibault-des-Vignes a été réalisée. Il reste donc 90 places à réaliser, dont 40 places à Bussy-Saint-Georges, 30 à Montevrain et 20 à Lagny-sur-Marne. A noter que les terrains ont déjà été identifiés à Lagny-sur-Marne et les projets ont démarré.

Le Porter à connaissance rappelle que certaines communes devront réaliser des terrains familiaux :

- Saint-Thibault-des-Vignes : 5 terrains familiaux. La commune a obtenu l'autorisation pour 24 terrains permettant de libérer des aires d'accueil mais également de lutter contre la précarité dans laquelle vivent certaines familles en attente de relogement
- Lagny-sur-Marne : 15 terrains familiaux.

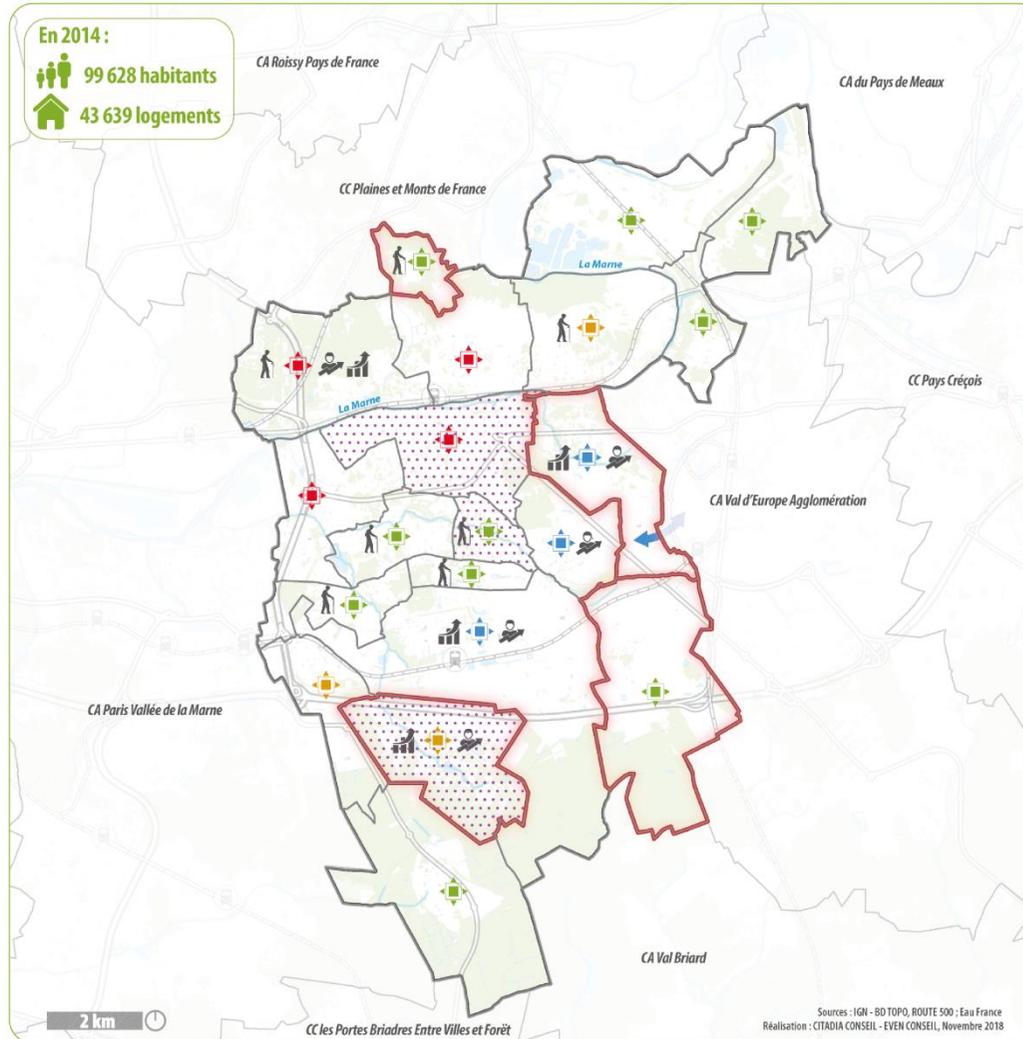
Le schéma met également l'accent sur les « familles invisibles » en situation de précarité, qui correspondent à des familles sédentarisées dans des situations plus ou moins réglementaires et qui ne sont pas identifiées par les services administratifs et sociaux.

Il est recommandé aux communes de Montévrain et Chalifert sont d'effectuer un recensement de ces familles pour mieux connaître les situations rencontrées. Par ailleurs, le schéma encourage aussi la commune de Saint-Thibault-des-Vignes à mener à terme son projet de MOUS.

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage constate un déficit en aires de grand passage. Celles-ci se distinguent des aires d'accueil dans la mesure où elles répondent à des besoins ponctuels : les aires de grand passage ne sont pas ouvertes en permanence. La durée de séjour est brève et varie de quelques jours à quelques semaines. Elles sont destinées à recevoir des grands groupes de 50 à 200 caravanes. Le schéma fixe la création d'une aire sur les arrondissements de Torcy et Provins (Axe N4) à Marne et Gondoire qui a été créée à Saint-Thibault-des-Vignes.

THEMATIQUES	ATOUTS/POTENTIALITES	FAIBLESSES/CONTRAINTE	ENJEUX
Démographie	<ul style="list-style-type: none"> • Une croissance démographique constante de la population depuis les années 1960, et un solde migratoire globalement excédentaire • Une population jeune et au profil majoritairement familial, gage d'attractivité et de dynamisme pour les années futures 	<ul style="list-style-type: none"> • Une forte polarisation de la population, avec presque 75% des habitants du SCoT se regroupent dans 5 communes • Un vieillissement de la population concentré dans les communes les plus rurales, concomitant avec une faible dynamique de construction 	<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à garantir une répartition homogène de la population à l'échelle du territoire de Marne et Gondoire, notamment pour éviter la saturation des infrastructures de transport et des équipements • Equilibrer la production de logements entre les communes, notamment celles présentant un fort attachement aux espaces de nature, afin d'assurer un développement urbain en adéquation avec les ressources et patrimoines locaux • Offrir une réponse adaptée aux processus de vieillissement de la population et de desserrement des ménages
Habitat	<ul style="list-style-type: none"> • Un parc récent et attractif par son cadre de vie, soutenu par les dynamiques du territoire de la Ville Nouvelle ainsi que la proximité de grandes polarités (Paris, Roissy, Val d'Europe) • Des taux de vacance faibles, qui témoigne d'un marché tendu, car attractif • Des aménageurs en place et des secteurs en plein développement 	<ul style="list-style-type: none"> • Un parc de logements peu diversifié, surtout privé et composé de propriétaires occupants, qui ne répond parfois pas à certaines attentes de la population • Une part de logements sociaux qui reste insuffisante au regard de la loi sur certaines communes • Une taille des ménages en baisse qui laisse entrevoir de nouveaux besoins à venir • Des prix immobiliers relativement élevés sur certains secteurs qui restreignent l'accessibilité pour certains ménages 	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre la dynamique de construction dans un objectif d'équilibre territorial, pour préserver la qualité du cadre de vie local • Développer une offre de logements au plus près de la demande exprimée, et pouvant répondre à des besoins spécifiques • Un vieillissement de la population à anticiper dans les politiques de logements et d'équipements

Une dynamique démographique en croissance qui doit s'accompagner d'une réponse en logements adaptée aux besoins locaux



Limites communales

Des contextes locaux hétérogènes

- Communes historiquement porteuses du développement et vouées à s'intensifier
- Communes fortement urbanisées ayant bénéficié de grands développements et infrastructures environnantes
- Communes présentant des développements immobiliers récents et de grandes ampleurs
- Communes moins urbanisées détenant encore des caractéristiques de bourgs, hameaux et village

Un territoire en croissance, devant anticiper les problématiques liées au vieillissement

- Croissance démographique annuelle > 2%
- Fort vieillissement de la population

Un parc de logement attractif qui ne répond pas systématiquement aux besoins du territoire

- Secteurs présentant des programmes de logements conjoints avec d'autres territoires
- Forte croissance du parc de logement
- Taux de vacance élevé
- Secteurs carencés en logement social

SCoT de Marne et Gondoire

5. DES RESEAUX DE TRANSPORTS A AMELIORER ET DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE A DEVELOPPER

5.1 Une volonté partagée de rendre compétitifs les modes alternatifs à la voiture

Des documents de planification réglementaires à prendre en compte

Le **SDRIF** adopté par délibération du Conseil Régional le 18 octobre 2013 et actuellement en cours d'évaluation, prévoyait, dans ses objectifs et orientations en faveur d'un développement durable de l'Île-de-France, de promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional en :

- renforçant l'accessibilité nationale et internationale de la région Île-de-France,
- rendant les transports collectifs plus performants et mieux maillés au niveau régional, plus présents et structurés au niveau local,
- optimisant le fonctionnement des réseaux routiers complétés,
- améliorant les conditions d'utilisation des modes doux, marche et vélo,
- préservant et développant le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique.

Ces principes intéressent particulièrement le territoire du SCoT Marne, Brosse et Gondoire, qui fait partie des « territoires stratégiques structurants pour le développement régional » et permettent de guider l'écriture du projet de SCoT.

Le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF) a été approuvé le 19 juin 2014. Il a fait l'objet d'un bilan à mi-parcours établi en 2016 par Île-de-France Mobilités, permettant d'identifier les actions ayant été

avancées et celles dont la mise en place nécessite des efforts supplémentaires.

Compte tenu de ces éléments, une feuille de route 2017-2020 a été créée afin d'apporter un nouveau souffle à la mise en œuvre du PDUIF. Ce dernier a pour objectifs d'atteindre :

- Une diminution de 2% du trafic automobile et en deux-roues motorisées;
- Une diminution de la part de la voiture particulière dans le nombre de déplacements motorisés internes à la grande couronne ;
- Une croissance de 20% des déplacements en transport collectifs ;
- Une croissance de 10% des déplacements en modes actifs ;
- Une augmentation de 3% de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le chemin de fer.

Si certaines actions doivent être mises en œuvre au niveau régional, le PDUIF a aussi fixé des actions qui n'ont de sens que déclinées localement. Le législateur, prenant en compte la spécificité de la région Île-de-France et notamment l'impossibilité de définir à l'échelle régionale l'ensemble des éléments contenus dans un PDU, a introduit dans la loi SRU une modification de la LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs), prévoyant l'élaboration de documents précisant le PDUIF sous la forme de PLD (Plans Locaux de Déplacements) : « En région Île-de-France, le Plan de Déplacements Urbains peut être complété, en certaines parties, par des Plans Locaux de Déplacements qui en détaillent et précisent le contenu ».

De nombreux documents de planification sectorielle à prendre en compte :

En **déclinaison du PDUIF**, des plans locaux de déplacements ont été mis en place à différentes échelles locales :

- **Le Plan Local de Déplacements (PLD) des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et des communes environnantes**, élaboré par le Syndicat Intercommunal des Transports (SIT) des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et des communes environnantes, approuvé par le comité syndical du SIT le 21 février 2008 et actuellement en cours de révision ;
- **Le Plan de Déplacements Communal (PDC) de Bussy-Saint-Georges**, approuvé en 2007.

Par ailleurs, sur la thématique des liaisons douces, se distinguent :

- **Le Plan Vélo de l'Agglomération de Marne et Gondoire** approuvé par le bureau communautaire le 13 avril 2015.
- **Le Schéma directeur communal des liaisons douces de Bussy-Saint-Georges**, achevé en 2011.

Enfin, d'autres documents thématiques portent sur le territoire et doivent être pris en compte :

- Créé par délibération du Conseil Général le 21 décembre 2012, le Périmètre de Protection et de mise en valeur des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) a permis la mise en place d'une **Charte des circulations agricoles en 2016**.
- **Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la CAMG** a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire le 27 novembre 2017, et apporte des recommandations en matière de circulations, notamment pour la question du trafic des poids lourds.

Une première série de constats s'impose :

- **Une imbrication des documents de planification sectorielle relatifs aux transports**, qui portent sur des périmètres différents

et qui parfois portent sur des thématiques spécifiques (telles que les liaisons douces).

- **Des documents qui se situent à des stades d'avancement différents** : en vigueur, en cours d'élaboration ou bien encore dont l'actualisation/révision est projetée.

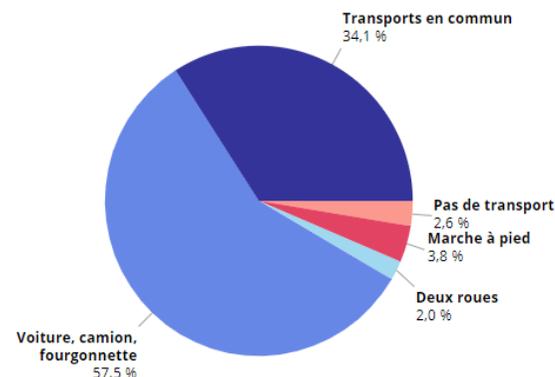
Partant de ces constats, les conclusions, problématiques, enjeux et orientations des documents de planification sectorielle existants et en cours seront intégrés au fur et à mesure de l'élaboration du SCoT, selon les thématiques abordées.

Des déplacements majoritairement effectués en voiture

Aujourd'hui, la voiture constitue plus de la moitié des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail sur le territoire de Marne et Gondoire. Bien que le réseau de transport en commun et les aménagements destinés aux mobilités douces s'améliorent progressivement, ces modes de déplacements ne sont pas encore assez compétitifs pour remplacer l'usage de la voiture particulière.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2016

(Source : INSEE 2016)



En effet, il est notamment montré dans les parties suivantes que le

cadencement des bus et l'aménagement de certains secteurs incitent encore peu au report modal des ménages.

Le transport fluvial

Une étude sur les chiffres du transport fluvial par les Voies Navigables de France déclarait en 2015 que ce mode de transport connaît un regain d'intérêt depuis dix ans notamment en termes de trafic sur les bateaux de grands gabarits de 90m ou plus (soit +10% sur la Seine). Aujourd'hui, 21 millions de tonnes de marchandises sont transportées sur le bassin de la Seine, soit 38% (Source : Les chiffres du transport fluvial par les Voies Navigables de France, 2015).

Le trafic pourrait ainsi s'intensifier d'avantage sur la Marne dans les prochaines années notamment en raison des transports de déblais et de matériaux de constructions en lien avec les projets du Grand Paris.

Actuellement, le territoire du SCoT Marne et Gondoire compte un port fédérateur pour l'est parisien : le port de Lagny-sur-Marne/Saint-Thibault-des-Vignes. Ce dernier s'étend sur 15 hectares de terrain ainsi que 1,2 hectares de plan d'eau, et enregistre 160 000 tonnes de trafic en 2016 (source : Haropa Ports de Paris). Il bénéficie d'une qualité d'implantation non négligeable. En effet, il jouit d'une desserte optimale :

- **Transport en commun** : Gare SNCF de Lagny-Thorigny (30 min de Paris). Gare de Marne-la-Vallée avec arrêt TGV.
- **Routier** : 28 km de Paris via l'autoroute A4 (Paris-Reims). Connexion immédiate avec l'A 104 direction Villepinte-Roissy.
- **Fluvial** : automoteurs ou barges de 400t maximum. Liaison rapide avec les ports de Rouen, du Havre et l'ensemble des capitales européennes.
- **Aérien** : Roissy CDG à 30 min, aérodrome Lognes-Emerainville à 10 km.

Jouxtant une zone d'activités dynamique mêlant logistique et production, le port joue pleinement son rôle de plateforme fonctionnant en synergie avec le réseau des ports d'Ile-de-France. La situation actuelle du port de Lagny/ Saint-Thibault-des-Vignes et les intérêts économique et écologique du fret fluvial pose l'usage de la Marne et le transport fluvial comme réflexion importante à aborder dans le PADD.

De plus, le Schéma Directeur de Développement Durable (SADD) du port a également été élaboré en 2017 suite au projet stratégique HAROPA-Ports de Paris à horizon 2015-2020, alliance entre le grand port maritime du Havre avec le grand port maritime de Rouen ainsi que le port autonome de Paris.

Le diagnostic du SADD a par ailleurs mis en lumière une multiplicité de fonctions liées à la Marne (exemples : navigation commerciale, pêche, prélèvements d'eau à usage agricole, domestique et industriel, activités sportives et nautiques, bateaux logements, barrages, écluses, aménagements paysagers, production d'énergie, accueil de réseaux de communication...).

Il a également permis d'identifier les possibilités de croissance des activités de la ZAE par la Marne, les volontés de développement des différents partenaires, et les conflits potentiels. Ces éléments ont abouti à la définition de pistes d'avenir s'inscrivant notamment dans les tendances globales du contexte francilien :

- Favoriser l'accès à la voie d'eau pour un plus grand nombre d'entreprises ;
- Développer les liens avec la logistique urbaine ;
- Promouvoir la fonction « nature et culture » ;
- Promouvoir la fonction « loisirs et activités sportives » ;
- Développer le tourisme de plaisance ;
- Adapter les activités de transports des marchandises, et des voyageurs.



Source : Citadia Conseil

L'aménagement de la halte fluviale au niveau du pont Manoury à Lagny-sur-Marne répond à l'objectif de mise en tourisme de la Marne. Inauguré en 2006, la halte en question a permis d'accueillir 349 bateaux en 2011, et propose 20 croisières thématiques durant la période estivale. Des soirées à quai sont également programmées, et ont rassemblé plus de 700 personnes en 2013.



Source : Marne et Gondoire

La question des liaisons douces et la connexion du port :

Le secteur du port de Lagny-sur-Marne est actuellement desservi par la ligne de bus 29, qui ne couvre toutefois pas toute la zone du port. En termes d'accessibilité cyclable, la véloroute voie verte du Canal de Vaires et de la Marne permet d'accéder au port.

En matière d'accessibilité piétonne, les aménagements sont de deux types :

- En interne au port, l'existence de voies bordées de trottoirs larges permettent aux piétons de circuler.
- Sur la frange nord, les berges de Marne aménagées partiellement donnent la possibilité aux piétons de se promener tout en limitant toutefois l'accessibilité au port en raison du peu de visibilité et de la discontinuité des cheminements piétons.

Une étude par Haropa-ports est actuellement en cours afin d'améliorer la cohabitation entre les différents modes. Les enjeux suivants ont été identifiés :

- Concilier les besoins routiers générés par les activités des entreprises et les besoins des modes actifs :
 - En améliorant les aménagements piétons existants et en développant une offre cyclable.
 - En identifiant les itinéraires modes actifs structurants.
- Renforcer l'accessibilité des berges en proposant un cheminement continu qui permettrait de s'inscrire dans la trame locale, et dans la continuité des aménagements permettant de rallier la gare de Lagny-Thorigny.
- Etudier les possibilités de rabattement sur l'itinéraire mode doux structurant au nord de la Marne, la véloroute voie verte du Canal de Vaires et de la Marne.

requalifiées, notamment pour faciliter les cheminements actifs, telles que les avenues de la Courtilière et du Maréchal de Lattre de Tassigny, ou encore les rues Archimède, Jacquard et Branly.



Source : SADD du Port de Lagny Diagnostic

De plus, dans le cadre du réaménagement de la ZAE de Marne et Gondoire en cours depuis 2015, plusieurs voies structurantes sont appelées à être

5.2 Un trafic routier dense répondant à différents besoins

La hiérarchisation du réseau viaire a pour vocation de guider les réflexions en matière de partage de la voirie. Selon le volume du trafic en présence ainsi que les caractéristiques de la voie (largeur, aménagements physiques, desserte), une typologie des axes d'un territoire peut être développée, afin de déterminer la vocation de chacun d'entre eux. Cette hiérarchisation de la voirie vise à orienter les dispositifs d'apaisement de la circulation et rationaliser le trafic routier.

Des efforts à poursuivre en matière de hiérarchisation du réseau viaire

On identifie 5 niveaux dans la hiérarchisation du réseau viaire. Cette hiérarchisation permet :

- De mettre en avant les différents niveaux et l'envergure des axes routiers ;
- De mettre en perspective la hiérarchisation actuelle avec les évolutions potentielles ainsi que les différents dysfonctionnements et enjeux associés à chaque niveau de desserte.

Ces niveaux sont les suivants :

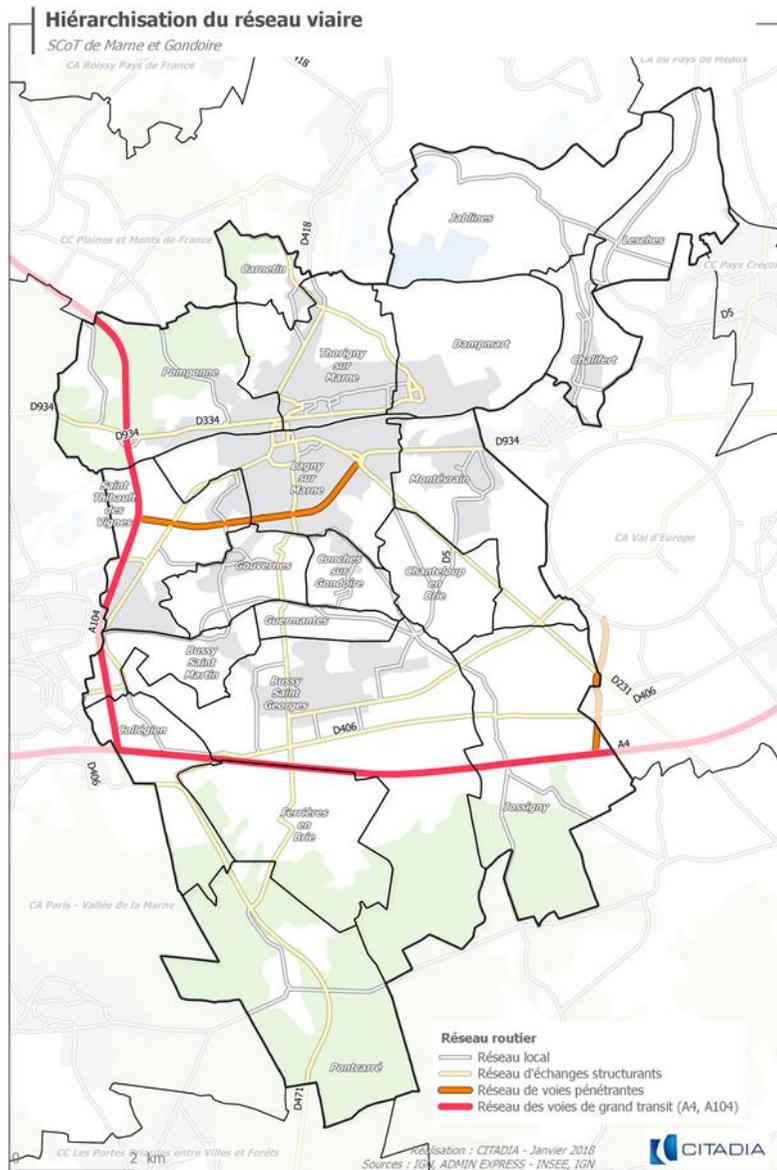
- Niveau 1 : réseau de grand transit. Il correspond aux voies autoroutières. Par conséquent, sur ce type de voies les moyens d'actions locaux sont limités.
- Niveau 2 : réseau de voies pénétrantes. Ces axes directement connectés aux autoroutes occupent un rôle stratégique dans la mesure où ils assurent les pénétrations entre les voies de grand transit et le périmètre du SCoT.
- Niveau 3 : réseau structurant de voies urbaines ou interurbaines d'échanges. Ces axes structurent les échanges internes et externes.
- Niveau 4 : réseau de voies urbaines ou interurbaines de liaison. Ces axes assurent les liaisons secondaires entre communes ainsi que la desserte intra communale principale.

- Niveau 5 (non représenté sur la carte ci-dessous) : réseau de voies de desserte locale, assurant la desserte de quartier.

Hiérarchisation du réseau viaire (source : département Seine et Marne) :



Hiérarchisation du réseau routier départemental de la Seine-et-Marne (SDOR 2014). Source : Département de Seine et Marne (2015)



Le PDC de Bussy-Saint-Georges identifie sur son réseau routier communal 3 niveaux :

- Niveau 1 : voies primaires. Elles correspondent aux autoroutes.
- Niveau 2 : voies secondaires. Elles correspondent aux axes directement connectés au réseau primaire et permettant le lien avec le réseau tertiaire.
- Niveau 3 : les voies tertiaires. Elles assurent la desserte avec les communes avoisinantes tout en étant connectées au réseau secondaire.

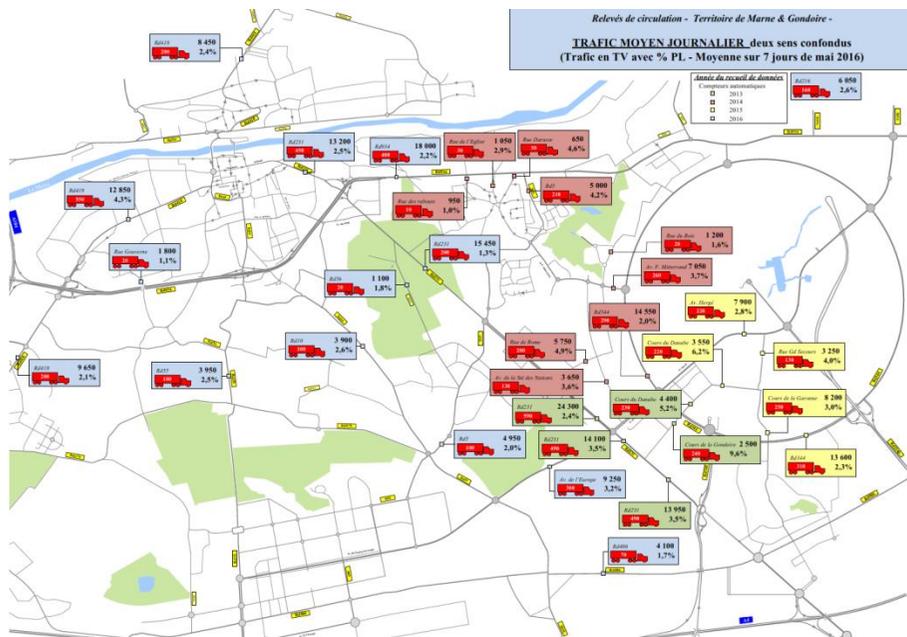
Si la charte de qualité des axes de voirie a été validée par l'ensemble des communes en 2008, seul un PLU l'intègre actuellement, nécessitant la poursuite des efforts en la matière, ainsi qu'une pédagogie pour les communes n'ayant pas encore intégré la charte. L'évaluation du PLD révèle ainsi une mise en œuvre partielle de l'affirmation des zones 30 dans une stratégie globale de modération de la vitesse.

Une nécessaire prise en compte du trafic poids lourds

L'un des défis du PDUIF était d'organiser les livraisons et les circulations de poids lourds, notamment à travers la quantification des besoins de livraisons, ainsi que la prévision d'espaces de livraison au sein des projets d'aménagement. Le Plan de Prévention du bruit dans l'environnement de la CAMG vise également à mieux gérer les circulations des poids lourds.

Les comptages de la DDT (*les plus récents datent de 2014*) montrent que le trafic motorisé se concentre essentiellement sur l'A4 et la francilienne. Les poids lourds se répartissent sur les voies pénétrantes. Des opérations de comptages ont été commandées conjointement par l'EPAMarne et la CAMG ces dernières années (de 2013 à 2016).

D'importants flux de camions sont recensés à proximité dans la partie sud-ouest de la gare de Lagny, notamment à proximité du port et de la ZAE Marne et Gondoire, connaissant des opérations de requalification. La D471 connaît également un important trafic de camions.



Trafic moyen journalier sur le territoire de Marne et Gondoire, y compris poids lourds. Source : Diagnostic CDVIA pour EPAMarne et CAMG.

Ainsi, le trafic poids lourds est à prendre en compte en plus du trafic de véhicules particuliers amené à être généré par les projets :

- de densification du « cœur urbain » de Marne-et-Gondoire,
- des ZAC « Chêne St-Fiacre » (Chanteloup-en-Brie), « Montévrain - Val d'Europe », « Montévrain - Université », « Clos Rose », « Charbonnière » (constituant l'Écoquartier de Montévrain) et du secteur IV contigu,
- de la ZAC « Lamirault » de Collégien,
- des ZAC « Sycomore », « Rucherie » et « Léonard de Vinci » de Bussy-Saint-Georges

Une démarche spécifique d'intégration des circulations agricoles

La CAMG a par ailleurs engagé une démarche originale en partenariat avec la Chambre d'Agriculture Seine-et-Marne en 2004, afin de mieux prendre en compte les circulations agricoles dans l'organisation et l'aménagement des routes. Partant du constat selon lequel, en Seine-et-Marne, et plus particulièrement sur le territoire de Marne-et-Gondoire, le rapide et récent développement urbain a modifié le contexte dans lequel évoluaient les agriculteurs, des travaux ont été menés sur les circulations agricoles entre 2004 et 2006.

En effet, les circulations agricoles ne concernent plus uniquement les chemins ruraux et communaux mais se font également sur les grands axes urbains. Ces circulations étant nécessaires à l'activité agricole, limiter les problèmes de cohabitation sur le réseau routier fait partie des priorités identifiées dans le cadre de ces études.



Source: Citadia Conseil, Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin

Des aménagements à éviter et des alternatives possibles ont ainsi été identifiés pour les axes recevant des flux de circulations agricoles :

- Les ralentisseurs et plateformes surélevés.

Les alternatives possibles sont notamment : les coussins berlinois pouvant être implantés en agglomération, sur des voies de lotissement, sur des voies à vitesse limitée à 30km/h et dans les zones 30 ; les bandes rugueuses qui réduisent la vitesse des autres véhicules sans perturber le passage des engins agricoles ; les marquages au sol ou des aménagements

paysagers (notamment à travers le choix des revêtements) qui permettent le ralentissement des véhicules tout en permettant la circulation des véhicules agricoles.

- Les terre-pleins, rétrécissements de voirie et aménagements centraux qui réduisent la chaussée à moins de 4,50 mètres, amenant les agriculteurs à franchir les aménagements et risquant ainsi de les dégrader.

Les alternatives possibles sont notamment : les aménagements centraux qui assurent une largeur de chaussée d'au moins 4,5 mètres; la mise en place d'une signalétique amovible ou à ressort, ou encore des aménagements aux bordures non anguleuses.

- Les restrictions de voirie limitant l'usage d'une route aux véhicules de moins de 1,5t ou 3,5t sans distinction entre les véhicules concernés par l'arrêt.

Les alternatives possibles sont notamment : les arrêts excluant de leur champ les véhicules agricoles ; les arrêts permettant l'accès des poids lourds se rendant sur les exploitations pour les besoins de l'activité agricole ; l'ouverture des voiries forestières aux engins agricoles lorsque leur usage évite aux agriculteurs d'employer des voiries très fréquentées.

- Les « petits giratoires » dont les bordures sont surélevées et aménagées avec des bornes ou des obstacles qui ne permettent pas aux engins agricoles de passer à cheval sur l'aménagement. Lorsqu'ils présentent un rayon limité, ces giratoires risquent d'endommager les véhicules agricoles ainsi que les aménagements.

Les alternatives possibles sont notamment : les giratoires laissant une largeur de chaussée utilisable de 4m ou possédant un îlot central franchissable, doté d'accotements non anguleux et d'au moins six centimètres de hauteur.

- Les voiries sans accotements ou aux accotements instables qui ne permettent pas aux exploitants de se ranger sur le bas-côté afin de laisser passer les automobilistes.

Les alternatives possibles sont notamment : les accotements stables et larges de 0,75m à 1m ; les accotements élargis à proximité des parcelles.

Le document fait également état des engins agricoles en circulation selon leurs périodes de circulation respective ainsi que la largeur des voies nécessaire à leur passage. Ainsi, les tracteurs sont utilisés toute l'année (9 tonnes, largeur allant de 2m80 à 3m50), tandis que les distributeurs d'engrais ne circulent que de septembre à mai (0,5 tonnes, 3m de largeur).

D'importants dysfonctionnements : saturation ponctuelle, nuisances, franchissement, accidentologie

Bien que suffisamment hiérarchisé et d'une capacité théorique suffisante, le réseau routier présente des dysfonctionnements ainsi que certains risques d'aggravation :

- **Des phénomènes de saturation ponctuels** sur l'A4 et l'A104 générant des reports de trafic sur le réseau interne, notamment entre la RD35 et la RD934 sur la RD418. Des charges de trafic importantes sont ainsi générées sur des axes peu adaptés.
- **Des nuisances sonores et environnementales** : bien que la présence d'infrastructures d'ampleur nationale et régionale soit un atout, elle génère cependant des effets de ruptures urbaines et des nuisances environnementales (cf. *état initial de l'environnement*).
- **Des problèmes de franchissement** : des voies ferrées (notamment au niveau de Lesches et du pont « en X » de Thorigny-sur-Marne) ; de la Marne à entre Lagny et Thorigny ; et aussi de l'A4 au niveau de Collégien et Bussy-Saint-Georges (franchissement nord-sud). L'évaluation du PLD souligne des efforts en la matière,

notamment pour le pont en X, récemment transformé en carrefour à feux. Cette évolution a permis d'améliorer la sécurité.

- **Des problèmes de lisibilité du réseau viaire et de jalonnement** nécessitant le réaménagement de certains carrefours, générateurs de mauvais comportements routiers, d'accidents et de nuisances environnementales.
- **Une difficulté à faire cohabiter sur le même espace les véhicules motorisés et les autres modes de déplacement** : la place donnée à la voiture est prépondérante et les modes de transports alternatifs (bus, vélo, marche) peu pris en compte.
- **Des secteurs accidentogènes** : l'évaluation du PLD en vigueur souligne une augmentation des accidents intervenant sur la francilienne, entraînant des épisodes ponctuels de congestion particulièrement marqués. Un point noir est également identifié autour de Villeneuve-le-Comte et le diffuseur A4.



Source : Citadia Conseil, pont en X Thorigny-sur-Marne

A ce sujet, entre 2014 et 2018, 771 accidents ont d'ailleurs été recensés sur le territoire de la CAMG qui ont fait 650 victimes dont :

- 22 personnes tuées,
- 170 personnes blessées hospitalisées,
- 478 personnes blessées non hospitalisées,

Parmi ces victimes, il y avait :

- 6 usagers de poids lourds,
- 467 usagers d'automobiles,
- 82 usagers de deux roues motorisés de plus de 50cm³,
- 17 usagers de deux roues motorisés de 50 cm³,
- 16 usagers de deux roues non motorisés,
- 1 usager de voiturette,
- 2 usagers d'autres véhicules
- 59 piétons.

Ces dysfonctionnements nécessitent plusieurs types d'actions, à savoir le réaménagement d'axes en boulevards urbains permettant une meilleure cohabitation entre voitures et modes alternatifs, des franchissements et des carrefours à réaménager, ainsi que des carrefours à créer dans le cadre de projets de développement comme la ZAC du Sycomore.

Parmi les projets routiers nécessaires identifiés au sein du PLD de 2008, certaines opérations ont été réalisées :

- Prolongement de l'avenue de l'Europe entre le boulevard circulaire et la RN34 ;
- Sécurisation des carrefours RD406 ;
- Traitement de l'échangeur RD231 et de la voie pénétrante Ouest ;

- Ouvrage d'art 21 sur le RER ;
- Déviation de la RD5 (contournement de Chanteloup-en-Brie) ;
- Réalisation de l'échangeur de Ferrières en Brie.

A contrario, d'autres projets routiers identifiés (notamment au sein du PLD de 2008) apparaissent toujours problématiques, et sont en cours de travaux, ou en attente d'un traitement futur :

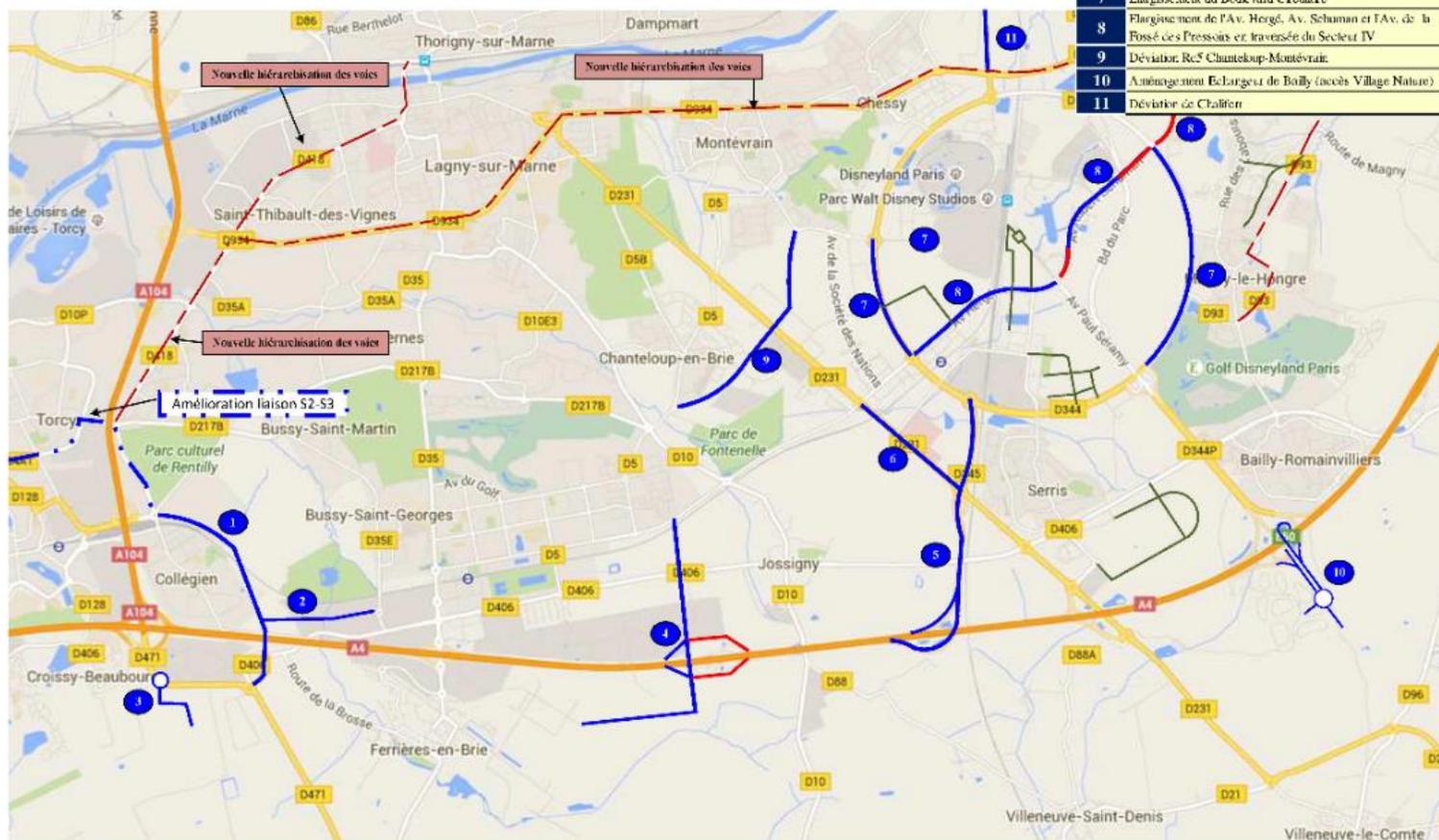
- Liaison RN34-Circulaire par le prolongement de l'avenue de l'Europe ;
- Doublement de l'avenue de l'Europe entre le boulevard et la pénétrante Est ;
- Doublement du circulaire Ouest ;
- Réalisation des échangeurs : RD231 et pénétrante Ouest, celui de Bailly Romainvilliers, celui du barreau A4-RN36 et celui de Génitoy ;
- Si le pont en X a été traité, permettant une sécurisation des flux, la saturation persistante a amené la CAMG à créer une commission ad-hoc pour traiter de cette infrastructure. Des études de faisabilité sont en cours pour repenser le franchissement des voies ferrées et pour palier le vieillissement de l'ouvrage d'art existant, soit en créant un nouveau franchissement ou réaménageant l'actuel ;
- Le nouveau diffuseur pour relier le futur écoquartier « Sycomore » à l'A4 est planifié et devrait être réalisé pour 2024, lors de l'achèvement de la construction de celui-ci ;
- L'avant-projet pour le réaménagement du giratoire d'accès à la ZAC Lamirault à Croissy-Beaubourg est prêt et les travaux devraient commencer en juillet 2019 ;
- Les contournements routiers de Collégien et de Chalifert sont couramment à l'étude.

Enjeux routiers sur le territoire (source : EPAMarne)

Projets routiers (nouvelles voies, travaux d'entretien, aménagements existants) :	
• sur l'horizon 2025	
• sur l'horizon 2030	
Nouveau réseau en desserte des ZAC en développement	
Reprise schéma de hiérarchisation des voies de MLV	

Localisation des principaux projets routiers sur le secteur d'étude

N°	Désignation du Projet routier
1	Coordonnement de Collégien - nouveau franchissement d'A4
2	Projetement Grahain Bell
3	Accès ZAC de Larnault Croissy Beaubour
4	Diffuseur et Sytecture
5	Elargissement de la Pétrémore Ouest
6	Elargissement de la Rd231
7	Elargissement du Boulevard Circulaire
8	Elargissement de l'Av. Hergé, Av. Schuman et l'Av. de la Fossée des Pressoirs et traversée du Secteur IV
9	Déviator Re5 Chanteloup-Montevrain
10	Aménagement Eclairage de Boilly (accès Village Nature)
11	Déviator de Chailien



NB : Cette carte est présentée à titre illustratif et n'a pas vocation à recenser les projets de manière exhaustive. Certains projets sont déjà réalisés et d'autres n'y figurent pas.

Un risque d'aggravation avec l'augmentation du trafic routier

Les différents projets du territoire, ainsi que les objectifs de développement territorial prévus dans le cadre du SCoT sont à même de recharger le trafic routier au sein du territoire. Des risques de congestion aggravée peuvent être identifiés dans plusieurs portions du territoire :

- sur les autoroutes et certains de leurs accès,
- sur certaines sections des RD231, RD35 et RD934 et de l'avenue de l'Europe.

Par ailleurs, les grands projets de développement urbain sont à prendre en compte dans ces augmentations de trafic, de même que le « cœur urbain » de Marne-et-Gondoire, grand projet de densification urbaine. A titre d'exemple, les estimations réalisées dans le Plan de Déplacements Communal de Bussy-Saint-Georges, à partir des différentes ZAC recensées sur la commune, conduisaient à une génération de trafic supplémentaire de +40 000 véhicules par jour entre 2004 et 2007 et +26 000 véhicules par jour entre 2007 et 2015 sur la voirie desservant la commune.

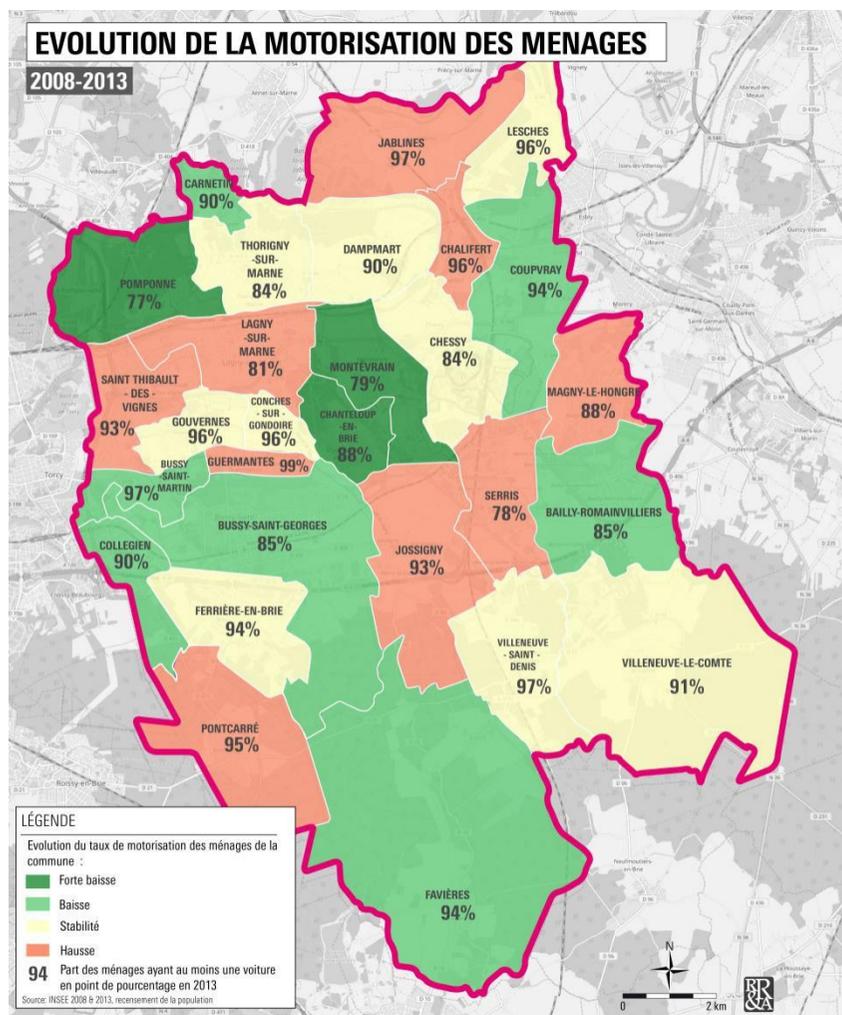
C'est pourquoi des démarches parallèles sont menées afin de développer la multi/intermodalité, la qualité de service des bus, les TCSP, l'utilisation des modes doux (piétons et cyclables).

Disparités des taux de motorisation :

S'élevant à 1,53 véhicule par ménage en 2012, le taux de motorisation moyen au sein de l'agglomération apparaît bien plus élevé que la moyenne francilienne (0,99), ainsi que celle des territoires de grande couronne (1,35). Néanmoins, pour les ménages multi motorisés, le nombre moyen de véhicule se situe dans la moyenne francilienne, avec 2,3 véhicules pour les bourgs, villages et hameaux et 2,2 pour les agglomérations des pôles de centralité (*source : INSEE 2008 & 2013*).

Les taux de motorisation sont variés au sein du territoire, des communes comme Jablines, Lesches, Pontcarré ou Villeneuve-Saint-Denis présentant

plus de 95% de ménages dotés d'au moins une voiture, tandis que des villes plus urbaines telles que Serris, Montévrain ou Pomponne ne dépassant pas 80%. L'évolution des taux de motorisation est inégale, avec certaines fortes baisses enregistrées (Pomponne, Montévrain ou Chanteloup-en-Brie) et certaines hausses également prononcées (Pontcarré, Jossigny, Magny-le-Hongre ou Jablines).



la ligne 22). D'autre part, pour les communes qui bénéficient de nouvelles dessertes qui renforcent le potentiel de report modal :

- Torcy, Bussy-Saint-Martin, Collégien, Bussy-Saint-Georges, Jossigny et Serris à travers la nouvelle ligne 46 à vocation « interbassins », créée en janvier 2014 ;
- Serris, Montévrain, Chanteloup-en-Brie et Lagny-sur-Marne à travers la nouvelle ligne 02 créée à l'été 2015.

Ces évolutions plaident pour la poursuite des efforts en matière de maillage du territoire par les réseaux de bus.

Développement de l'autopartage et de l'écomobilité

Les services d'autopartage sont définis par la mise à disposition d'une flotte de véhicules en libre-service pour un ensemble d'utilisateurs. Une offre d'autopartage couplée avec un service de recharge et une plateforme de covoiturage ont été mises en place progressivement au sein du territoire depuis 2016 (l'achèvement du déploiement des stations n'ayant eu lieu qu'en 2017), exploitée par l'opérateur Clem'. Il faut noter que le service d'autopartage mis en place par l'opérateur fonctionne en boucle fermée, c'est-à-dire que l'utilisateur doit ramener le véhicule à l'endroit où il l'a emprunté.

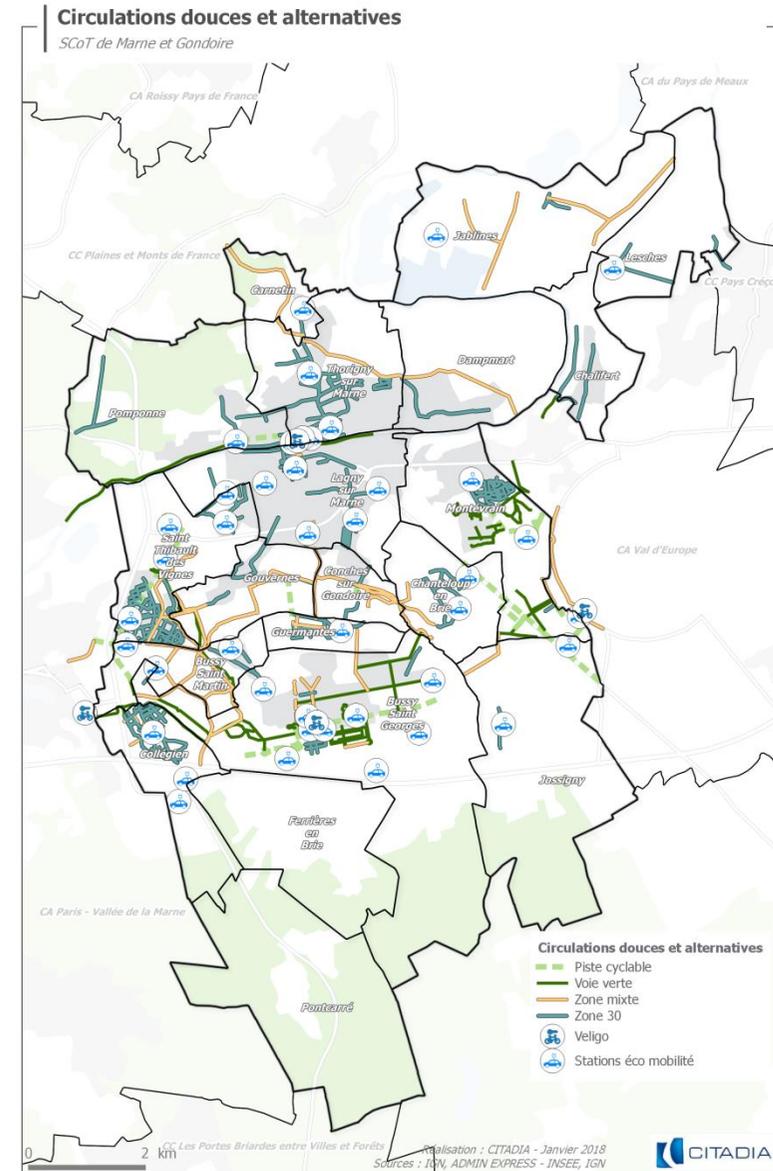
En décembre 2017, le territoire de Marne et Gondoire comptait 327 inscrits, 38 stations actives, 15 véhicules en autopartage et 65 points de charge. Les retours depuis la mise en place du service s'avèrent prometteurs, l'utilisation des véhicules étant en augmentation constante depuis sa mise en place. 17 nouveaux véhicules (soit un doublement de l'offre) sont prévus au sein du territoire à horizon 2019 (Source : CAMG).

La diminution des taux de motorisation questionne un potentiel report modal des automobilistes vers les transports en commun. D'une part, pour les communes ayant connu un renforcement récent des transports en commun (Montévrain, Chanteloup-en-Brie, Bussy-Saint-Georges à travers

Nombre de réservations en 2017 (B2B et B2C confondus) :

Autopartage	Recharge (classique et accélérée)
705	215

Permettant de réduire l'usage de la voiture individuelle, l'autopartage répond aux objectifs du PDUIF et de la CAMG en matière de mobilités durables. Actuellement situées à proximité des nœuds de transport en commun et des pôles urbains denses, les stations d'éco mobilité doivent suivre l'urbanisation du territoire, en lien avec les pôles générateurs de trafic (équipements structurants) ainsi que les futurs programmes immobiliers (quartier du Sycomore).



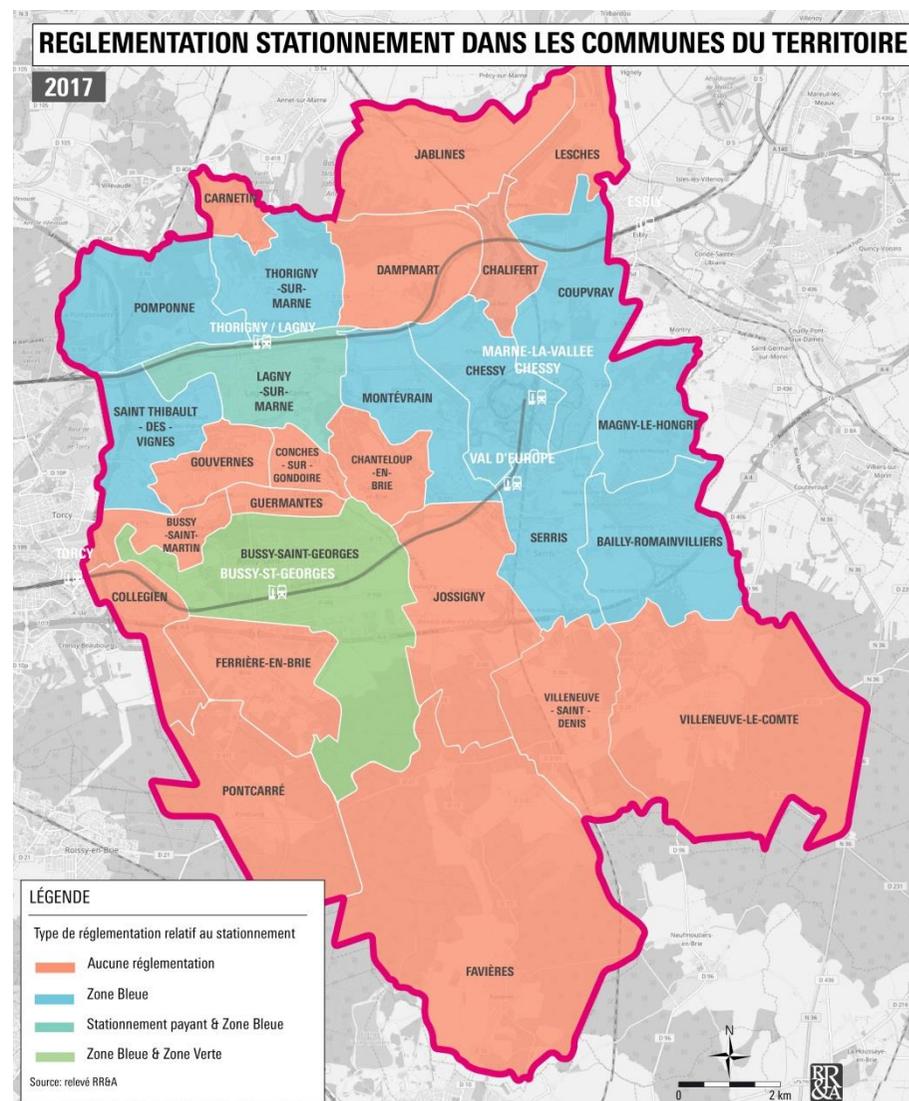
5.3 Le stationnement : un levier de compétence communale mais une mise en cohérence globale nécessaire

Les enjeux liés au stationnement relèvent :

- d'une utilisation moindre des voitures et de la réduction des nuisances environnementales,
- de la qualité urbaine à travers l'occupation des espaces publics,
- de la qualité de vie par une amélioration de la sécurité et du confort des déplacements,
- de la répartition spatiale des fonctions urbaines sur les territoires et du lien entre urbanisme et déplacements.

Le PLD de 2008 visait à définir une politique de stationnement à même de servir les grands objectifs du territoire en matière de mobilités, et d'engager une démarche pédagogique sur le rôle joué par le stationnement dans les systèmes de déplacements. L'évaluation du document montre qu'en 2017, 16 communes du territoire n'ont élaboré aucune réglementation du stationnement (des zones bleues ont récemment été mises en place à Collégien), notamment dans les communes à dominante rurale et moins bien desservies en transports en commun. De plus, les démarches de mutualisation prônées par le PLD se sont matérialisées par 2 expérimentations depuis 2008, à Chessy et Montévrain. L'évaluation du document souligne le volontarisme des élus en la matière, en faisant une des actions prioritaires pour les années à venir.

Les innovations récentes en matière de mutualisation du stationnement, telles que les applications permettant de localiser des places disponibles pour des durées déterminées au sein de parkings partagés (entreprises, hôtels, immeubles administratifs etc.) offre des pistes de réflexion. Au regard des nouveaux programmes immobiliers au sein du territoire (projet Cœur de Ville, quartier du Sycomore) offrant des parcs de stationnement pour différents usagers à des temporalités différenciées (pendulaires, résidents, visiteurs), la promotion d'une telle démarche de mutualisation permettra de poursuivre le volontarisme des communes.



A chaque type de stationnement est associé un type de problématique :

- Le stationnement pendulaire : il correspond au stationnement des personnes qui travaillent et engendre des durées de stationnement longues d'une demi-journée à une journée. Les usagers sont soumis à un type de stationnement « obligé ».
- Le stationnement résidentiel : il est lié à l'habitat et participe à l'attractivité des logements, notamment dans les secteurs denses où les places de stationnement sont rares.
- Le stationnement chaland : il est lié à la fréquentation des commerces. Il est donc rotatif et de courte durée. Les conditions de stationnement influent donc directement sur l'attractivité et la fréquentation des centralités commerciales.

Seront ici identifiés les principaux dysfonctionnements et les démarches en cours visant à les résorber, l'objectif étant, à partir de cet état des lieux, de déterminer les orientations possibles pour une mise en cohérence globale du stationnement par rapport au développement continu de Marne et Gondoire et qui est amené à se poursuivre. Il s'agit en effet de mettre en articulation le stationnement avec les transports.

Les territoires concernés par la problématique du stationnement pendulaire et du stationnement chaland

Les communes où sont présentes des gares ferroviaires sont particulièrement touchées par ces problématiques, et en particulier celles où la gare se situe à proximité d'une centralité commerciale. Ainsi, les phénomènes de stationnement pendulaire et chaland se superposent. Ces problématiques se retrouvent dans les situations suivantes :

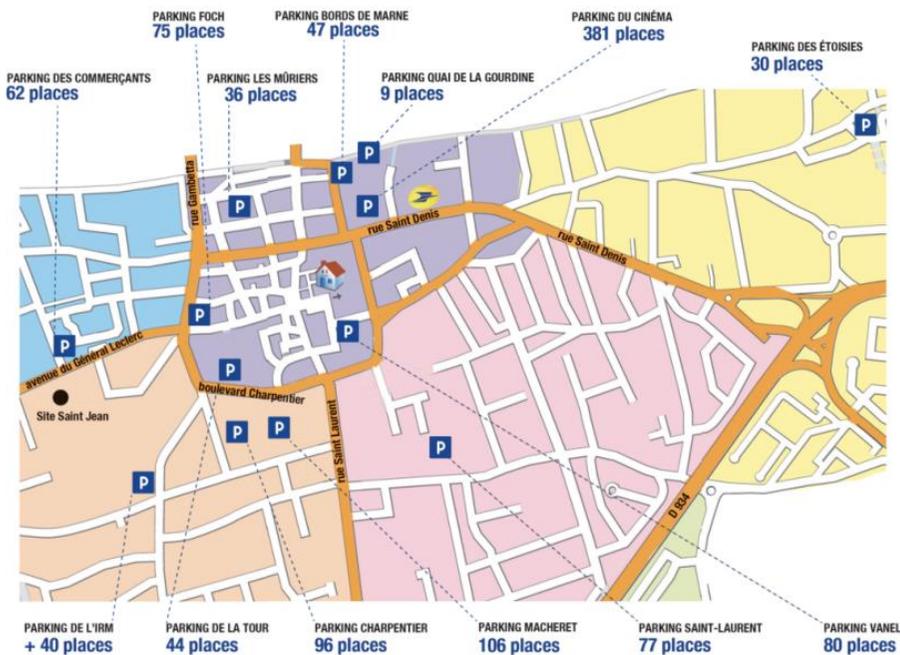
Le centre-ville de Bussy-Saint-Georges comporte du stationnement gratuit mais réglementé. Alors que la zone verte autorise le stationnement sur voirie de 9h à 14h et de 14h à 19h, la zone bleue limite le stationnement à deux heures. Le non-respect de la réglementation entraîne des dysfonctionnements sur voirie et encombre l'espace public. Parallèlement, le parc relais de la gare propose 420 places, et malgré

seulement 270 abonnés en 2017, le taux d'occupation moyen était de 81% en 2016. Les abonnés de l'ensemble des parcs de stationnement habitent à 60% au sein de la commune et 14% à Ferrières-en-Brie (source : service déplacements CAMG).



Source : Citadia Conseil, Bussy-Saint-Georges

- Lagny-sur-Marne : des places de stationnement existent à la fois en centre-ville et dans sa périphérie. Le centre-ville offre du stationnement payant limité à 2h (avec les 20 premières minutes gratuites) sur les tranches de 9h à 12h et de 14h à 19h. Le stationnement est gratuit de 19h à 9h et les dimanches après-midi. Une offre en stationnement gratuit existe également via une Zone Blanche réglementée en termes de jours et de plage horaire. Ce système vise à favoriser le stationnement des chalands à travers une rotation importante. Le centre-ville est également doté de 600 places en parking clos. Le parc relais de la gare offre 283 places de stationnement et affiche une forte utilisation, avec 269 abonnés en 2017 et un taux d'occupation moyen de 48% pour la matinée et de 64% l'après-midi. La fréquentation de l'ensemble des parcs de stationnement est réalisée dans un faible rayon géographique, 27% habitant à Lagny-sur-Marne, 15% à Thorigny-sur-Marne et 11% à Dampmart (source : service déplacements CAMG).



Source : ville de Lagny-sur-Marne



Source : Citadia Conseil, Lagny-sur-Marne

- Montévrain : La ville est actuellement couverte par une Zone Bleue de 130 places destinées aux chalands. Le parc relais de Val d'Europe présente actuellement 633 places pour 574 abonnés en 2017, et affiche un fort taux d'occupation moyen, avec 51% le matin et 71% l'après-midi. Si 27% des abonnés au stationnement habitent à Montévrain, 26% des abonnés n'habitent pas dans les communes proches, traduisant la polarisation géographique étendue de la ville (source : service déplacements CAMG).

La relative proximité des publics des différents Parcs Relais, initialement conçus pour des publics de communes éloignées, pose question, quant à la performance des transports en commun et la « marchabilité » des villes concernées.

Les territoires concernés par la problématique du stationnement résidentiel

Alors que les villes de Bussy-Saint-Martin et de Cerny étaient concernées par certaines problématiques de stationnement résidentiel (notamment rue de Champagne à Bussy-Saint-Martin), aucune démarche de réglementation du stationnement n'est entrée en vigueur en 2017. Les initiatives en matière de stationnement se traduisent souvent par une augmentation des capacités de stationnement, n'étant pourtant pas incompatibles avec la volonté de réduire l'usage de la voiture. En effet, dès lors que l'augmentation des capacités est localisée à des endroits pertinents et gérée de manière à inciter à la multimodalité, elle peut être une solution adaptée. Le Parc relais est un moyen pour y parvenir. Il permet de se stationner en amont des points de congestion automobile, et d'accéder plus facilement et plus rapidement au centre-ville grâce aux transports en commun. L'objectif étant bien d'inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun. Le Parc relais encourage l'intermodalité et constitue en ce sens une forme particulière de pôle d'échange. La circulaire du 10 juillet 2001 relative aux aides de l'Etat pour les plans de déplacements et transports collectifs a souhaité favoriser les actions destinées à améliorer les chaînes de déplacements entre les divers modes de transport et entre les réseaux gérés par différentes autorités organisatrices de transport. Dans ce cadre, sont subventionnables les pôles d'échanges et les parcs-relais.



Sources : Citadia Conseil, Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges

Des démarches volontaristes en matière de stationnement sont constatées sur l'ensemble des communes, celles où des dysfonctionnements majeurs ont été identifiés ainsi que celles où le stationnement a peu d'influence sur le bon fonctionnement du système de mobilités. A titre d'exemple, l'évaluation du PLD montre que la totalité des communes situées à proximité des P+R ont réglementé leur stationnement en 2017, bien qu'à l'échelle de l'agglomération, seulement un tiers des communes réglementent leur stationnement. Ces initiatives communales sont hiérarchisées de manières différentes selon les communes :

- renforcer l'usage des modes doux,
- améliorer la gestion des flux sur les pôles d'échanges,
- renforcer l'accessibilité aux services à tous,
- améliorer l'occupation de l'espace public, le confort et la sécurité des circulations.

Focus sur la réforme du stationnement payant sur voirie :

Votée par la loi MAPTAM de 2014 et mise en œuvre depuis le 1er janvier 2018, la réforme du stationnement payant sur voirie transforme l'amende pénale pour non-paiement du stationnement de 17€ en une redevance d'occupation de l'espace public. Celle-ci relève de la compétence du Conseil Communautaire ou de l'EPCI. Cette réforme vise à apporter aux territoires une maîtrise complète du service public du stationnement, afin de mieux gérer la densité de véhicules stationnés au sein de certains secteurs à enjeux. Cette évolution devra être prise en compte au sein du territoire du SCoT, dans un souci d'harmonie des politiques de stationnement entre communes et de soutien à l'attractivité des centres villes.

Des lignes ferroviaires structurantes et des gares fortement fréquentées

Deux réseaux ferrés desservent le SCoT :

- Le RER A : gares de Bussy-Saint-Georges et Serris-Montévrain-Val d'Europe (en limite du périmètre du SCoT) ; une autre gare à proximité du territoire : Torcy.
- La ligne SNCF Paris-Meaux : gare de Lagny-Thorigny, dont le pôle d'échanges Lagny-Thorigny-Pomponne a fait l'objet d'un contrat de pôle qui a débouché sur son réaménagement en 2011.

Trois autres gares sont situées à proximité du territoire : Marne-la-Vallée Chessy (RER A et TGV), Vaires Torcy (ligne SNCF Paris-Meaux), Chelles Gournay (RER E).

La fréquentation des gares (*source : CML 2013, RATP & SNCF 2008 - 2016*) :

- **15 993 entrants par jour ouvré moyen en gare de Marne-la-Vallée Chessy** (gare située en dehors du territoire mais présentant de fortes interaction avec celui-ci et desservie par le réseau de bus urbain Pep's). Un parc relais de 722 places est situé à proximité de la gare. De 2008 à 2016, la gare a connu une augmentation de 1800 voyageurs. En

moyenne par jour ouvrable, 182 trains passent quotidiennement par la gare.

- **10 739 entrants par jour ouvré moyen en gare de Val d'Europe.** De 2008 à 2016, la gare a connu une augmentation de 2900 voyageurs, la fréquentation annuelle étant en 2015 de 2 966 450 voyageurs. En moyenne par jour ouvrable, 166 trains passent quotidiennement par la gare.
- **10 544 entrants par jour ouvré moyen en gare de Torcy** (gare située en dehors du territoire mais présentant de fortes interactions avec celui-ci et desservie par le réseau de bus urbain Pep's). Un parking (non-labellisé Parc Relais) de 1030 places en accès libre est situé à proximité de la gare. De 2008 à 2016, la gare a connu une augmentation de 1300 voyageurs supplémentaires, la fréquentation annuelle étant en 2015 de 3 182 338 voyageurs. En moyenne par jour ouvrable, 272 trains passent quotidiennement par la gare. Le pôle gare a fait l'objet d'une réhabilitation en 2017.
- **8 643 entrants par jour ouvré moyen en gare de Bussy-Saint-Georges.** De 2008 à 2016, la gare a connu une augmentation de 1000 voyageurs supplémentaires, la fréquentation annuelle étant en 2015 de 2 440 107 voyageurs. En moyenne par jour ouvrable, 166 trains passent quotidiennement par la gare.
- **6 406 entrants par jour ouvré moyen en gare de Lagny-Thorigny.** De 2008 à 2016, la gare a connu une augmentation de 1100 voyageurs supplémentaires. En moyenne par jour ouvrable, 67 trains passent quotidiennement par la gare.

Pour mémoire, après une augmentation de 30% de la fréquentation entre 2002 et 2006 sur le RER A, une hausse de 20% a à nouveau été enregistrée depuis 10 ans. A titre d'exemple, pour les quatre gares du territoire et de sa proximité directe (Torcy, Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe et Marne-la-Vallée Chessy), le nombre d'entrants direct annuel est passé de 399 806 en 2008 à 462 445 en 2016 (16%) (*source : comptages mensuels SNCF et RATP*). De plus, sa saturation est un

phénomène connu et ne peut qu'amplifier dans le contexte actuel. La hausse des fréquentations du RER A et le phénomène de congestion doivent être suivis par une évolution de l'offre en infrastructure (hausse du nombre de rames, augmentation des espaces de passage etc.). A ce titre, un schéma directeur du RER A a été adopté le 6 juin 2012 par l'ex-STIF (aujourd'hui, Ile-de-France Mobilités). Ce document présente un programme d'investissement sur 10 ans avec des scénarios d'amélioration à court, moyen et long-terme, dans l'objectif d'améliorer la régularité et renforcer l'offre. Les principaux projets visant à améliorer l'offre sur le territoire sont :

- Réorganisation des voies à la gare de Torcy
- Augmentation de la capacité de retournement et de garage à la gare de Chessy
- Création de 3 nouveaux postes de redressement (sur le territoire de CAMG) pour renforcer l'alimentation électrique de la ligne et s'adapter à la hausse du nombre de circulations.

Pour la ligne P du Transilien, suite à l'adoption de son Schéma Directeur en juin 2016, une démarche similaire de scénarios d'amélioration à différentes échéances a été entreprise : le « Projet P+ » lancé en décembre 2017. Celui-ci vise une amélioration du service à court-terme (2018/2019) et la création d'une nouvelle offre à échéance 2021. Les principaux projets prévus, et qui ont un impact sur le territoire de la CAMG sont :

- Renforcement des installations électriques sur la ligne P Nord (horizon 2021) ;
- Correspondance avec la ligne 16 du Grand Paris Express, permettant notamment d'améliorer l'offre en situation perturbée (horizon 2025).

Ces deux démarches entamées sur deux lignes ferroviaires structurantes pour le territoire de Marne et Gondoire ne peuvent qu'accroître la fréquentation des gares et les flux autour de celles-ci.

La dernière étude sur les flux de rabattement en gare, menée par Ile-de-France Mobilités en septembre 2008 sur les secteurs III et IV de Marne la

Vallée identifiait l'origine géographique des entrants en gare. L'enquête Trafic Journalier des Réseaux Ferrés de 2017 réalisée par la RATP a permis de connaître les parts modales des flux de rabattement :

- Bussy-Saint-Georges : 80% des entrants proviennent de la commune, les autres communes émettrices étant Lagny-sur-Marne, Guermantes, Chanteloup-en-Brie et Ferrières-en-Brie. Les parts modales de rabattement à la gare un jour ouvrable en 2017 sont occupées par 68% par la marche à pied, 16% par bus ou car et 15% pour la voiture.
- Lagny-Thorigny : 79% proviennent de Lagny-sur-Marne ou Thorigny-sur-Marne et en 2008, 49% d'entre eux se rendaient à la gare à pied et 27% en bus.
- la gare de Serris-Montévrain - Val d'Europe : les parts modales de rabattement à la gare de Val d'Europe un jour ouvrable en 2017 sont occupées par 58% par la marche à pied, 25% par le bus/car et 16% par la voiture.
- Torcy (hors SCoT mais à proximité immédiate et desservie par le réseau de bus urbain Pep's) : 66% des entrants proviennent de la commune, les autres communes émettrices étant Collégien, Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes. Les parts modales de rabattement à la gare un jour ouvrable en 2017 sont occupées par 50% par la marche à pied, 35% le bus ou car et 15% la voiture individuelle.

Les différences en matière de flux de rabattement répondent à la diversité des fonctions de chaque gare :

- les gares de Val d'Europe et Bussy-Saint-Georges sont principalement utilisées par les habitants de ces communes ou par des habitants des communes limitrophes et peu en rabattement depuis les autres communes ;
- la gare de Chessy présente un rayonnement plus important. Elle accueille un grand nombre d'usagers venant d'autres communes, et notamment depuis le reste de la Seine-et-Marne. Les lignes interurbaines entre la Seine-et-Marne et le périmètre d'étude sont principalement en rabattement sur la gare RER de Chessy (seulement 2 lignes en rabattement sur le Val d'Europe). La sur-utilisation de la gare de Chessy conduit à des difficultés d'exploitation pour tous les opérateurs : la gare est aujourd'hui arrivée à saturation, et les

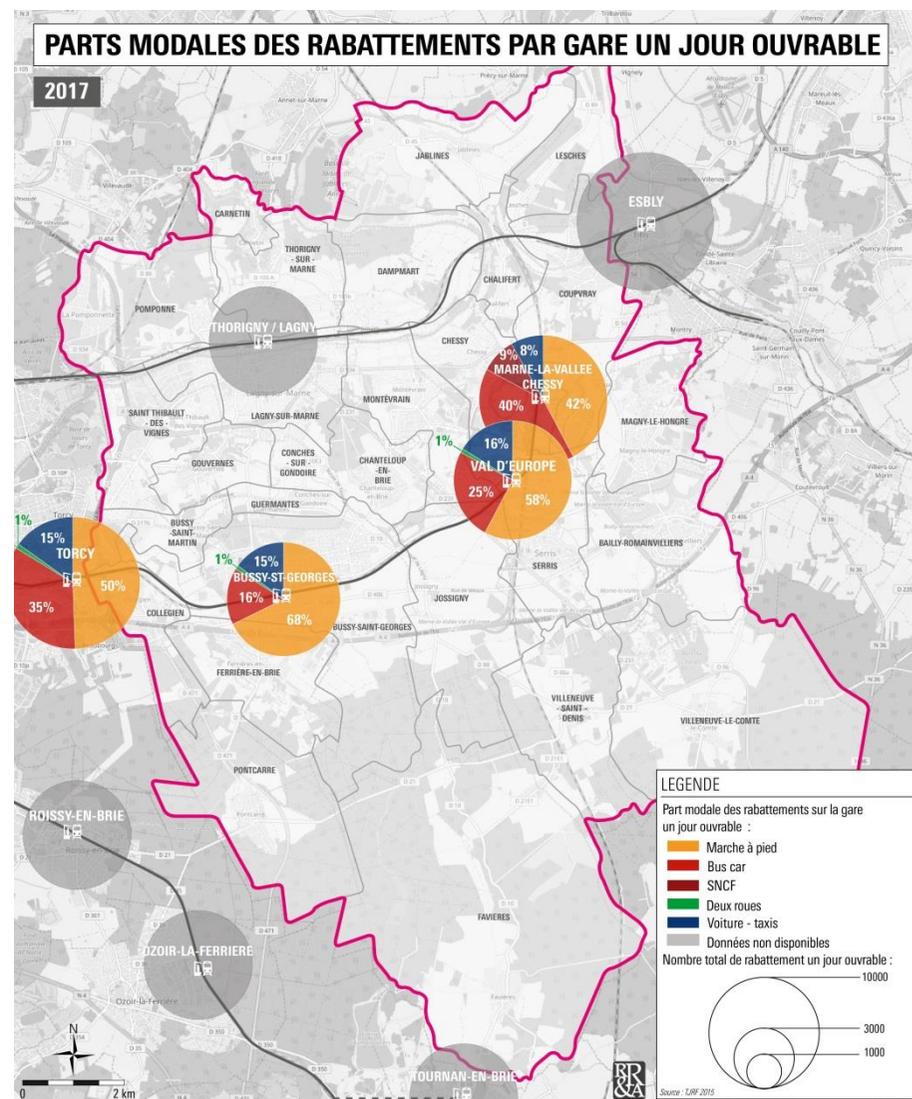
conducteurs ont des difficultés à attendre sur place entre deux courses ;

- la gare de Torcy est la plus attractive pour le rabattement vers Paris des habitants du périmètre d'étude. La présence de lignes fortes amène à une part réduite de la voiture individuelle pour les flux de rabattement (15%). Aussi, certains axes principaux s'avèrent peu efficaces dans leur rôle de rabattement vers le RER (par exemple les lignes sur la RD 418 vers Torcy).

L'évaluation du PLD montre une volonté forte des élus pour améliorer les conditions de rabattement vers le P+R. Toutes les gares n'ont pas la même demande de rabattement en bus vers le RER (par exemple, il y a peu d'entrants à la gare RER de Bussy-Saint-Georges venant des communes voisines en bus). Ces écarts interrogent le choix du type de rabattement à privilégier. Selon les cas, la promotion de correspondances bus-bus aura plus de sens que celle du bus-RER ou du vélo-RER. Il semble aussi nécessaire de se reposer la question de l'offre combinée train+bus notamment depuis Meaux, identifiée comme peu attractive au sein du PLD de 2008.

L'évaluation du PLD montre que les difficultés de rabattement entre le RER et le réseau PEP's identifiées en 2008 ont amené à l'intégration des correspondances avec les réseaux ferrés au sein des fiches horaires du réseau, ainsi que celles de Seine-et-Marne Express.

De plus, les différents projets immobiliers au sein du territoire (ZAC Sycomore) sont à même d'augmenter la demande de rabattement vers les gares principales. L'évaluation du PLD montre que si 25% des habitants du territoire habitent actuellement à moins d'1km d'une gare, certains projets récents de développement ne sont pas situés à proximité des nœuds de transports en commun lourds. Il s'agit donc de favoriser une meilleure articulation entre urbanisation et desserte en transport en commun.



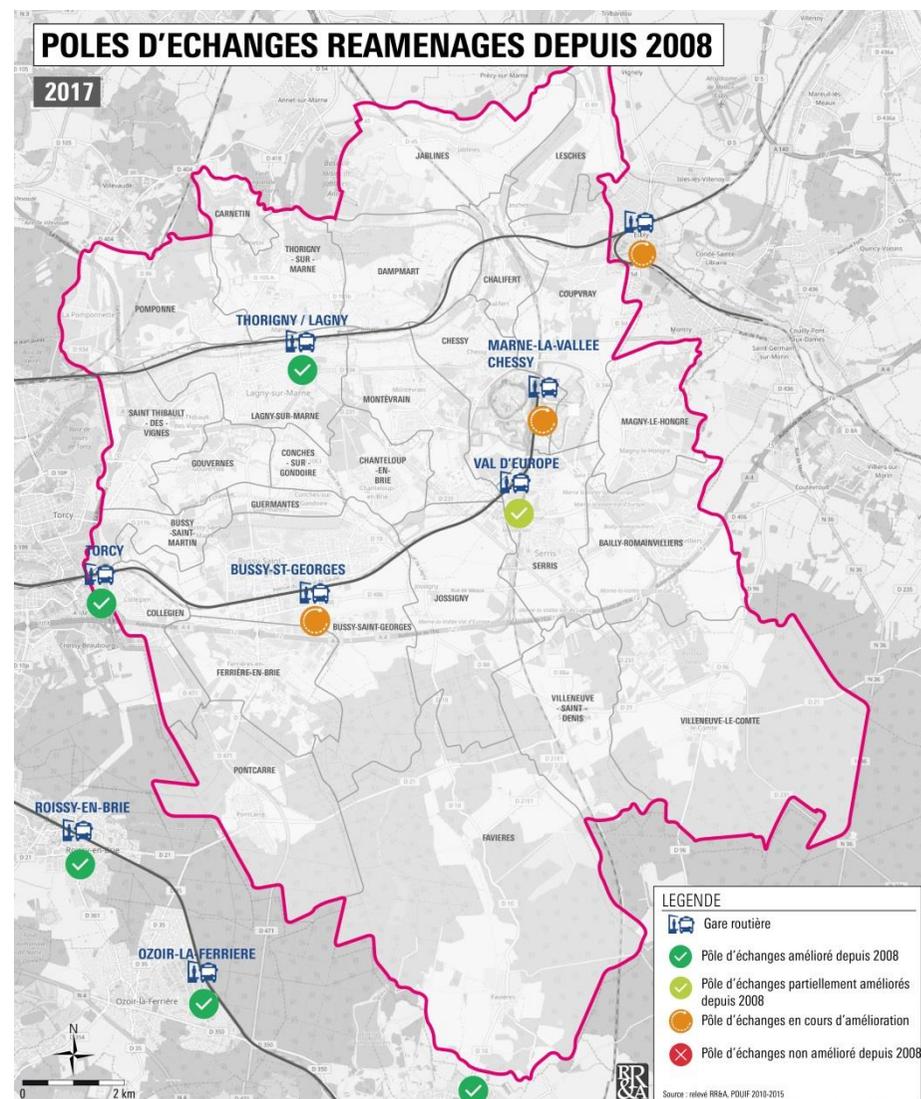
Des réaménagements de pôles gare renforçant la multi/intermodalité

Le territoire connaît une forte dynamique de réaménagement de ses pôles d'échanges, avec celui de Thorigny-Lagny ayant été réalisé depuis 2011 et le pôle de Val d'Europe ayant été partiellement amélioré. De plus, deux pôles d'échange sont en cours d'amélioration (Bussy-Saint-Georges, Marne-la-Vallée-Chessy). Un nouveau contrat de pôle est en outre en projet pour le pôle gare de Montévrain-Val d'Europe.

Le réaménagement de la gare de Lagny-Thorigny répondait à des problématiques de congestion liée aux infrastructures proches (pont en X notamment) se mêlant à une surcharge de stationnement et des cheminements doux contraints. S'inscrivant dans les grands principes du PDUIF en matière de régulation de l'usage de la voiture individuelle et de promotion d'un report modal vers les modes doux et actifs, le nouveau pôle d'échange inauguré en 2011 a donné naissance à un franchissement de la Marne et de la voie ferrée, la requalification des espaces publics à proximité et le renforcement global de la centralité du pôle.



Source : Citadia Conseil, gare de Lagny-Thorigny



Actuellement, la gare RER A de Bussy-Saint-Georges est située :

- à proximité d'infrastructures de transport supportant de forts trafics (A4 et RD406 notamment) ;
- au cœur du secteur urbanisé de la commune, regroupant à la fois des commerces, des activités tertiaires et de l'habitat collectif dense, ainsi que des équipements publics générateurs de déplacements (le tissu urbain rassemble l'essentiel des commerces et services, généralement en rez-de-chaussée de l'habitat collectif) ;
- à proximité immédiate des zones d'activités Gustave Eiffel et Léonard de Vinci qui poursuivent leur développement, de même que le futur Parc de la Rucherie, et les ZA de Ferrières-en-Brie ;
- entre autres : dans la ZAC du centre-ville (lancée en 1990 sur 175 hectares, avec 7 300 logements, 120 000m² de bureaux et 110 000m² de commerces et services), à proximité de la ZAC du Sycomore, créée en 2008, qui prévoit environ 4 500 logements.

Les enjeux qui ont conduit aux scénarios d'aménagement en cours d'approfondissement relèvent :

- d'une amélioration des liaisons nord-sud dans la ville, de part et d'autre de la voie ferrée,
- d'une gestion des conflits d'usages entre les différents modes de circulation, notamment compte tenu du rôle de centralité qu'occupe la gare et des projets urbains en cours ou projetés,
- d'une meilleure gestion du stationnement,
- d'un besoin de création d'un 2ème accès RER pour anticiper le développement urbain et la saturation du pôle gare.
- Une réflexion globale sur le cœur de ville, visant à renforcer son rôle de vitrine, son dynamisme et sa qualité environnementale.
- Une volonté de renforcer le rayonnement de certains sites culturels tels que le château de Jossigny, la base de Jablines, le moulin

Russon ou encore le parc culturel de Rentilly en y augmentant la fréquentation, notamment pour la clientèle parisienne souvent non motorisée. Pour ce faire, l'amélioration de la fonctionnalité du pôle gare s'avère incontournable.

Son réaménagement en pôle plus fonctionnel aura des impacts en matière :

- d'adaptation aux évolutions futures de la commune et à l'augmentation de la fréquentation du RER A,
- de renforcement d'une centralité majeure dans un secteur d'Opération d'Intérêt National (OIN).



Sources : Citadia Conseil, Bussy-Saint-Georges, Marne et Gondoire

5.4 Le réseau de bus : une offre de transport à améliorer

Des dysfonctionnements en termes de maillage et correspondances

La desserte en bus comprend 2 principaux réseaux : le réseau interurbain Seine et Marne Express (SME) assurant les liaisons avec le reste de la Seine-et-Marne et le réseau urbain Pep's. Le réseau de Marne-et-Morin complète la desserte à la marge.

Le réseau Seine-et-Marne Express assurant les liaisons avec le reste de la Seine-et-Marne comprend 229 points d'arrêts et 14 lignes. En 2016, la fréquentation quotidienne moyenne en semaine s'élève à 22 800 voyageurs.

Ces lignes permettent d'assurer des rabattements efficaces vers les gares RER. Présentant initialement des manques pour l'accessibilité des actifs résidant dans le reste de la Seine-et-Marne et travaillant dans les secteurs d'emplois de Marne-la-Vallée et des communes environnantes, un renforcement des liaisons avec les bassins voisins a récemment pris place. Assurées par les lignes 16/17/18/19/69, ces liaisons ont connu une hausse de 21% du nombre de courses depuis 2009 (450 courses supplémentaires). C'est notamment la ligne 17 (36%) qui a le plus augmenté, ainsi que la ligne 18 (30%) et la ligne 69 (24%). Une augmentation de 87% du nombre de montants entre 2009 et 2015 a été enregistrée pour ces lignes interurbaines (34 000 voyageurs). C'est la ligne 19 qui enregistre la plus grande hausse (258%), puis la ligne 18 (135%) et la ligne 69 (56%) (Source : évaluation du PLD).

L'évaluation du PLD souligne la prégnance de l'enjeu de renforcement de l'intermodalité entre les réseaux Pep's et SME, déjà identifié comme insuffisante en 2008. Aucune démarche d'amélioration en la matière n'existe à ce jour.

Le réseau urbain Pep's comprend 22 lignes desservant l'ensemble du SCoT, pour 659 arrêts physiques desservis et une longueur cumulée de réseau de 223km. Il est principalement organisé pour assurer les rabattements vers les gares.

Le PLD de 2008 soulignait une desserte insuffisante du réseau Pep's, notamment sur des trajets transversaux nord-sud et est-ouest exigeant plusieurs correspondances avec des temps d'attente peu compétitifs, ce qui avait pour conséquence un manque d'efficacité pour relier les secteurs d'emploi et d'habitat. L'évaluation du document montre un renforcement du réseau, notamment pour les lignes 13, 15 et 32, assurant des liaisons depuis les gares, mais également des liaisons est-ouest, avec une hausse de 19% du nombre de courses de 2008 à 2016 (180 courses). L'ensemble du réseau connaît une hausse de 38% du nombre de courses sur la même période (270 courses), principalement au sein des lignes principales (54%), l'augmentation étant moindre au sein des lignes secondaires (21%).

L'offre du réseau a également été renforcée par plusieurs expérimentations et créations de lignes, telles que la pérennisation de la ligne 22 dans le parc Bel Air, la conversion de la ligne 42 en ligne express en 2012, la création de la ligne 46 et l'augmentation de l'amplitude horaire de toutes les lignes du réseau, ainsi que la création de la ligne 2 en 2015. De plus, l'ensemble du réseau est équipé du SAEIV depuis 2016. En termes d'accessibilité, 100% des gares routières du territoire ont été réaménagées ou sont en passe de connaître une requalification. Toutefois, seul 8% du réseau est actuellement accessibles pour les PMR (seules deux lignes parmi les 12 du réseau Pep's inscrites dans le Contrat Type 2 sont déclarées entièrement accessibles). Prochainement, 12% des points d'arrêts devront être équipés de l'information voyageurs dynamique (Source : évaluation du PLD).

Augmentation globale de la demande au sein du réseau de bus (Source : service déplacements CAMG) :

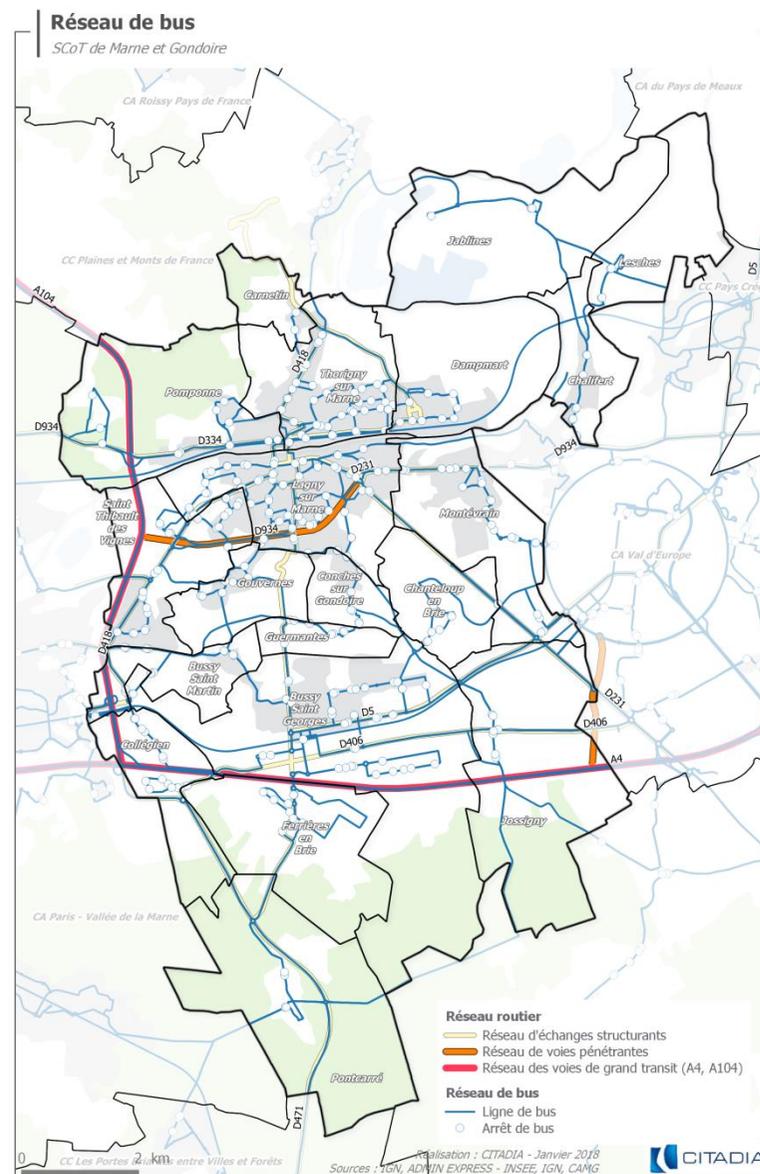
Traffics annuels connus au 1er janvier 2011-2015	2011	2015	Taux d'évolution
Ligne 06	127 539	129 967	0,02
Ligne 07	99 153	88 895	-0,10
Ligne 12	114 134	151 319	0,33
Ligne 13	369 198	347 144	-0,06
Ligne 14	353 258	302 562	-0,14
Ligne 15	245 218	166 136	-0,32
Ligne 21	209 189	202 640	-0,03
Ligne 22	562 762	850 446	0,51
Ligne 23	289 331	360 925	0,25
Ligne 24	27 335	29 344	0,07
Ligne 25	713 218	727 553	0,02
Ligne 26	681 192	733 406	0,08
Ligne 29	460 274	497 610	0,08
Ligne 32	196 606	184 010	-0,06
Ligne 34	1 855 791	1 952 629	0,05
Ligne 37	25 929	42 163	0,63
Ligne 42	517 024	793 357	0,53
Ligne 43	395 858	608 861	0,54
Ligne 44	211 689	226 606	0,07
Ligne 46		267 926	
Ligne 50	247 048	39 593	-0,84
Ligne 54	2 342 310	114 696	-0,95
Total	10 044 056	8 817 790	-0,12

La vitesse commerciale du réseau est compétitive, 72% des lignes ayant une bonne vitesse commerciale théorique (comprise entre 20 et 25km/h) et 14% ayant une vitesse commerciale excellente (supérieure à 25km/h). En 2012, le kilomètre moyen par véhicule s'élève à 41 267 (39 714 en 2011). En termes d'efficacité commerciale, l'inauguration du dépôt Bailly Romainvilliers a permis une réduction des kilomètres « haut le pied » de 5%. L'évaluation du PLD montre une augmentation globale de la fréquence moyenne en heure de pointe, 50% des lignes ayant connu une augmentation.

Des sources de dysfonctionnements, notamment dues à la qualité des infrastructures routières :

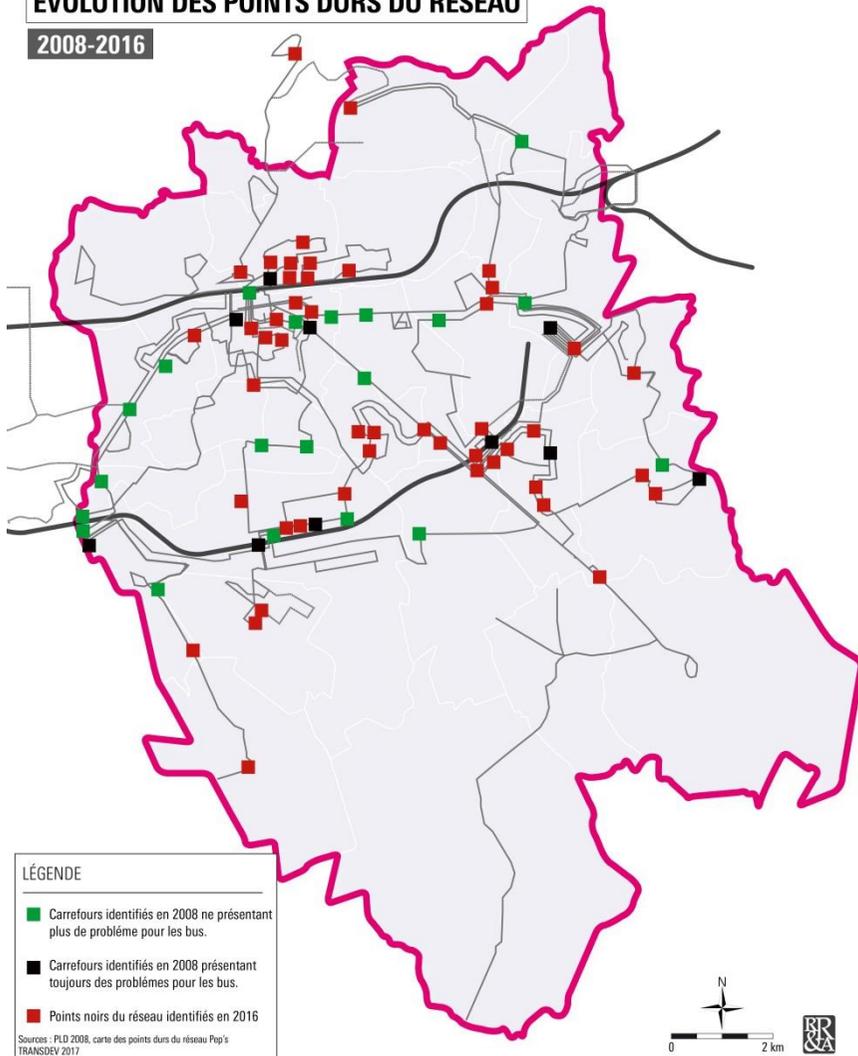
Le renforcement de l'offre en bus est toutefois terni par une augmentation de 70% de la part des kilomètres commerciaux contractuels non réalisés entre 2011 et 2016, majoritairement pour manque de personnel ou défaut du matériel de circulation. Des cas de «force majeure ou assimilé » sont également remarqués, notamment du fait de l'augmentation des accidents survenus sur la francilienne, augmentant la saturation sur l'ensemble du secteur.

De plus, si 2/3 des points noirs du réseau identifiés en 2008 ont été résorbés, de nouveaux points noirs sont apparus, majoritairement situés autour de la gare de Lagny-Thorigny et celle de Val d'Europe, en raison d'une urbanisation en progression et un phénomène de multi-motorisation. Pour remédier aux points présents sur la RD231, une étude est en cours, menée par le Conseil Départemental de Seine-et-Marne, afin de fluidifier le trafic, notamment celui des bus (*Source : évaluation du PLD*).



EVOLUTION DES POINTS DURS DU RESEAU

2008-2016



Plusieurs sources de dysfonctionnements liés à la qualité des infrastructures routières peuvent être relevées :

- de carrefours non adaptés (dysfonctionnements en intersection),
- d'axes non adaptés (dysfonctionnements en section),
- de gares routières dont l'accès continue à être congestionné,
- la Francilienne est identifiée comme fortement accidentogène pour les circulations de bus, ainsi que celles des cars OUIBUS en lien avec la gare de MLV Chessy.

Renforcement des réseaux de bus et évolutions du territoire :

Le PLD de 2008 visait à créer un réseau « Objectif » à horizon 2015, et de guider l'amélioration des réseaux de transports en commun, afin de répondre aux enjeux suivants :

- renforcer les liaisons internes principales transversales ;
- compléter le maillage principal existant par des itinéraires complémentaires qui visent à améliorer les liaisons entre les communes ;
- compléter le maillage principal existant vers les pôles générateurs de déplacements en périphérie du SCoT ;
- compléter les itinéraires secondaires sur des pôles générateurs de déplacements de loisirs et domicile-travail (abords de Collégien et de Torcy, « cœur urbain » de Marne-et-Gondoire).

L'évaluation du PLD montre que si les lignes principales du réseau ont été réalisées, les lignes secondaires visant à apporter un maillage plus fin et permettre le rabattement vers les lignes principales ne l'ont pas été. Le renforcement des liaisons entre les différentes lignes de bus apparaît donc comme un enjeu d'actualité au sein du territoire. L'avancement des projets urbains depuis la rédaction du PLD a guidé le renforcement des différents réseaux et doit continuer de le faire.

En termes de part modale des transports collectifs pour les déplacements pendulaires, celle-ci augmente de 1% entre 2008 et 2013 (33%). Les communes connaissant la plus forte augmentation en la matière sont celles de Conches-sur-Gondoire, Chanteloup-en-Brie et Jablines, tandis que Jossigny connaît une diminution majeure du nombre d'utilisateurs (plus de 50%), ainsi que celle de Gouvernes dans une moindre mesure (25 à 50%). Encore une fois, les évolutions de population qu'est amené à connaître le territoire doivent guider le renforcement de l'offre de bus de manière progressive (Source : RPG, 2008 et 2013 flux domicile travail).

De 2018 à 2019, le Grand Paris des Bus vise à renforcer la desserte du territoire à travers six objectifs principaux (Source : Cahier d'acteur Grand Paris des Bus Consultation 2016) :

- Amélioration des déplacements pendulaires et de la desserte des zones d'emplois ;
- Amélioration de la desserte des établissements scolaires ;
- Amélioration de la desserte des pôles commerciaux ainsi que les centres villes aux commerces attractifs ;
- Amélioration de l'accès aux différents équipements publics communautaires ou communaux ;
- Accompagner les projets de développement par une desserte adaptée,
- Créer une desserte bus attractive vers le pôle de Roissy-en-France.

Il se décline par des objectifs spécifiques relatifs aux différents secteurs d'intervention du territoire du SCoT :

- Secteur 1 (Carnetin, Dampmart, Pomponne, Thorigny-sur-Marne) : cadencement et amélioration des horaires des lignes 4,7, 12 et 5, création d'une desserte de soirée fonctionnant jusqu'à 23h, création d'une ligne 38 en minibus afin de desservir les ZAE des Vallières et de Marne et Gondoire ainsi que les commerces de Lagny-sur-Marne, prolongement de la ligne 07 jusqu'à la gare de Vaires-sur-Marne ;

- Secteur 2 (Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie, Ferrières-en-Brie, Montévrain) : simplification et cadencement de la ligne 22, extension de l'amplitude horaire à 23h.
- Secteur 3 (Lagny-sur-Marne, Montévrain, Saint-Thibault-des-Vignes) : prolongement de la ligne 42 jusqu'à Chessy Sud, simplification des lignes 43, 25 et 29.

A ce titre, le réseau Pep's a bénéficié récemment de renforts permettant de mieux s'adapter aux nouveaux rythmes de vie. Ceci représente une augmentation de plus de 25% de l'offre de transports supplémentaires, soit 21 véhicules et 1 422 000 kilomètres commerciaux avec une croissance de fréquentation de 25% sur la période 2018-2019.

Tableau récapitulatif détaillé du renforcement du réseau Pep's :

<p>Septembre 2018 : secteurs de Lagny-sur-Marne, Chessy et Val-d'Europe</p> <p>Renforcement de 2 lignes existantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne 42 : Gare de Lagny ⇄ Gare de Val d'Europe avec une fréquence renforcée à 15 min toute la journée et un accroissement de l'amplitude de 04h30 à 01h10 ; - Ligne 43 : Gare de Val d'Europe ⇄ Gare de Chessy avec une fréquence renforcée à 10 min en heure de pointe, 20 min en heures creuses et un accroissement de l'amplitude de 04h45 à 00h30.
<p>Janvier 2019 : Secteur Nord-Marne (Thorigny, Pomponne, Dampmart)</p> <p>Renforcement des lignes 4, 7, 12 et 37</p> <p>Pour le secteur Nord-Marne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne 4 : Gare de Lagny ⇄ Thorigny-sur-Marne avec des courses supplémentaires en heures creuses en semaine. La fréquentation des courses ainsi que l'amplitude de la desserte ont été renforcées le samedi et dimanche ; - Ligne 7 : Gare de Lagny ⇄ Gare de Vaires-Torcy avec des courses supplémentaires en semaine. La fréquence des courses ainsi que l'amplitude de la desserte ont été renforcées le samedi. La ligne

fonctionne désormais le dimanche avec 9 courses.

- Ligne 12 : Gare de Lagny ⇄ Gare de Lagny avec une modification de l'itinéraire via la rue de Claye à Thorigny. La fréquence des courses ainsi que l'amplitude de la desserte ont été renforcées le samedi. Une offre le dimanche a été créée avec de nouvelles courses.

Pour le secteur Cœur urbain de Marne et Gondoire :

- Ligne 37 : Gare de Lagny ⇄ ZAE Marne et Gondoire avec une mise en double sens de la ligne et une circulation du lundi au dimanche et des courses supplémentaires.

Septembre 2019 : desserte de la ZAE de Lamirault avec la ligne 13

Depuis le 02/09/2019, la ZAE de Lamirault à Collégien est desservie par la ligne 13 du réseau régulier Pep's en lieu et place du service de transport à la demande.

Novembre 2019 : projet sur le secteur du Val de Bussy

Renforcement de 2 lignes :

- Ligne 22 : Gare de Val-d'Europe ⇄ Gare de Bussy-Saint-Georges avec une amélioration de la lisibilité du tracé, un renforcement par l'ajout de courses supplémentaires et un élargissement de l'amplitude ;
- Ligne 44 : Gare de Bussy-Saint-Georges ⇄ Bussy-Jacqueline Auriol avec un renforcement de l'offre par l'ajout de courses supplémentaires et un élargissement de l'amplitude.

Création d'une nouvelle ligne :

- Ligne 27 : Gare de Bussy-Saint-Georges ⇄ Ferrières-en-brie-PA du Bel Air

Source : SIT, 2019

Développement du Transport à la Demande pour pallier aux manques du réseau de bus classiques

Lancé en septembre 2017, le réseau de Transport à la Demande (TAD) « Plus de Pep's » offre un service complémentaire au réseau de bus classique. Les secteurs desservis par le TAD constituent ainsi une desserte permettant de mieux répondre aux besoins diffus de mobilité, une plus grande flexibilité et une optimisation de la desserte.

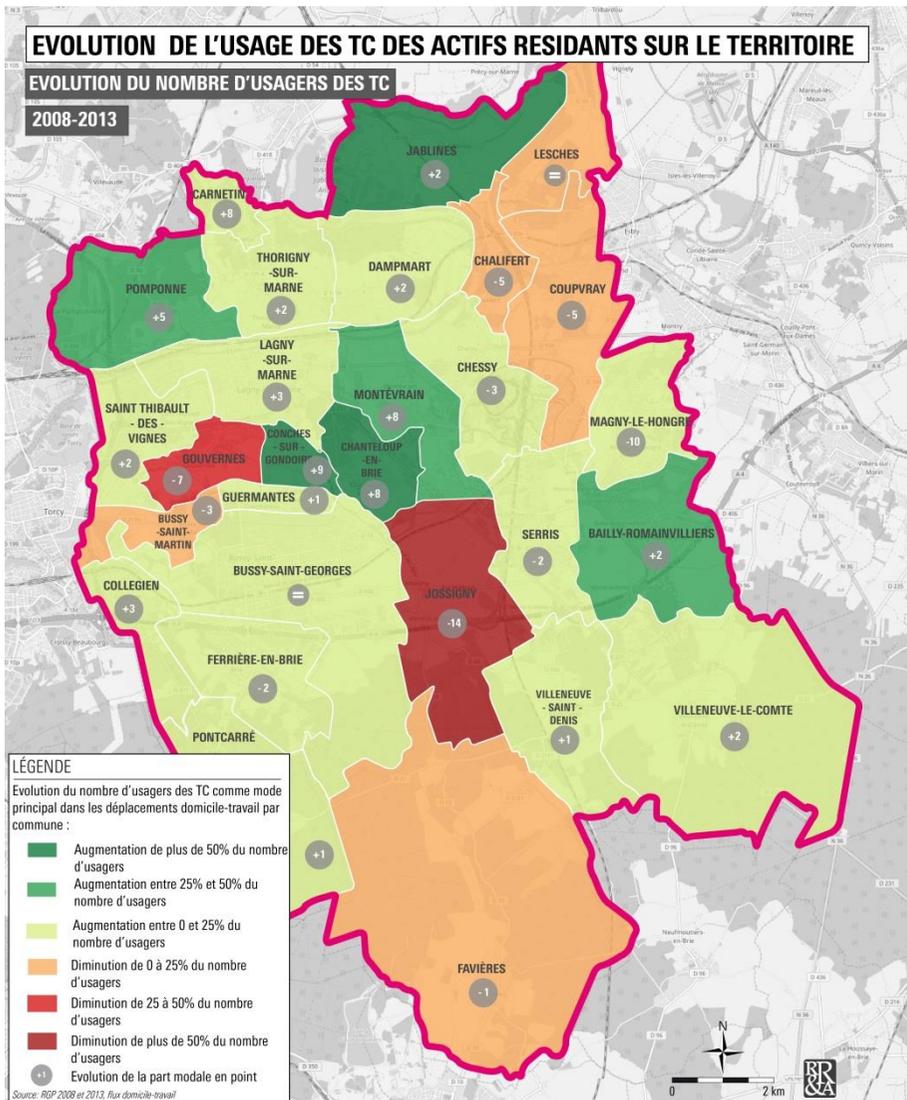
Le réseau répond à deux types de demandes spécifiques :

- Complément de desserte régulière pour les communes du Nord et du Sud de l'A4 ;
- Complément horaire pour étendre l'amplitude du réseau actuel et compléter du maillage existant pour les communes plus urbaines.

Le TAD dessert plusieurs points stratégiques du territoire et en dehors tels que des gares, lieux de loisirs, équipements publics et marchés temporaires.

Les gares de Lagny/Thorigny, Chessy Marne-la-Vallée Nord, ainsi que l'île de loisirs de Jablines sont desservies en journée. En soirée, ce réseau s'étend aux gares de Bussy-Saint-Georges et Serris Val d'Europe. Le réseau TAD dessert également le Grand Hôpital de l'Est Francilien à Jossigny en après-midi ainsi que les marchés de Lagny et Magny-le-Hongre. Globalement, le service propose une amplitude horaire relativement importante, comprise environ entre 09h et 00h pour l'ensemble des destinations proposées.

Représentant une offre essentielle pour les publics les moins mobiles, le TAD apparaît comme une solution d'avenir pour faire face au vieillissement structurel de la population. La campagne de communication lancée autour de ce service vise à renforcer son utilisation (Source : Etude de définition des besoins et d'assistance à la mise en œuvre d'un service de TAD, ITER, avril 2015).



5.5 Une complémentarité à assurer entre les infrastructures routières, le réseau de bus et les projets de TCSP

Les projets de TCSP

Les TCSP présentent l'intérêt de pouvoir augmenter la vitesse commerciale et la capacité des transports en commun, et donc leur qualité de service en général. La réflexion sur les TCSP a été lancée dans la mesure où ce mode de transport s'est révélé adapté :

- d'une part à la répartition des densités de population existantes attendues sur le territoire ;
- d'autre part à l'organisation par pôle des déplacements.

De plus, ce type de mode de transport présente une forte lisibilité et permet de redonner des caractéristiques plus urbaines à des axes renforcés.

Plusieurs lignes ont été retenues et sont actuellement en cours d'étude pour approfondissement :

- le projet de ligne C, sur l'actuel tracé de la ligne de bus 46, dont la pertinence a été confirmée par une première étude en 2010 qui a défini un premier tracé, reliant le pôle RER de Torcy au RER de Bussy en passant par Collégien et Lamirault puis rejoignant Val d'Europe et enfin Chessy RER. Cette ligne répond aux évolutions démographiques d'un bassin amené à connaître une hausse de 70% de la population actuelle et de 20% des emplois (Source : diagnostic Artelia 2013).
- Le projet Torcy-Lagny devrait permettre la liaison au RER A depuis Lagny et desservir les emplois des zones industrielles mais également de répondre aux besoins et difficultés de circulations identifiées (source : Ingerop).
- Le projet Lagny-Val-d'Europe-Chessy sud assurera les liaisons entre le pôle de Lagny ainsi que celui de Val d'Europe/Chessy. L'objectif sera également de desservir et d'assurer le

rabattement vers les gares des quartiers traversés, notamment le long de la RD231. Une étude sur la circulation des bus est actuellement en cours par la Conseil Départemental de Seine-et-Marne. (Source : Ingerop).

- le projet de ligne de TCSP entre Esbly et Val d'Europe qui relie la ligne P et RER A sur une longueur d'environ 10km pour 11 à 12 stations. Le projet répond aux perspectives de densification du bipôle Chessy/ Val d'Europe à horizons 2020 et 2030. La ligne devrait être mise en service à horizon 2025. Si elle n'est pas située à l'intérieur du périmètre du territoire, son tracé demeure proche de Montévrain. Après une inscription au PDUIF (Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France) en 2012 et au SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France) en 2014, la phase de concertation a été achevée en 2016. Aujourd'hui, des études préliminaires sont en cours afin de rédiger l'étude d'impact, le schéma de principe et dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique est prévue pour 2019.

Ces tracés indicatifs ont été identifiés au regard :

- du renforcement du poids démographique et économique de certains pôles du territoire ainsi que des pôles voisins ;
- des principaux flux de déplacements en augmentation à horizon 2020 ;
- de l'augmentation des flux de rabattements vers les gares à horizon 2020 ;
- de la saturation des transports en commun et du trafic routier.

Les conséquences sur l'aménagement urbain

Ces principes de tracés sont accompagnés des plusieurs aménagements prévus afin de permettre leur réalisation (source : Egis) :

- Fluidifier la circulation en réaménageant certains carrefours et giratoires ;
- Sécuriser les traversées piétonnes et cyclables ou en créer de nouvelles ;
- Réorganiser le stationnement (dépose minute, suppression de stationnements sur la voirie, etc.) ;
- Modérer les vitesses pratiquées par les véhicules et améliorer la visibilité du TCSP en adaptant la signalétique.

Ils intègrent par ailleurs :

- les projets de réaménagement des pôles gare,
- les projets de ZAC les plus importantes du SCoT et les emprises à réserver pour y développer les TCSP,
- les principaux flux de déplacements à horizon 2020.

C'est pourquoi la mise en place de ces lignes de TCSP présente l'occasion de :

- Renforcer le confort, la lisibilité et la qualité de service de l'offre de transport en commun de Marne et Gondoire ;
- Développer la multimodalité ;
- Améliorer le cadre de vie par une requalification d'axes en boulevards urbains ;
- Inciter à repenser l'aménagement du réseau routier en faveur de la cohabitation des modes alternatifs avec la voiture sur la voirie ;
- Rendre plus compétitifs les modes alternatifs à la voiture.

5.6 Les liaisons douces : une vocation domicile-travail à renforcer

Le réseau existant : une vocation de loisirs dominante

A titre de rappel, le réseau préalable du schéma de la CCMG (devenue la CAMG pendant son élaboration) proposait une hiérarchisation en 3 niveaux des liaisons douces existantes:

- le niveau épine dorsale,
- le niveau secondaire,
- le niveau communal.

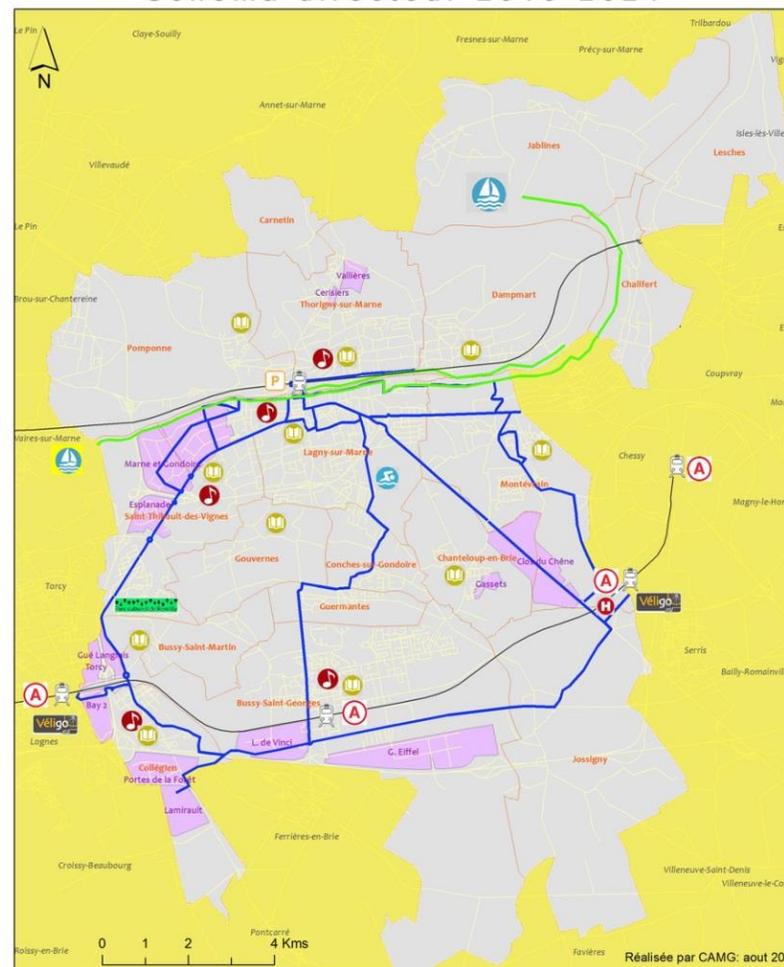
Des réflexions ont été menées sur les développements des liaisons douces dès 2002 dans les différentes communes du territoire actuel. Les premiers investissements ont également été réalisés à partir de cette date par la Communauté d'Agglomération. Le principal projet programmé était l'aménagement de la Vallée de la Brosse (itinéraire de 8,6km balisé constituant un itinéraire de promenade qualitatif). Ce site a été revalorisé en 2004, à travers des pistes piétonnes, cyclables et cavalières.

Des objectifs de développement du réseau de liaisons douces étaient également prévus dans le PLD de 2008. Le rapport d'évaluation de celui-ci a permis de faire un état des lieux des actions mises en œuvre lors du PLD précédent.

« **Mettre en œuvre le schéma directeur des liaisons douces** » étaient l'une des actions proposées. Cette dernière avait ainsi pour principal objectif de faire du vélo un mode de déplacement à la fois efficace et attractif pour les déplacements du quotidien ou de loisirs.

Plan Vélo: Schéma directeur 2015-2024

MARNEetGONDOIRE
Communauté d'agglomération



Liaisons structurantes du Plan Vélo en Marne et Gondoire

- Itinéraires projet -vocation de loisirs
- Itinéraires projet -vocation utilitaire, quotidienne
- Zones d'Activités Economiques (ZAE)
- Centre hospitalier de Marne-la-Vallée
- Antenne - conservatoire intercommunal
- Bibliothèque intercommunale
- Stationnement vélo sécurisé
- Ile de loisirs régionale
- Centre Aquatique de M&G

Source : Marne et Gondoire

Pour y parvenir, le territoire de Marne-la-Vallée pouvait agir à plusieurs niveaux :

- Aménager un réseau cyclable structurant à l'échelle des 27 communes ;
- Travailler sur la réalisation du traitement des franchissements importants tels que la Marne, les voies ferrées, les ouvrages routiers etc. ;
- Veiller à la bonne connexion des réseaux avec les bassins voisins.

Ainsi, en 2015, le territoire du Syndicat de Transport de Marne-la-Vallée faisait état de 190km de réseau cyclables dont (*Source : évaluation du PLD*) :

- 48% d'aménagements en site propre,
- 38% de voies partagées,
- 8% de voies limitées à 30 (hors Zone 30),
- 6% de chemins.

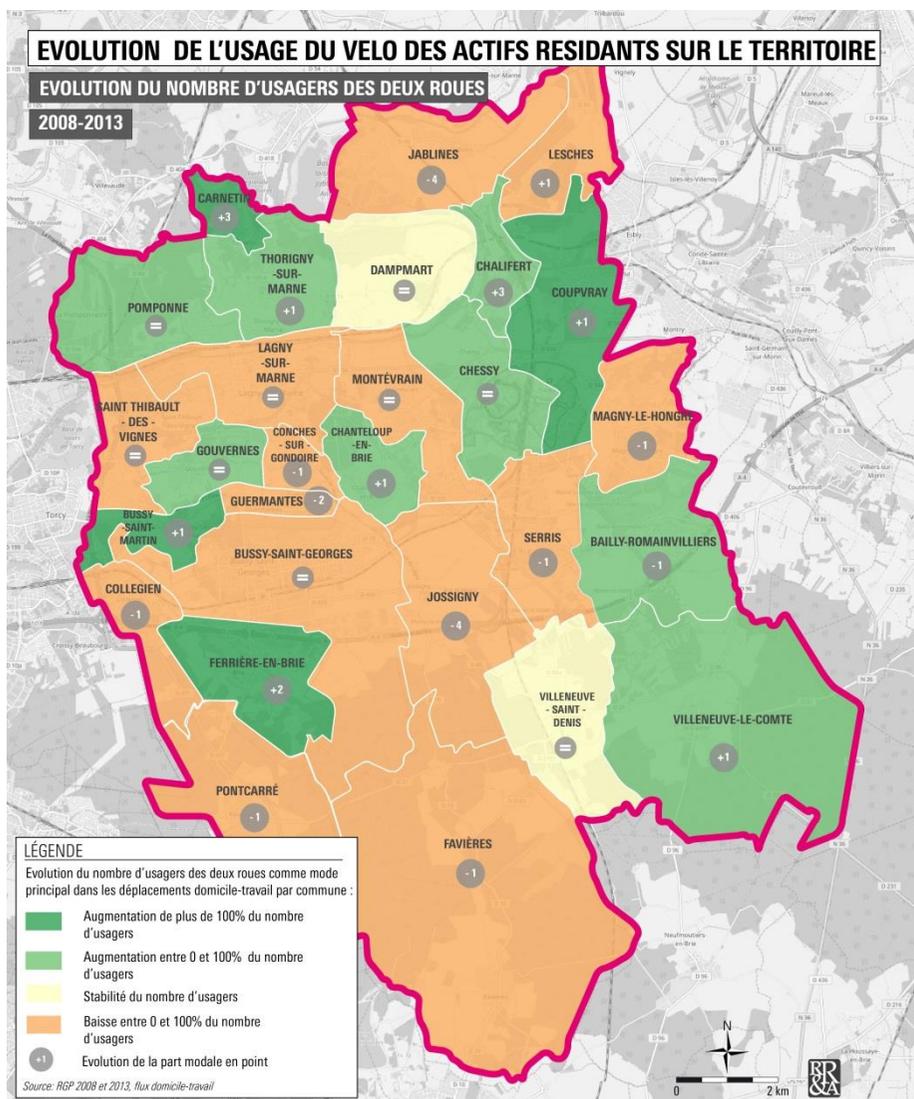


Sources : Citadia Conseil, Jossigny, Lagny-sur-Marne

La seconde action du PLD était de « **Développer les rabattements des modes doux vers les gares** ». Dans ce cadre, l'objectif était de favoriser l'intermodalité entre les modes doux et les réseaux de transports collectifs à travers :

- La sécurisation des accès vers les gares ferroviaires et routières (aménagement des traversées piétonnes et cyclistes sécurisées) ;
- Améliorer les conditions de stationnement de longue durée aux abords des gares, et permettre aux personnes de louer un vélo sur place grâce à la mise en service de vélos aux gares SNCF et RER.

L'évolution du nombre d'utilisateurs des deux-roues comme mode principal pour se rendre au travail est en baisse entre 2008 et 2013, passant de 2,2% à 1,9%. Cette évolution est contrastée au sein du territoire, plusieurs communes enregistrant une baisse de la part modale (Jablins et Jossigny perdent 4 points), tandis que d'autres enregistrent une augmentation (Carnetin et Chalifert enregistrent une hausse de part modale de 3 points). Ainsi, le renforcement de l'usage des deux-roues pour les mobilités pendulaires, notamment situées au sein du territoire via des itinéraires géographiquement réduits apparaît comme un enjeu majeur pour le territoire (*Source : RPG 2008 & 2013, flux domicile travail*).



De plus, il a ainsi été constaté que l'offre de stationnement vélo permettait en 2017 d'offrir 340 places de stationnements vélo dont 56 au sein des espaces Véligo. On dénombre également 286 places Véligo complémentaires prévues d'ici 2019. Parmi les gares du territoire du SCOT les mieux fournies on trouve celles de Bussy-Saint-Georges (180 places classiques, plus 256 places Véligo à venir), Val d'Europe (64 places classiques et 56 places Véligo) et Lagny-Thorigny-Pomponne (40 places classiques, 30 places Véligo à venir).

L'offre au sein de l'espace public est également très variée selon les communes, et principalement concentrée dans les bassins de Lagny-sur-Marne et de Bussy-Saint-Georges. Ainsi, la ville de Lagny concentre 140 places de vélo, 300 à Bussy-Saint-Georges, 170 à Collégien. A contrario, aucune place n'est enregistrée à Favières, Villeneuve le Compte ou Jablines (Source : relevé RR&A CAMG).

Par ailleurs, la révision du PLD a permis de montrer que par jour ouvrable, seulement 0,6% des usagers du RER se rendait en gare en deux-roues en 2017 (308 usagers). Parmi les usagers du RER A à Bussy Saint-Georges, seuls 1,1% (soit 115 usagers) ont affirmé utiliser un deux roues pour s'y rendre (motorisés ou non motorisés). Ce constat permet d'affirmer que malgré l'offre présente sur le territoire, celle-ci reste encore trop peu déployée pour encourager l'utilisation des modes doux en direction des gares. De plus, l'évaluation du PLD révèle que 20% des communes n'ont pas réglementé le stationnement vélo au sein de leur PLU, malgré la validation d'un nouveau document depuis 2008.



Sources : Citadia Conseil, Collégien, Bussy-Saint-Georges

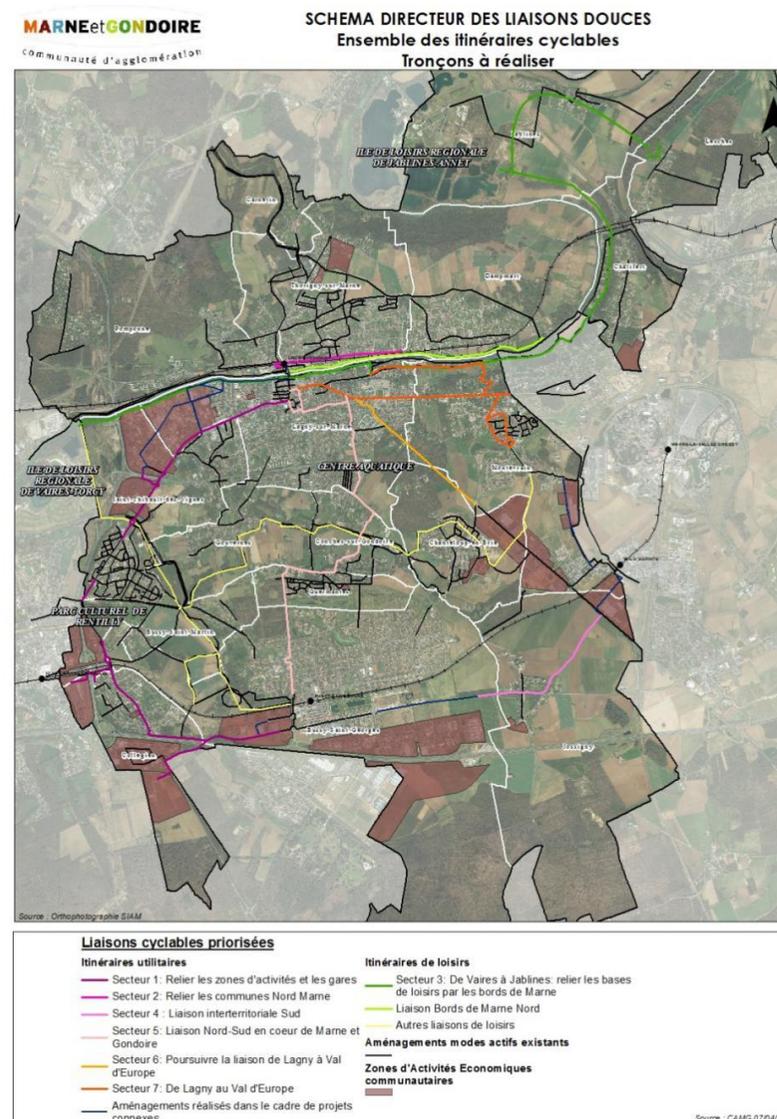
Les préconisations du PLD et leur mise en œuvre

Des efforts ont été réalisés pour mettre en œuvre les deux axes du PLD de 2008. En ce qui concerne la première action du PLD, à savoir l'élaboration d'un document de planification des liaisons douces, le Schéma Directeur des Liaisons Douces (SDLD), dit « Plan Vélo » de Marne et Gondoire a été approuvé le 13 avril 2015 par le bureau communautaire. Sa révision est en cours, afin d'y intégrer les communes de Ferrières-en-Brie et de Pontcarré (carte en page suivante).

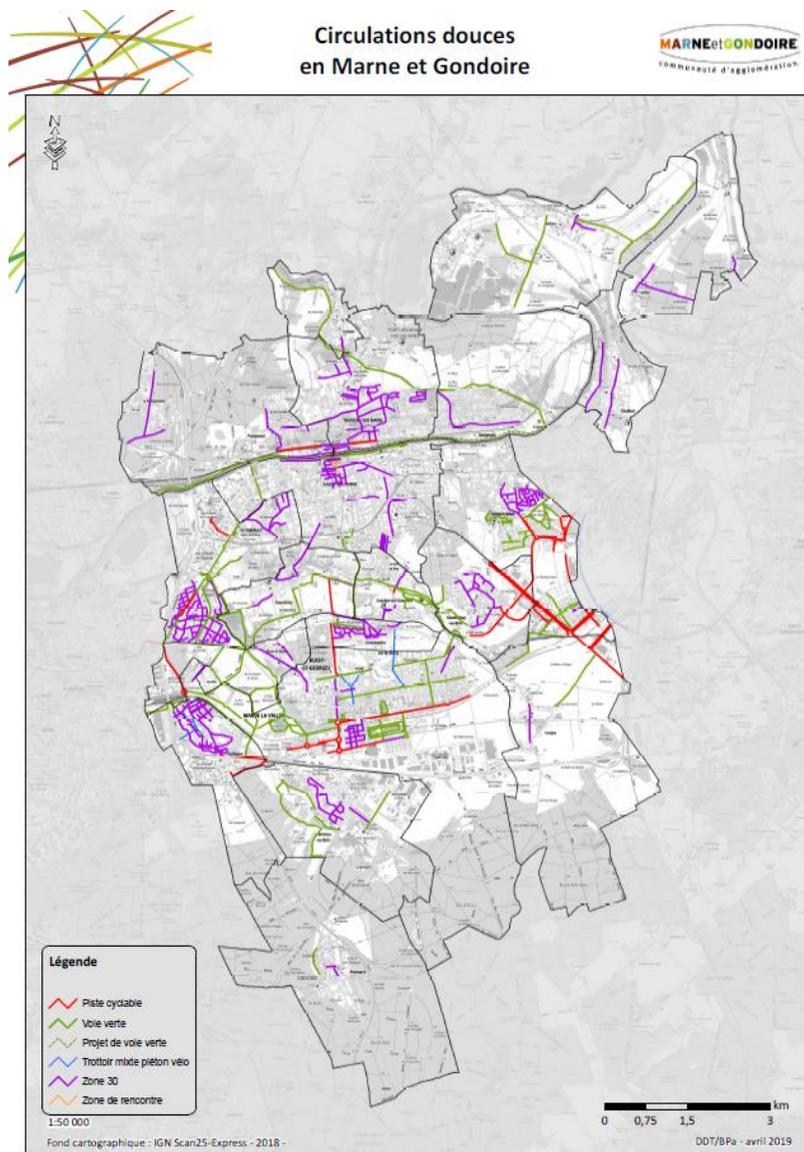
Il s'agit d'un engagement intercommunal pour un programme d'investissement de 6,6 millions d'euros sur 9 ans (2015-2024), qui comprend notamment la réalisation de 45 kilomètres d'itinéraires cyclables. Sept itinéraires prioritaires sont identifiés et doivent être réalisés durant les prochaines années, à travers des objectifs de liaison territoriale, de promotion de l'intermodalité avec le bus et le train, l'amélioration des équipements publics majeurs, la desserte efficace des zones d'emplois et d'habitations denses, actuelles et futures.

En 2017, 2,6 kilomètres de pistes cyclables ont été aménagées par la CAMG. Les aménagements se sont focalisés sur le « secteur 1 » des liaisons prioritisées, à savoir le lien entre les zones d'activités et les gares. L'itinéraire cyclable reliant la gare de Torcy aux ZAE de Gué Langlois et Lamirault est terminé. L'itinéraire reliant la gare de Lagny-Thorigny à la ZAE Marne et Gondoire et à la gare de Torcy est en cours de finalisation, au gré des travaux de rénovation en cours sur le secteur Lagny-sur-Marne/Torcy.

En outre, en 2016, 27 des coupures cyclables identifiées en 2008 ont été résorbées (40%). Les aménagements cyclables du territoire sont majoritairement concentrés dans les bassins de Lagny-sur-Marne et de Bussy-Saint-Georges ainsi que celui de Val d'Europe, où se concentre un potentiel de report modal important. Une coupure importante a été résorbée au niveau de la Marne entre Chessy et Dampmart avec la construction d'une passerelle piétons-cycles qui devrait être inaugurée courant 2018.



Source : Marne et Gondoire 2015



Source : Marne et Gondoire 2019

Plusieurs manques en termes de franchissement subsistent, principalement sur le tracé de la ligne TGV et sur l'A4. Cette dernière coupure, au niveau de Bussy-Saint-Georges/Ferrières-en-Brie, fait par ailleurs partie des cent points de coupures majeures identifiés par l'IAU (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France) dans le cadre du PDUIF. Des études de comptages ont été réalisées et se sont révélées concluantes. Une étude de faisabilité est en cours pour réaliser une nouvelle passerelle piétons/cycles au-dessus de l'A4 pour relier les deux villes. De plus, des efforts en matière d'aménagement ont été faits le long des bords de Marne pour y aménager notamment des itinéraires cyclables (réaménagement de l'esplanade des loisirs à Thorigny-sur-Marne, Quai de la Gourdine à Lagny-sur-Marne) et se poursuivent (Chemin de Halage et rue de l'Abreuvoir à Dampmart).

En ce qui concerne la seconde action du PLD, les rabattements en modes doux vers les gares, plusieurs actions ont également été mises en œuvres. Dans l'objectif de renforcer l'intermodalité et les alternatives à la voiture individuelle pour les mobilités pendulaires, la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire a créé en juin 2017 La Maison des Mobilités implantée à Lagny-sur-Marne. En plus de la fourniture de conseils en termes de mobilités, La Maison des Mobilités propose également des prêts gratuits de vélos standards ou à assistance électrique, et des ateliers d'autoréparation de vélos.

Un projet similaire est prévu dans le cadre du réaménagement du pôle gare de Bussy-Saint-Georges, qui verrait apparaître une « Maison du Vélo » où il serait possible d'emprunter pour une longue durée différents types de vélos et bénéficier de différents services liés à la pratique cycliste (conseils, ateliers d'autoréparation, marquage etc.).

Les capacités de stationnement des vélos ont été améliorées, notamment avec l'ouverture d'une consigne Véligo à Montévrain (proche de la gare RER du Val d'Europe) et les ouvertures prochaines de nouvelles consignes au sein des pôles gares de Lagny-Thorigny-Pomponne et à Bussy-Saint-Georges.

Le PLD avait identifié plusieurs dysfonctionnements dans le réseau des liaisons cyclables. L'évaluation du document a permis de montrer que parmi ces dysfonctionnements, certains ont été résorbés tandis que d'autres doivent encore être étudiés avec attention :

Un manque de continuité du réseau existant : de nombreuses discontinuités existent encore aujourd'hui et doivent être traitées.

- une absence de politique globale de jalonnement (les aménagements loisirs de la vallée de la Brosse constituent un exemple de jalonnement) : des panneaux de jalonnement pour les déplacements utilitaires et de loisirs ont été mis en place au sein de la CAMG. L'indication des temps de parcours sur les panneaux de signalisation apparaît toutefois encore prioritaire.
- une offre en stationnement vélo faible en dehors des pôles gares de Lagny-Thorigny-Pomponne et de Bussy-Saint-Georges : l'offre s'est depuis déployée sur l'ensemble des gares ainsi que dans de nombreuses communes, bien que les plus rurales en soient encore souvent dépourvues.
- une absence de sécurisation des aménagements vélos (gardiennage) et de service de location : la sécurisation du stationnement vélo en gare apparaît encore insuffisante, et préjudiciable au développement de la pratique du vélo en rabattement vers les nœuds de transport en commun.
- un manque de hiérarchisation du réseau objectif : l'enjeu est aujourd'hui tourné vers la mise en cohérence de la hiérarchisation viaire avec les objectifs de développement du réseau des liaisons douces.

Enfin, les projets de requalification de certains axes en boulevards urbains représentent une opportunité pour mutualiser la réflexion avec les modes doux. Il en est de même pour la mise en œuvre du réseau de bus objectif : avec identification des axes à réaménager, des carrefours problématiques, de la cohabitation de ces modes avec la voiture et les engins agricoles sur la voirie, etc.

Enfin, l'évaluation du PLD évoque des efforts ayant été réalisés pour l'amélioration des conditions de rabattement de la marche vers les transports en commun, notamment du fait d'une grande partie des flux de rabattement vers les gares RER étant réalisée à pied (68%).

Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et Randonnées (PDIPR) de Seine-et-Marne

Le PDIPR est un **outil de protection** de l'ensemble des types de sentiers de randonnée, qui garantit la pérennité et la continuité des itinéraires, supports de la promenade et de la randonnée. Il permet notamment la pratique de la randonnée et d'éviter la disparition des sentiers et chemins ruraux dont le réseau tend à s'affaiblir.

Le **PDIPR de Seine-et-Marne** a été voté en 2013, et compte plus de 7 000 km de chemins protégés par ce dispositif.

Celui-ci concerne surtout les sentes publiques et couvre plus de 7 600 km, dont 3 800 km de chemins balisés (GR, GRP ou PR) et 3 000 km de chemins non balisés. Au total, 29 boucles de randonnées ont été créées sur l'ensemble du département. Quelques itinéraires de VTT existent déjà, et des itinéraires équestres sont à l'étude. Ce plan présente plusieurs fonctions :

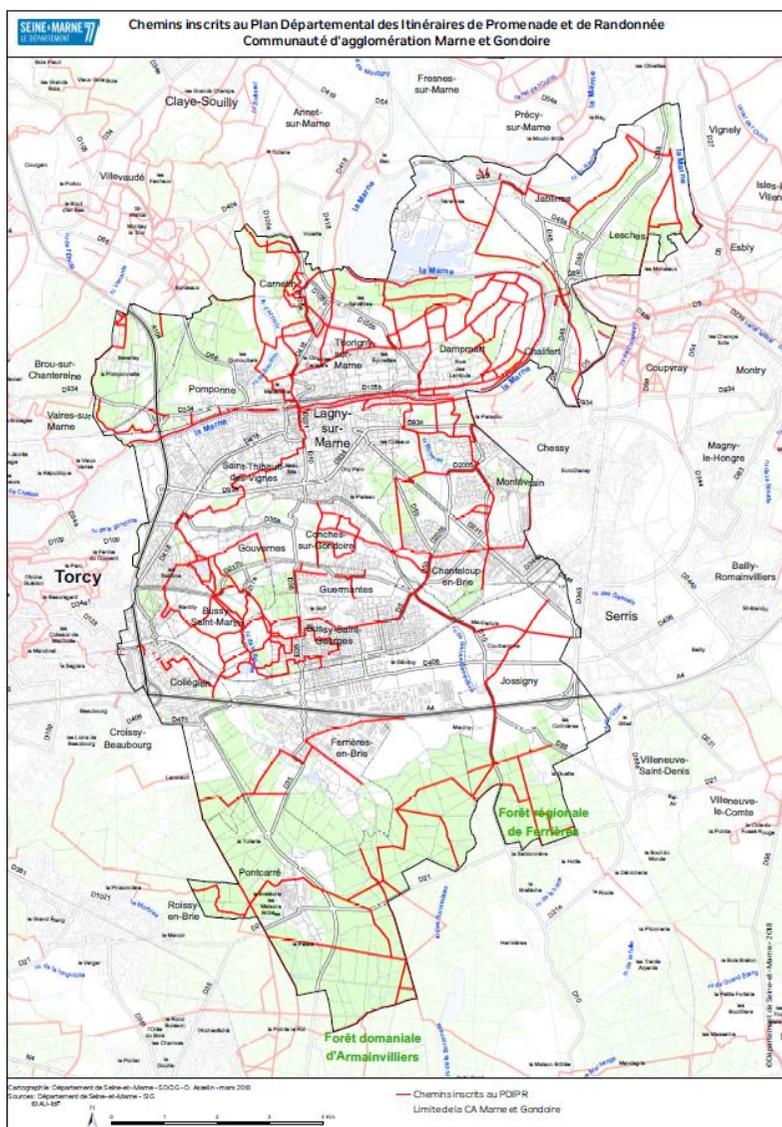
- Favoriser la promenade familiale (à pied, à cheval ou à vélo). Le Département est partenaire du Codérando (association représentative de la Fédération Française de Randonnée Pédestre) et du CDTE (Comité Départemental du Tourisme Équestre).
- Proposer un support des continuités biologiques grâce à des aménagements spécifiques (plantation de haies, création de mares). Il permet ainsi de constituer une Trame Verte et Bleue (TVB), comme le préconise les lois Grenelle de l'Environnement de 2008 et 2010. De plus, le Département peut apporter un soutien financier aux collectivités souhaitant réaliser des aménagements sur les chemins inscrits.

- Valoriser le patrimoine local. Un dispositif d'aide permet de soutenir les collectivités souhaitant valoriser le petit patrimoine situé à proximité de leurs chemins ruraux.



Sources : Citadia Conseil

De plus, afin de valoriser les nombreux sentiers de randonnée du territoire, une fiche recensant les circuits est proposée par l'Office du Tourisme, en lien avec les associations locales de randonnée. Ainsi, 12 itinéraires à pied sont mis en avant, via une représentation faisant état des différents éléments remarquables et des lieux de loisirs pouvant être rencontrés.



5.7 Les différents phénomènes de mobilités

Après l'analyse des infrastructures existantes et de leur fonctionnement, on s'attachera ici aux mécanismes de mobilités : domicile-travail, loisirs et scolaires.

Une forte polarisation des déplacements domicile-travail

Les mobilités internes : flux entrants vers les principaux pôles générateurs de déplacements

Les principaux pôles générateurs de déplacements à vocation domicile-travail sont Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes, Bussy-Saint-Georges, Thorigny-sur-Marne et Montévrain. Par pôles générateurs de déplacements, on entend les principales communes destinataires des flux en provenance des autres communes du SCoT. Au-delà de leur rôle polarisant, trois autres éléments sont à relever :

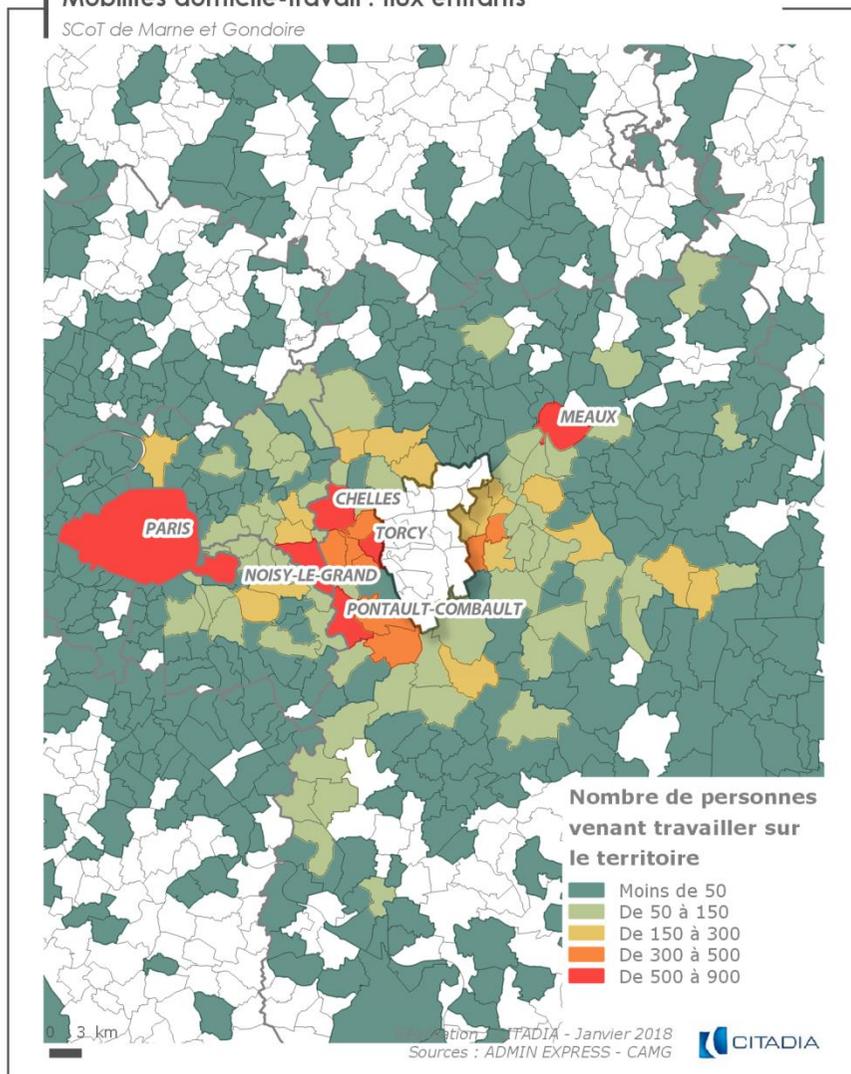
- Une forte interaction entre ces pôles eux-mêmes, notamment entre Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes et entre Lagny-sur-Marne et Bussy-Saint-Georges ;
- Une forte interaction entre les communes situées au nord de la Marne ;
- Une forte interaction entre les communes situées entre la Marne et l'A4.

Les mobilités externes : flux entrants dans le SCoT

Les principaux pôles émetteurs de flux domicile travail à destination du territoire sont Paris, Noisy-le-Grand, Chelles, Pontault-Combault, Torcy et Meaux, avec des volumes compris entre 500 et 900 travailleurs. Viennent ensuite les communes de Roissy-en-Brie, Ozoir-la-Ferrière, Vaires-sur-Marne, Noisiel ou encore Serris, avec des flux compris entre 300 et 500 travailleurs, et traduisant l'échelle de proximité exercée par le territoire en matière de polarisation de l'emploi.

Mobilités domicile-travail : flux entrants

SCoT de Marne et Gondoire



Les mobilités internes : flux sortants des principaux pôles déficitaires

La demande de mobilité pendulaire interne au territoire est en augmentation, avec 11 000 actifs résidant et travaillant sur le territoire supplémentaires entre 1999 et 2013. La majorité des communes voit leur nombre d'actifs accueillis augmenter de 1999 à 2013, certaines comme Montévrain (+660 emplois), Serris (+1000 emplois) ou Magny-le-Hongre (+520 emplois) enregistrant une augmentation de plus de 400%. Proportionnellement plus réduite, la hausse du nombre d'emplois est toutefois la plus importante en volume à Bussy-Saint-Georges (+1450 emplois). Seule Lagny-sur-Marne enregistre une baisse des emplois accueillis durant la période (300 emplois).

On entend par pôle déficitaire les communes dont les flux domicile-travail sortants sont supérieurs à ceux entrants. Si ces derniers se dirigent vers les principaux pôles générateurs de déplacements, cette analyse permet de montrer que :

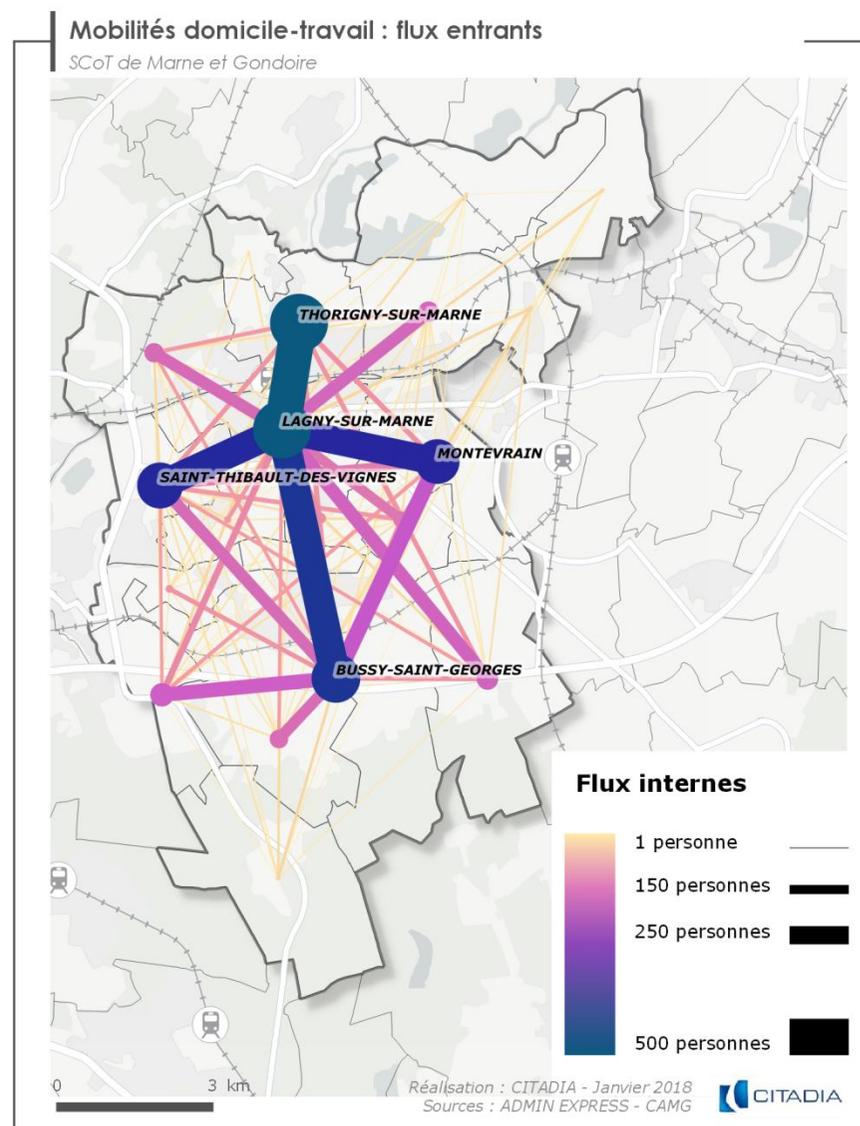
- Si Thorigny-sur-Marne, Montévrain, et Bussy-Saint-Georges font partie des principaux pôles générateurs de déplacements internes, ce sont en revanche des pôles déficitaires. La mise en place de la ZAC du Sycomore sera sûrement à même de faire évoluer le positionnement de Bussy-Saint-Georges.
- En plus des interactions identifiées précédemment, les déplacements sortants de Thorigny-sur-Marne se dirigent principalement vers Chessy, Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes.
- Pôle majeur de déplacements internes, Lagny-sur-Marne présente un équilibre entre flux sortants et flux entrants. Ces derniers proviennent majoritairement de Thorigny-sur-Marne, Montévrain ou Bussy-Saint-Georges. Les flux sortants sont quant à eux moins fortement polarisés, à la fois orientés vers Saint-Thibault-des-Vignes, Bussy-Saint-Georges, Serris ou encore Montévrain.

- Bien qu'elles soient extérieures au territoire, les villes de Chessy et de Serris attirent énormément de flux pendulaires des communes des territoires. En effet, ces mobilités domicile-travail sont à la fois issues de Montévrain, mais également de Lagny-sur-Marne ou de Bussy-Saint-Georges. Ces déplacements illustrent le rôle de polarisation de l'agglomération de Val d'Europe pour les actifs du territoire.
- Une grande partie des flux sortants des communes déficitaires provient de celles desservies par les axes routiers de niveau 3 (tels que les RD35 et RD231) et de niveau 4 et par les lignes du réseau Pep's ne nécessitant pas ou peu de correspondances pour se rendre à Lagny-sur-Marne.

L'évaluation du PLD montre des flux domicile travail majoritairement réalisés en voiture particulière, bien que celle-ci diminue :

	Voiture individuelle	Deux-roues	Transports en commun	Marche	Pas de déplacement
1999	76%	2%	20%	1,50%	0,50%
2008	68%	2%	22%	5%	3%
2013	68%	2%	23%	4%	3%

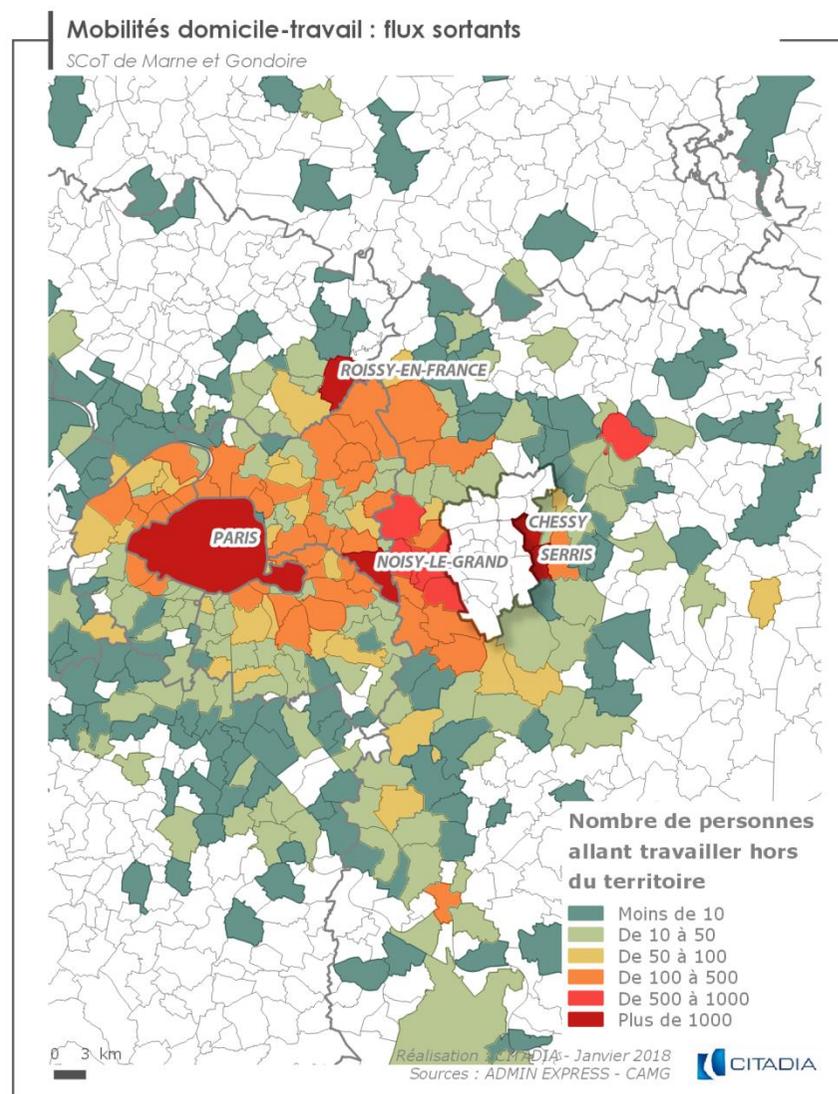
Source : évaluation du PLD



Les mobilités externes : flux sortants du SCoT

Les villes de Paris, Noisy-le-Grand, Roissy-en-France (attraction de la plateforme aéroportuaire), Chessy et Serris polarisent la majorité des flux (plus de 1000 personnes). Les grandes infrastructures routières (autoroutes) et ferroviaires (RER A et ligne SNCF Paris-Meaux) facilitent ces déplacements. Viennent ensuite les villes de Chelles, Torcy ou Noisiel, ainsi que Meaux, générant des flux de 500 à 1000 personnes. Ces déplacements sont facilités par les grandes infrastructures ferroviaires et routières. Lieu de travail des actifs du territoire (*source : évaluation du PLD*) :

	2013 (67 000 actifs)
Au sein du SCoT	37%
Seine-et-Marne	20%
Paris	18%
Seine-saint-Denis et Val de Marne	16%
Val d'Oise et Hauts-de-Seine	6%
Roissy	3%



Les mobilités intra communales :

La part des actifs du SCoT travaillant dans leur commune de résidence est en augmentation constante depuis plusieurs années, passant de 5949 en 2007 à 7175 en 2013. Certains écarts apparaissent toutefois entre communes, Lagny-sur-Marne enregistrant par exemple une baisse de 416 actifs entre 2007 et 2013, tandis que Bussy-Saint-Georges ou Montévrain connaissent des hausses importantes, s'élevant respectivement à 749 et 466 actifs. Cette augmentation globale des flux pendulaires réalisés à une faible échelle géographique plaide pour une baisse du recours systématique à la voiture individuelle.

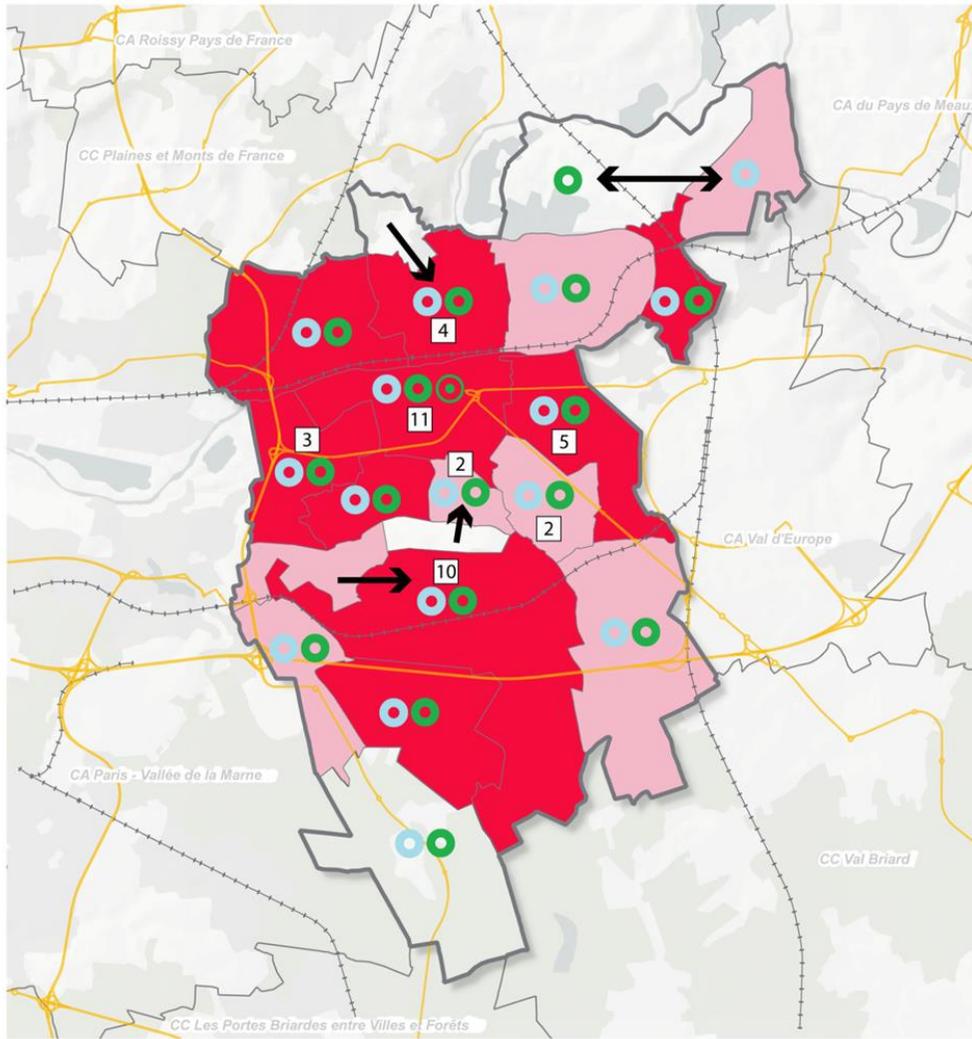
Des déplacements scolaires surtout locaux sauf pour les étudiants (voir partie équipements)

Le nombre de scolaires au sein du territoire est en augmentation croissante : alors qu'ils n'étaient que 23 000 résidant sur le territoire en 1999, ils sont 34 000 en 2013 (source : évaluation du PLD). Les flux des scolaires restent principalement locaux, à l'exception des étudiants. Les scolaires de moins de 12 ans vont pour la plupart à l'école dans leur commune de résidence. Pour les collégiens et les lycéens, une polarisation apparaît vers Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes et Thorigny-sur-Marne. Cependant, certaines communes limitrophes accueillent des flux de collégiens et de lycéens (Esbly, Chessy, Roissy-en-Brie et Torcy), ainsi que Meaux pour certains lycéens.

Majoritairement situés dans un rayon de 3km ou légèrement supérieur pour les communes voisines, les flux internes au territoire apparaissent particulièrement propices pour les modes actifs, permettant ainsi d'engager un report modal de certains flux réalisés via des modes motorisés et de limiter ainsi la congestion routière liée à la concentration des équipements scolaires du premier et du secondaire.

Evolution des besoins en équipements scolaires du primaire : horizon 2030

SCoT de Marne et Gondoire



Établissements scolaires

- Ecole maternelle
- Ecole élémentaire
- ⊙ Etablissement privé
- ⊠ Nombre d'établissements dans la commune (si supérieur à 1)
- ➔ Trajet domicile-étude

Accroissement de population générant :

- de forts besoins
- des besoins modérés
- de faibles besoins

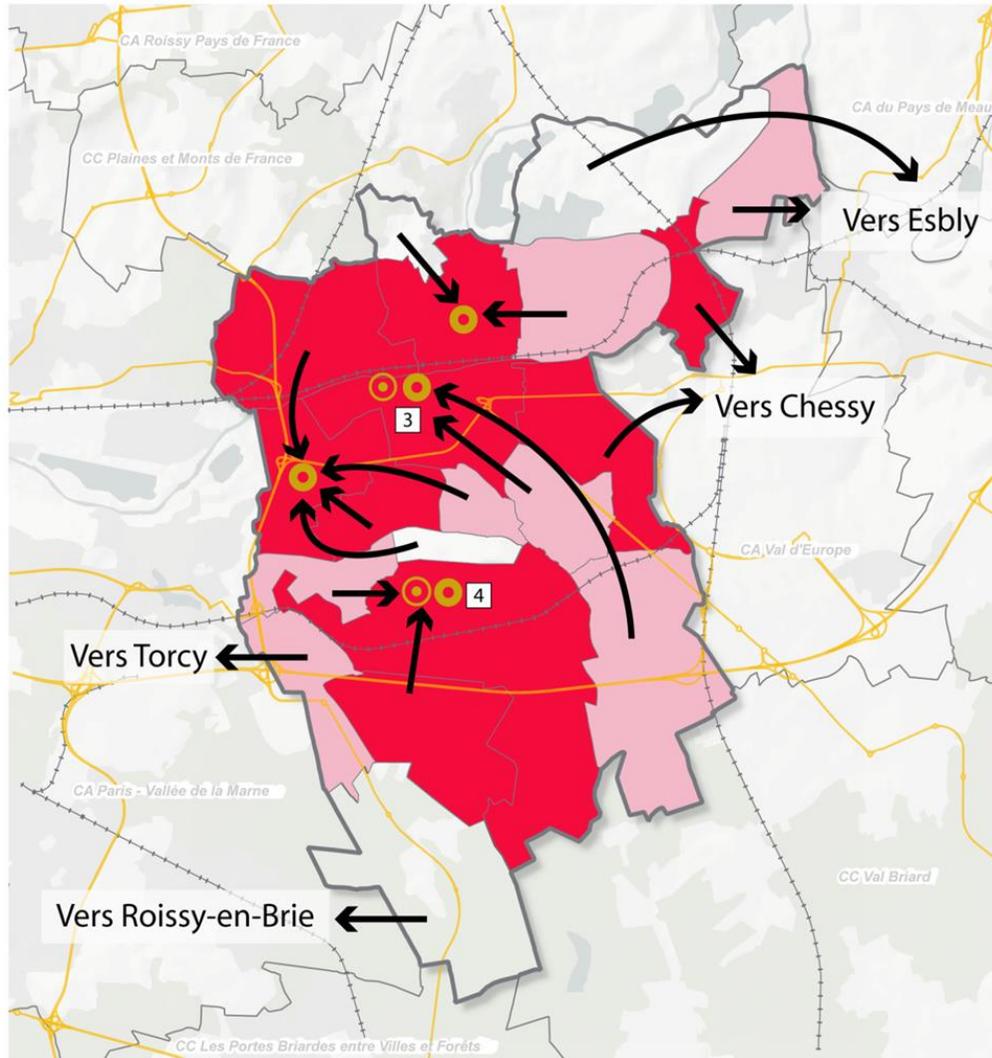
0 2 km

Réalisation : CITADIA - Mars 2018
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, BPE 2014



Evolution des besoins en équipements scolaires du secondaire (collèges) : horizon 2030

SCoT de Marne et Gondoire



Établissements scolaires

- Collège
- Etablissement privé
- Nombre d'établissements dans la commune (si supérieur à 1)
- Trajet domicile-étude

Accroissement de population générant :

- de forts besoins
- des besoins modérés
- de faibles besoins

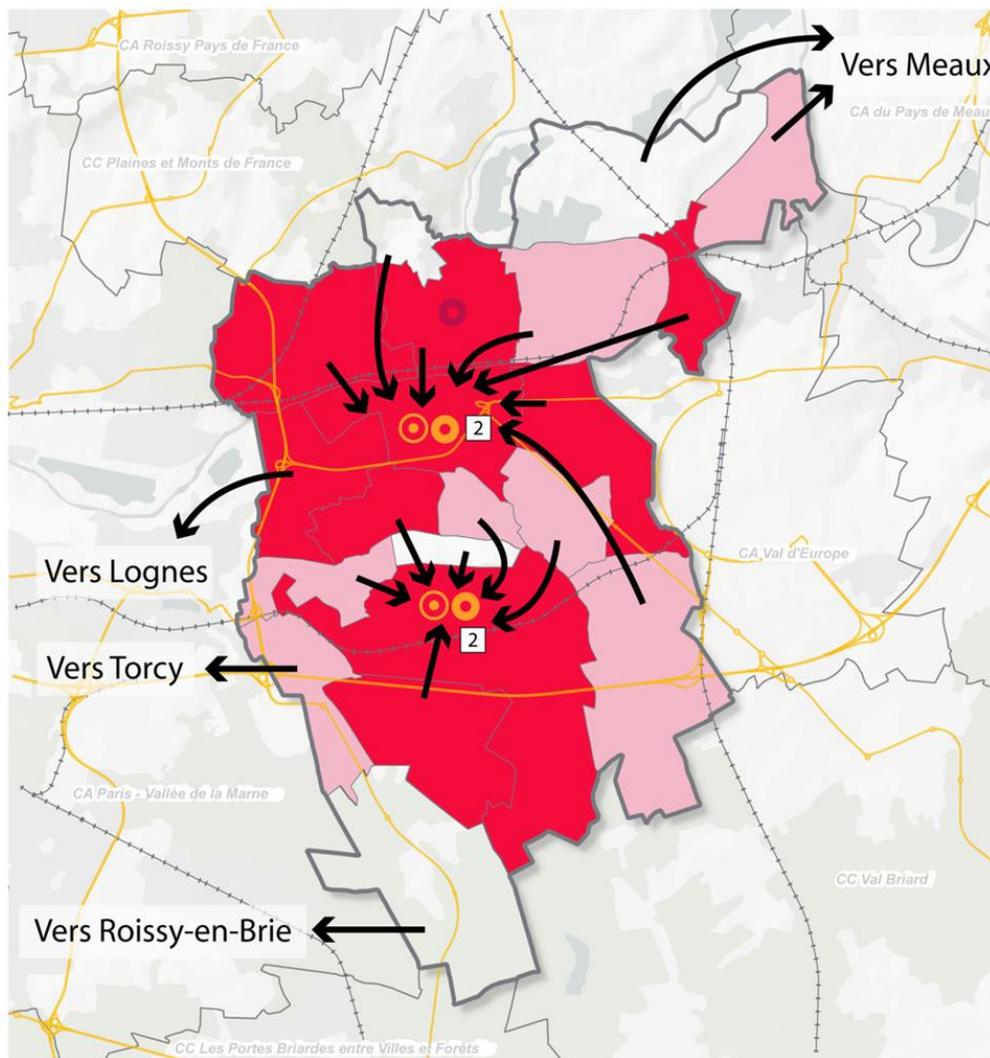
Réalisation : CITADIA - Mars 2018

Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, BPE 2014



Evolution des besoins en équipements scolaires du secondaire (lycées) : horizon 2030

SCoT de Marne et Gondoire



Établissements scolaires

-  Lycée général et technologique
-  Lycée professionnel
-  Etablissement privé
-  Nombre d'établissements dans la commune (si supérieur à 1)
-  Trajet domicile-étude

Accroissement de population générant :

-  de forts besoins
-  des besoins modérés
-  de faibles besoins

0 2 km

Réalisation : CITADIA - Mars 2018
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, BPE 2014



Les déplacements des étudiants sont principalement dirigés vers les secteurs I et II de Marne-la-Vallée (Université Paris-Est) et Paris, étant donnée l'implantation des universités et grandes écoles.

Des déplacements loisirs amenés à se renforcer et une polarisation des flux à motifs achat :

Plusieurs pôles génèrent de nombreux flux internes au territoire, tant pour des motifs d'achat que des activités sportives et culturelles :

- Lagny-sur-Marne : son marché est particulièrement attractif, de même que certaines de ses autres centralités commerciales. L'opération « cœur urbain » de Marne et Gondoire pourra potentiellement renforcer ce positionnement. De plus, les abords de la Marne constituent un autre facteur d'attractivité.
- Saint-Thibault-des-Vignes : la commune polarise des déplacements loisirs de type loisirs-achats, du fait de la présence de son centre commercial dans la ZAE de la Courtillière.
- Montévrain : la commune polarise également des déplacements loisirs de type loisirs-achats, du fait de la présence d'un grand nombre d'infrastructures commerciales dans la ZAE du Clos du Chêne.
- Equipements culturels rayonnants à l'échelle du bassin de vie : Moulin Russon, Domaine de Rentilly.

Des pôles générateurs de déplacements externes au territoire, générant une gestion raisonnée de l'offre en déplacements, en privilégiant notamment les transports en commun (voir partie équipements) :

Quatre équipements sportifs structurants générant des flux extérieurs :

- Le centre aquatique de Lagny
- Le golf de Bussy-Guermantes
- La base de loisirs de Jablines.

- Le futur stade d'athlétisme couvert de Bussy-Saint-Georges.

D'autres pôles générateurs de nombreux déplacements peuvent être identifiés au sein du territoire du SCoT:

- Le centre commercial Bay 2 : polarisation d'une forte partie des déplacements à motif achat en provenance de la Marne et Gondoire, mais également du secteur II de Marne-la-Vallée.
- La zone commerciale du Clos du Chêne au sein de la ZAE éponyme en provenance de Marne et Gondoire, mais également du secteur de Val d'Europe contigu.

Enfin, certains équipements n'étant pas localisés au sein du territoire du SCoT génèrent des flux importants à prendre en compte, notamment afin de promouvoir un recours moins systématique à la voiture individuelle :

- Torcy : la commune génère des déplacements loisirs du fait de sa base de loisirs et du centre commercial Bay 1.
- Serris : le centre commercial Val d'Europe génère des déplacements de type loisirs-achats, son rayonnement est régional.
- Le parc Disneyland à Chessy génère des déplacements loisirs culturels et achats, son rayonnement est régional et international.
- Le Village Nature implanté sur les communes de Villeneuve-le-Compte, Bailly-Romainvilliers et Serris sur une surface de 259 hectares dont 90 d'espaces non bâtis, attirant des flux touristiques pour de courts séjours ainsi que des habitants du territoire pour des entrées à la journée.

Enfin, certains équipements connaissant une forte fréquentation générant certains épisodes de congestion, des efforts devront être apportés en matière de signalisation routière et de signalétique au sein des sites et à proximité. Ces derniers permettront non seulement de fluidifier les flux, mais également de limiter les conflits d'usage entre modes motorisés et modes actifs.

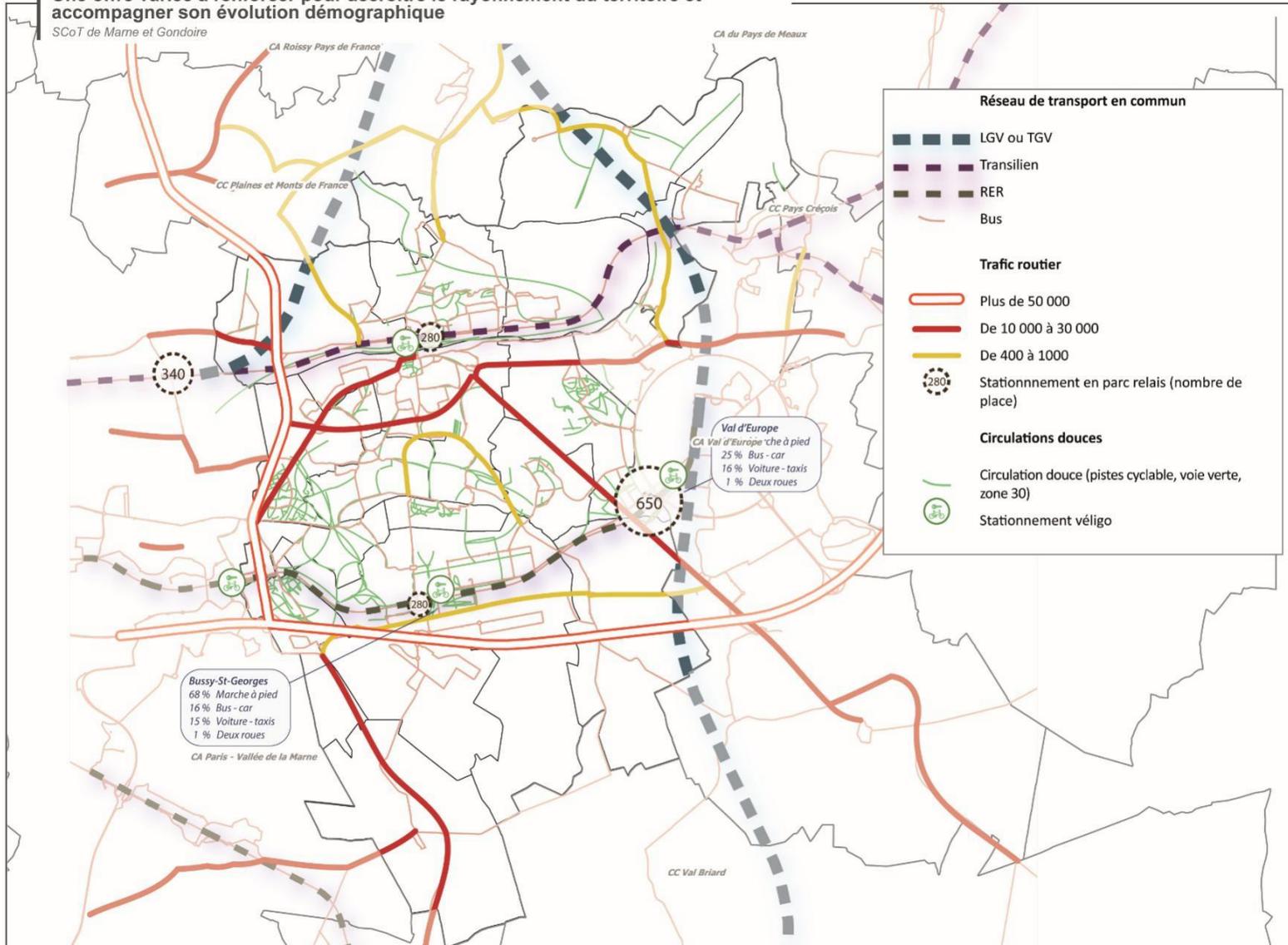
THEMATIQUE	ATOUS/POTENTIALITES	FAIBLESSES/CONTRAINTES	ENJEUX
<p>Réseau viaire : infrastructures et flux</p>	<ul style="list-style-type: none"> Un réseau viaire hiérarchisé présentant différents niveaux d'envergure : international et national, régional, local et communal Plus axes et carrefours routiers identifiés dans le cadre du PLD de 2008 traités ou résorbés. 	<ul style="list-style-type: none"> Certains dysfonctionnements persistent, tels que des problématiques de franchissement et des points noirs de saturation, ainsi que l'absence d'un outil de suivi du traitement des problématiques Un risque d'aggravation de ces dysfonctionnements si la part modale de la voiture se maintient au regard de l'augmentation du trafic routier possible (augmentation structurelle et celle issue des grands projets urbains) Une insuffisante prise en compte de la charte de qualité des axes de voirie. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuivre les réaménagements d'axes et carrefours critiques, afin de réduire l'accidentologie, fluidifier les circulations et permettre un meilleur partage de la voirie entre modes. Poursuivre les efforts engagés sur l'accessibilité et la lisibilité des zones d'activité. Tenir compte des flux actuels mais aussi ceux générés par le développement de grands secteurs d'activités économiques, d'habitat et mixtes Des efforts à poursuivre en matière de hiérarchisation de la voirie et d'apaisement de la circulation Renforcer la signalisation routière en lien avec les pôles de déplacements structurants, afin de fluidifier les flux.
<p>Stationnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> Des capacités et des usages du stationnement propres à chaque type de secteurs urbains (en centre bourg, en centre-ville, aux abords des gares, en zone résidentielle, aux abords des équipements, etc.) La majorité des communes a intégré des normes de stationnement au sein de leur PLU et un stationnement réglementé autour des gares. Un renforcement de l'offre en stationnement au sein des P+R. 	<ul style="list-style-type: none"> Des efforts à poursuivre en matière de mise en coordination des politiques locales de stationnement. Des démarches de mutualisation du stationnement insuffisamment nombreuses. 	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser la mise en œuvre d'un outil de suivi des démarches et des besoins en matière de stationnement au sein du territoire. Favoriser un fort turn over en centre-ville et la réduction du stationnement sauvage. Répartir spatialement l'offre nouvelle en stationnement liée aux projets de renouvellement urbain et d'extension urbaine au regard des fonctions urbaines qui y seront développées, en tenant compte des nouvelles solutions en matière de mutualisation.

<p>Réseau ferré et gares</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La présence d'infrastructures ferroviaires majeures (RER A et ligne SNCF). • Une dynamique de réaménagement des pôles gares depuis celui de la gare de Lagny-sur-Marne en cours d'affirmation. • Une prise en compte des besoins futurs en matière de rabattement vers les gares, ainsi que des efforts pour promouvoir l'intermodalité bus-ferré. 	<ul style="list-style-type: none"> • Des voies ferrées génératrices de coupures urbaines et de problèmes de franchissement. • Une ligne de RER A saturée. 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les franchissements de la Marne au niveau du cœur urbain de Marne-et-Gondoire et de la boucle Lesches/Chalifert. • Améliorer les franchissements des 2 voies ferrées au niveau du cœur urbain de Marne-et-Gondoire, de Chalifert et de Bussy-Saint-Georges. • Développer d'autres itinéraires de transports en commun notamment TCSP. • Développer les correspondances bus/train/vélo/TCSP sur les deux pôles multimodaux (gare RER A et ligne SCNF).
<p>Réseau de bus et TCSP</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une desserte par des réseaux urbains et inter urbains • Un rabattement efficace vers les gares et des correspondances facilitées au sein des pôles d'échange. • Une amélioration des réseaux internes au territoire et en lien avec les bassins voisins. • Une dynamique de réaménagement et d'amélioration des gares routières. • Une accessibilité PMR des gares routières bientôt couverte à 100%. 	<ul style="list-style-type: none"> • Différentes échelles de planification et de nombreux projets de développement urbain à prendre en compte et à mettre en cohérence • Des correspondances intermédiaires insuffisantes entre réseaux. 	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des TCSP sur les axes prioritaires en privilégiant une intégration urbaine et paysagère de qualité. • Tenir compte des grands projets d'urbanisme : le cœur urbain de la CAMG, les secteurs de Collégien, Bussy-Saint-Georges, Montévrain, Chanteloup-en-Brie, ainsi que le développement urbain des territoires limitrophes ou avoisinants. • Anticiper la prise en compte de la desserte bus dans les opérations d'aménagement afin de garantir une desserte efficace du territoire et limiter l'apparition de nouveaux points durs de circulation. • Porter une attention particulière aux correspondances entre lignes principales et complémentaires. • Engager des réflexions sur la promotion du rabattement bus-vélo. • Renforcer la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau Pep's.

<p>Modes doux (liaisons piétonnes et cyclables)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La présence d'un réseau principalement à vocation de loisirs mais une volonté de développer la pratique pour les usages utilitaires. • Un renforcement de l'offre de stationnement en gare. • Des efforts en matière d'aménagements cyclables et de nombreuses coupures résorbées. 	<ul style="list-style-type: none"> • Une absence de continuité et de véritable maillage des liaisons douces sur l'ensemble du territoire • Manque de stationnement sécurisé au sein des nœuds de transport en commun. • Les communes rurales présentent des manques de stationnement vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tenir compte des liaisons avec les secteurs II et IV de Marne-la-Vallée ainsi que des territoires au nord et au sud du SCoT • Tenir compte des flux actuels mais aussi de ceux générés par le développement de grands secteurs d'activités économiques, d'habitat et mixtes (cœur urbain de Marne-et-Gondoire, Bussy-Saint-Georges, Montévrain, Chanteloup-en-Brie, secteur de l'hôpital de Jossigny) • Afin de valoriser le patrimoine naturel et bâti, renforcer l'offre complémentaire en matière de restauration et d'hébergement. • Hiérarchisation et renforcement de la lisibilité du réseau, accompagné d'efforts en matière de continuités cyclables à promouvoir. • Promouvoir le développement de l'offre de stationnement vélo sur l'ensemble du territoire, et privilégier un stationnement sécurisé en gare.
--	--	---	--

Une offre variée à renforcer pour accroître le rayonnement du territoire et accompagner son évolution démographique

SCoT de Marne et Gondoire



6. UNE ECONOMIE MIXTE AU STADE DE MATURITÉ À PERENNISER

6.1 Un tissu économique diversifié

Rappel du positionnement économique du territoire dans le SDRIF

Marne et Gondoire se raccroche au territoire du Grand Est francilien (Descartes/Val D'Europe/Créteil) défini par le SDRIF. Devant contribuer à l'équilibre régional, il détient des filières distinctives telles que l'enseignement supérieur et la recherche, ainsi que le tourisme et loisirs – qu'il s'agira de conforter.

De manière générale, le SDRIF se donne pour objectif de « renforcer la diversité économique et favoriser la conversion écologique et sociale de l'économie ». Pour se faire, il vise à :

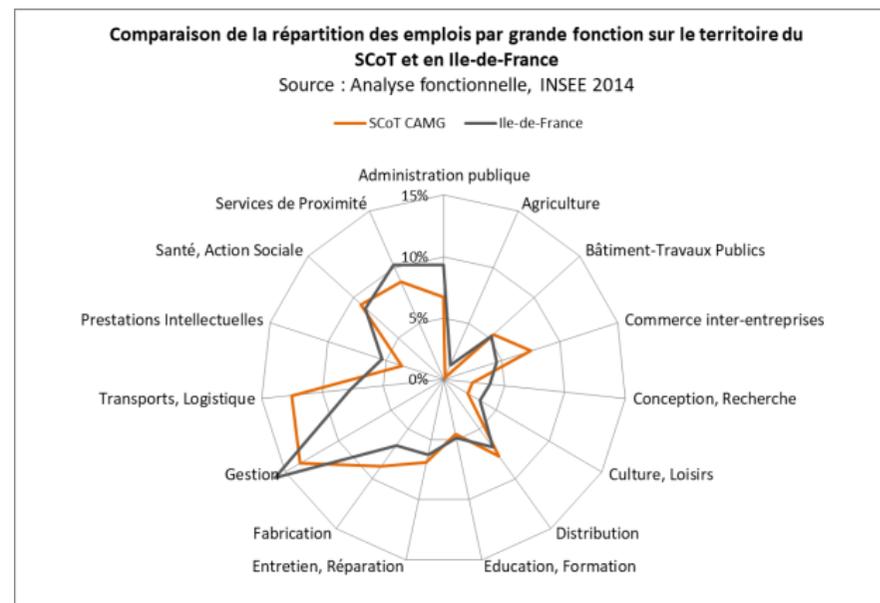
- Réindustrialiser l'Ile-de-France et faciliter le développement de nouvelles filières ;
- Renouveler et densifier l'offre de locaux et d'emprises d'activités (PME/TPE et artisanat) ;
- Développer la ville numérique.

Par ailleurs, le territoire du SCoT est inclus dans le Territoire d'Intérêt Métropolitain de la Vallée de la Marne.

Le SDRIF vise à accompagner la recomposition territoriale de ce secteur, notamment à travers son développement économique. Plus précisément, il propose de soutenir à la fois les filières existantes et celles d'avenir, liées au développement durable – notamment grâce à la présence du pôle structurant de la Cité Descartes à Champs-sur-Marne.

De plus, Marne-la-Vallée détient un potentiel d'espaces urbanisables important, conduisant à questionner l'adéquation entre développement urbain, mobilité et équilibre habitat/emploi dans une logique durable.

Par ailleurs, l'urbanisation de grande ampleur sur certains secteurs (Bussy-Saint-Georges notamment) devra prendre en compte la préservation des espaces verts et agricoles.



Spécialisation économique du territoire dans l'Ile-de-France

Concentrant 37 219 emplois au lieu de travail en 2014, soit 18% des emplois du territoire élargi de Marne-la-Vallée (3 communautés d'Agglomérations et secteur des portes de Paris dont les communes sont aujourd'hui intégrées à la Métropole du Grand Paris), le tissu économique du territoire du SCoT est caractérisé par la présence de secteurs d'activités qui suivent les tendances franciliennes, tout en présentant certaines spécificités (Cf. graphique ci-contre). On note des spécialisations dans :

- les secteurs d'activités tertiaires marchands : gestion (d'entreprises, banque et assurance), transport et logistique, services de proximité (services de la vie courante) ;

- le secteur tertiaire non-marchand, en particulier dans la santé et l'action sociale ;
- le secteur du commerce inter-entreprises ;
- le secteur industriel de la fabrication.

La pérennisation de ce tissu économique, aujourd'hui à un stade de maturité, dépend du positionnement choisi en matière d'accueil d'entreprises et d'emplois. En effet, Marne et Gondoire se situe dans un bassin d'emploi présentant un tissu économique propre. Il est donc nécessaire de définir un mode de développement complémentaire et non concurrentiel au regard de cet environnement économique.

Par ailleurs, la majorité des emplois se trouvant dans les zones d'activités économiques (Cf. ZAE), il s'avère nécessaire de miser sur la pérennisation de ces espaces.

A ce titre, toutes les ZAC aménagées récemment par l'EPAMARNE possèdent une charte environnementale. De plus, le territoire travaille à l'amélioration de la qualité de la ZAE Marne et Gondoire, notamment à travers la création de nouveaux espaces piétons, l'implantation de nouveaux arrêts de bus, des mesures de circulations apaisées, des traitements paysagers qualitatifs et le raccordement à la fibre optique.

Une forte représentation des services et une spécificité industrielle qui s'amenuise

Les données sur les grandes fonctions du territoire soulignent la spécificité industrielle (fonction « fabrication ») du SCoT Marne et Gondoire par rapport à l'Ile-de-France. D'une manière générale :

- Le secteur tertiaire a progressé avec une augmentation de 15% entre 2009 et 2014 (*source : Insee 2014*), mais reste moins important que dans le département, au sein duquel ce secteur représente environ la moitié des emplois.
- Le secteur industriel a diminué. Il représente 13,4% des emplois en 2014 (11,1% en Seine-et-Marne) contre 16,1% en 2009. Il comprend des établissements qui ont su se maintenir dans un contexte de désindustrialisation, notamment par l'innovation et le

développement d'un savoir-faire propre. Ce tissu industriel est mature, et étant donné qu'il fait partie des spécificités du SCoT, la pérennisation de cet ancrage fait partie des enjeux à retenir.

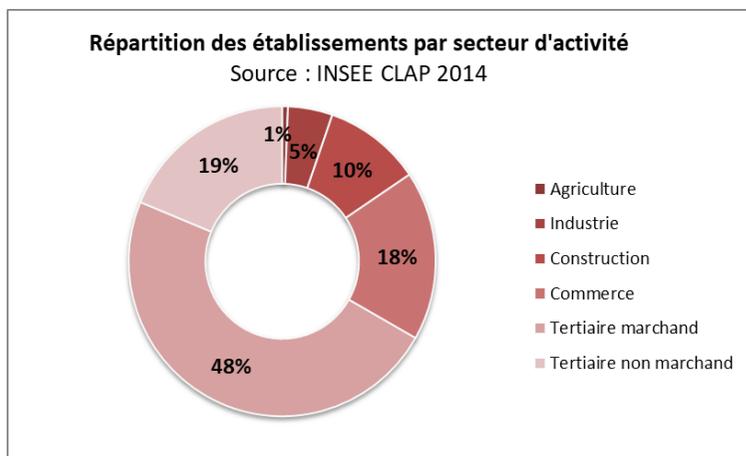
Une analyse plus fine de la répartition des emplois par secteurs d'activités via les données INSEE de Connaissance Locale de l'Appareil Productif (CLAP)⁷ permet d'en dégager les spécificités, en complément de l'analyse fonctionnelle et des données générales sur l'emploi (*Cf. partie suivante*).

Le secteur tertiaire marchand (services aux particuliers, aux entreprises et autres) est fortement représenté, soit :

- en 2006 : 42% des établissements et 38% des salariés,
- en 2014 : 48% des établissements et 28% des salariés,
- en valeur absolue, le secteur est passé de 762 établissements en 2006 à 4 317 en 2014 ; de 9 191 salariés en 2006 à 10 297 en 2014 (données CLAP non disponibles en 2009).

A ce titre, on note plusieurs spécialisations dans les activités tertiaires supérieures (activités des sièges sociaux, conseil de gestion, finance, assurance, marketing...) avec 16% des établissements pour 6% des salariés.

⁷ Par manque de données du CLAP 2009, les données 2014 sont comparées avec celles de 2006.



Le secteur industriel représente :

- en 2006 : 12% des établissements et 21% des salariés,
- en 2014 : 5% des établissements et 14,3% des salariés,
- en valeur absolue, le secteur représentait 224 établissements en 2006 contre 422 en 2014 ; 5 206 salariés en 2006 et 5 239 en 2014.

On observe un phénomène d'augmentation du nombre d'établissements, couplé à une stagnation des effectifs salariés, avec une légère tendance positive (+1% sur la période 2006-2014). Ceci traduit la restructuration passée des établissements industriels et des emplois qui perdurent.

L'énergie, la construction, les transports représentent :

- en 2006 : 15% des établissements et 14% des salariés,
- en 2014 : 15% des établissements et 12% des salariés,
- en valeur absolue, le secteur est passé de 282 établissements en 2006 à 1 330 en 2014 ; de 3 362 salariés en 2006 à 4 366 en 2014.

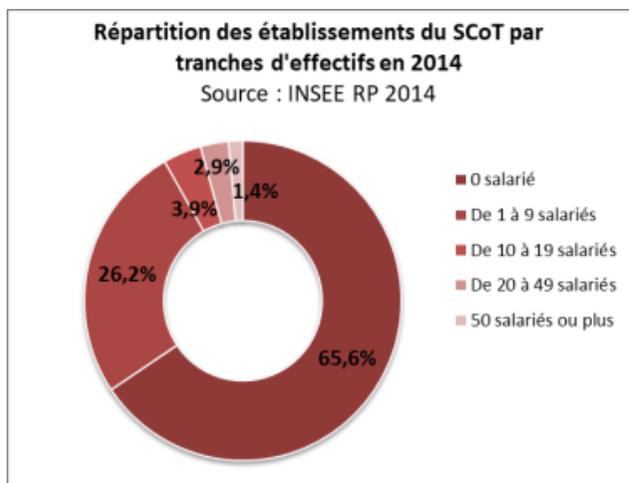
Le territoire de Marne et Gondoire présente une spécialisation commune au secteur tertiaire marchand et à l'industrie, à savoir le domaine de l'édition, ainsi que celui de l'imprimerie et de la reproduction représentant à lui seul :

- en 2006 : 15% des établissements industriels et 20% des salariés de l'industrie,
- en 2014 : 1% des établissements industriels et 2,9% des salariés,
- en valeur absolue, le secteur est passé de 35 établissements en 2006 à 92 en 2014 ; de 1 086 salariés en 2006 à 1 081 en 2014.

Bien que le nombre d'établissements ait presque triplé en moins de 10 ans, le nombre de salariés est resté stable sur la période.

À titre de synthèse, le tissu économique du SCoT est diversifié, mixte et au stade de maturité :

- Il comprend une grande majorité de très petits établissements, ainsi que quelques grands employeurs, dont l'activité est caractéristique du tissu économique local.
- Il est composé de secteurs d'activités complémentaires : les services d'une part et l'industrie d'autre part, d'autant que certaines activités industrielles, classées dans les nomenclatures en tant que telles exercent davantage dans le secteur des services aux entreprises.



Considérant l'évolution de ses secteurs d'activités, ses spécificités à maintenir ainsi que ses potentiels de développement à exploiter, le tissu économique du territoire de SCOT est donc à un stade de maturité.

Une majorité d'établissements de très petite taille

Le tissu économique de Marne et Gondoire est en majorité composé d'établissements de petite taille. En effet, fin 2014, sur les 8 808 établissements actifs dénombrés par l'Insee :

- environ 65,6% n'employaient aucun salarié,
- environ 26,2% employaient 1 à 9 salariés.

Cette atomisation des entreprises présente l'avantage de limiter la dépendance territoriale à quelques grands établissements, même si la présence de ceux-ci présente des avantages tels que l'image qu'ils apportent et l'effet d'entraînement qu'ils engendrent sur le reste du tissu productif (sous-traitance, partenariats avec des PME-PMI, développement de spécificités locales, etc.).

A ce titre, l'INSEE recense dans sa base Sirène 2017 les 20 principaux établissements employeurs présents sur le territoire du SCoT : leurs activités hétérogènes reflètent la diversité du tissu économique local.

Le nombre d'établissements poursuit son augmentation depuis 2015 (source : Marne et Gondoire, CCI 2017). A titre indicatif, à l'échelle de la CAMG, le tissu économique reste attractif, dans la mesure où les communes gagnent des établissements chaque année, en exemple :

- 1) La zone des Gassets sur Chanteloup continue de se remplir ;
- 2) Le programme NEOS sur Montévrain qui propose 5 000m2 de bureaux et 750 m2 de surfaces commerciales a permis de nouvelles implantations (Source : Marne et Gondoire, CCI, Tableau de bord économique 2016).

En 2014, les communes concentrant plus de 10% des établissements sont :

- Lagny-sur-Marne et Bussy-Saint-Georges : 23% chacune,
- Montévrain : 10%,

Les communes concentrant entre 5% et 10% des établissements sont :

- Thorigny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes: 7% chacune,
- Collégien : 5%.

Cette configuration est susceptible d'évoluer au regard des projets de développement économique sur le territoire, notamment avec les projets de des écoquartiers de Bussy-Saint-Georges et Montévrain (Source : EPAMARNE). Les conséquences sont à examiner tant dans la distribution spatiale du tissu productif qu'en matière d'organisation des déplacements ou de besoins en équipements.

Focus sur le pôle de compétitivité Advancity

• Définition d'un pôle de compétitivité

Ces pôles ont été créés à l'initiative du gouvernement en 2005. D'après la DGE (Direction Générale des Entreprises) « un pôle de compétitivité est sur un territoire donné, l'association d'entreprises de toutes tailles, des acteurs de la recherche et des établissements de formation pour développer des synergies et des coopérations autour d'une thématique commune. »

Les objectifs communs aux 68 pôles de compétitivités français consistent à :

- « développer la compétitivité de l'économie française en accroissant l'effort d'innovation » ;
- « conforter sur des territoires des activités, principalement industrielles, à fort contenu technologique ou de création » ;
- « accroître l'attractivité de la France, grâce à une visibilité internationale renforcée ».

Cette politique vise à susciter puis soutenir les initiatives émanant des acteurs économiques et académiques présents sur un territoire, par :

- la mise en œuvre d'une stratégie commune de développement économique cohérente avec la stratégie globale du territoire ;
- des partenariats approfondis entre acteurs autour de projets ;
- la concentration sur des technologies destinées à des marchés à haut potentiel de croissance ;
- une masse critique suffisante pour acquérir et développer une visibilité internationale ;
- favoriser la croissance et l'emploi ».

Le pôle de compétitivité Advancity siégeant à la Cité Descartes, a été créé en 2005 dans le but d'encourager les innovations en matière de baisse de la pollution et des dépenses d'énergie. Il est ancré en Ile-de-France, dans

les départements de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne et plus particulièrement à Marne-la-Vallée. Il a pour vocation, parmi les pôles de compétitivité français, à devenir le promoteur des écotecnologies appliquées à l'urbain.

Cet outil du développement économique est en cours de développement. Sa présence dans la Cité Descartes, dont le rôle est affirmé comme pôle structurant dans l'est francilien au SDRIF 2013 tout comme dans le CPER 2015-2020, peut contribuer à long terme à la structuration de certaines activités sur le territoire du SCoT, notamment pour les entreprises engagées dans le développement durable.

Une croissance de l'emploi qui tend à se stabiliser

Le nombre total d'emplois du territoire du SCoT montre une augmentation de 12,7% sur la période 2009 et 2014. S'élevant en 2009 à 33 037 emplois, il a gagné 4 182 emplois en l'espace de 5 ans, soit aujourd'hui 37 219 (+12,6%). A titre de comparaison, le nombre d'emploi a augmenté de seulement 0,5% en Ile-de-France.

La croissance de l'emploi est d'autant plus évidente sur une période longue, affichant une augmentation de 63,8% depuis 1999 contre 12,6% en Ile-de-France.

La densité moyenne d'emplois sur l'ensemble du SCoT témoigne de l'intensification de l'attractivité économique du territoire, enregistrant 323 emplois/km² en 2014 contre 295 emplois/km² en 2009. Les communes aux densités d'emplois les plus importantes en 2014 sont les suivantes :

- Lagny-sur-Marne : 1 834 emplois/km² en 2009 et 1420 emplois/km² en 2014,
- Saint-Thibault-des-Vignes : 828 emplois/km² en 2009 et 787 emplois/km² en 2014,
- Montévrain : 359 emplois/km² en 2009 et 700 emplois/km² en 2014,
- Bussy-Saint-Georges : 477 emplois/km² en 2009 et 585 emplois/km² en 2014.

Au-delà des concentrations d'emplois dans l'absolu, les variations de densités d'emplois entre 2009 et 2014 ont été :

- supérieures à 50% à : Jossigny (+553,1%), Montévrain (+95,0%), Ferrières-en-Brie (+83,9%), Chanteloup-en-Brie (+66,7%) et Bussy-Saint-Martin (+54,2 %),
- comprises entre 20% et 50% à : Lesches (+47,0 %), Guermantes (+24,6 %), Bussy-Saint-Georges (+22,8 %),
- Les densités d'emplois ont le plus diminué à : Gouvernes (-38,6%), Lagny-sur-Marne (-22,6%), Carnetin (-9,1%), Thorigny-sur-Marne (-7,7%).

L'augmentation de la densité d'emplois sur certaines communes (notamment Jossigny, Montévrain, Chanteloup-en-Brie et Bussy-Saint-Georges) est généralement liée à l'apparition de nouveaux projets de zones d'activités économiques ou au développement des activités compatibles avec l'habitat en espace urbanisé pour les communes les plus rurales.

Une forte augmentation de la population active et une légère diminution du taux de chômage

L'évolution de la population active est fortement liée à l'évolution démographique globale et donc au développement urbain et l'attractivité résidentielle du territoire.

La population active du SCoT poursuit sa croissance depuis 1999, à un rythme pourtant moindre entre 2009 et 2014 (+10,2% de personnes actives par rapport à la période 1999-2009) mais qui demeure élevé. Cette forte évolution globale est disparate selon les communes et reflète bien les différents types d'évolution urbaine.

Le taux de chômage sur l'ensemble du SCoT s'élève à 9,9% en 2014, mais révèle une augmentation inégale selon les communes depuis 2009 :

- il est en croissance sur les communes moins peuplées comme Chalifert, Jossigny, et Bussy-Saint-Martin avec une augmentation d'au moins 3 points,

- il a également crû, mais dans une moindre mesure, dans les grandes communes telles que Bussy-Saint-Georges ou Lagny-sur-Marne avec des progressions inférieures à 2 points.

Par ailleurs, l'évolution entre 2009 et 2014 de la répartition par catégorie socioprofessionnelle (CSP) de la population active occupée est bien différente de celle de l'Ile-de-France, même si quelques similarités apparaissent:

- Le nombre d'agriculteurs a diminué de 9,1% sur le territoire du SCoT, et de 22% en Région Ile-de-France. Cependant, il est plus pertinent de comparer l'évolution du territoire du SCoT à celle du département pour cette CSP, dans la mesure où la Seine-et-Marne fait partie des départements comprenant le plus d'espaces agricoles de la région. Ainsi, la part des agriculteurs a diminué en Seine-et-Marne de 5,8%, cette diminution est moins importante que celle de Marne et Gondoire.
- Le nombre de cadres a augmenté dans tous les territoires mais de manière plus prononcée à l'échelle du SCoT soit +15,7% contre 9,2% pour le département et 5,5% pour la région.
- Le nombre professions intermédiaires demeure stable dans le SCoT (+3,1%) et le département (+2,1%) alors qu'elle affiche une légère baisse à l'échelle régionale (-0,5%).
- Le nombre d'employés est en progression au sein du le territoire, enregistrant une hausse de 6,6%, alors que l'Ile-de-France présente une baisse de 4,0%.

Le nombre d'ouvriers diminue sur l'ensemble des territoires, enregistrant des pertes entre 5 et 7 %.

Evolution de la population active de 15 à 64 ans de 1999 à 2014

	Population active de 15-64 ans en 1999	Population active de 15-64 ans en 2009	Population active de 15-64 ans en 2014	VAR 1999-2009	VAR 2009-2014
Bussy-Saint-Georges	5127	12815	15077	149,9%	17,7%
Bussy-Saint-Martin	306	383	367	25,3%	-4,3%
Carnetin	234	225	231	-3,8%	2,7%
Chalifert	540	631	701	16,8%	11,2%
Chanteloup-en-Brie	835	1079	1692	29,2%	56,8%
Collégien	1654	1772	1783	7,2%	0,6%
Conches-sur-Gondoire	818	783	784	-4,3%	0,2%
Dampmart	1425	1552	1614	8,9%	4,0%
Ferrières-en-Brie	900	1158	1519	28,7%	31,2%
Gouvernes	530	583	562	10,1%	-3,6%
Guermantes	702	704	649	0,3%	-7,8%
Jablins	297	342	394	15,0%	15,3%
Jossigny	271	316	313	16,6%	-1,0%
Lagny-sur-Marne	9858	10635	10984	7,9%	3,3%
Lesches	292	365	354	25,1%	-3,1%
Montévrain	1563	4977	6238	218,4%	25,3%
Pomponne	1743	1773	1910	1,7%	7,7%
Pontcarré	983	1041	1073	5,9%	3,0%
Saint-Thibault-des-Vignes	3278	3402	3437	3,8%	1,0%
Thorigny-sur-Marne	4721	4916	4795	4,1%	-2,5%
Total SCoT	36077	49454	54478	37,1%	10,2%
Seine-et-Marne	587686	665051	693116	13,2%	4,2%
Ile-de-France	5492151	8957338	6086895	63,1%	-32,0%

Source : INSEE, RP 1999, 2009, 2014

Evolution du taux de chômage de 1999 à 2014

	Taux de chômage 1999	Taux de chômage 2009	Taux de chômage 2014
Bussy-Saint-Georges	5,8%	8,5%	9,8%
Bussy-Saint-Martin	6,2%	7,5%	11,2%
Carnetin	8,5%	4,0%	6,5%
Chalifert	5,6%	6,9%	11,7%
Chanteloup-en-Brie	6,3%	6,7%	8,5%
Collégien	8,2%	9,8%	10,6%
Conches-sur-Gondoire	7,9%	5,9%	8,5%
Dampmart	8,6%	7,3%	9,7%
Ferrières-en-Brie	5,7%	6,3%	6,8%
Gouvernes	8,7%	9,1%	8,6%
Guermantes	6,8%	6,2%	7,6%
Jablins	4,0%	5,6%	7,1%
Jossigny	5,2%	6,7%	9,1%
Lagny-sur-Marne	9,8%	8,4%	12,3%
Lesches	8,6%	6,5%	6,3%
Montévrain	6,6%	5,8%	7,7%
Pomponne	8,0%	7,7%	10,3%
Pontcarré	7,4%	5,6%	6,3%
Saint-Thibault-des-Vignes	7,7%	8,1%	10,9%
Thorigny-sur-Marne	9,0%	8,8%	10,2%
Total SCoT	s.d	s.d	9,9%
Seine-et-Marne	10,2%	9,3%	11,5%
Ile-de-France	11,5%	10,9%	12,6%

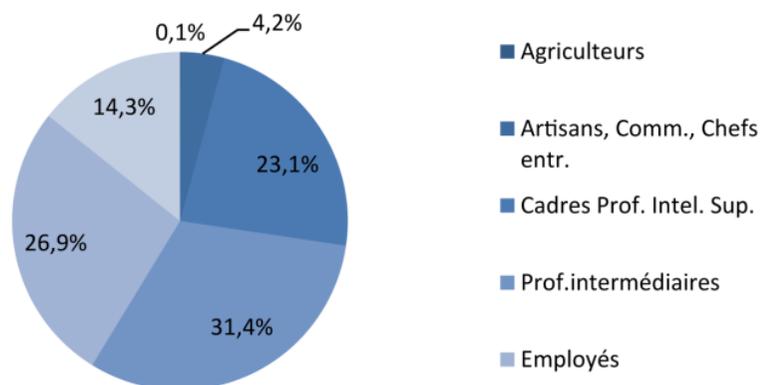
Source : INSEE, RP 1999, 2009, 2014

Concernant les données sur le revenu disponible des ménages (FiLoSoFi), celles-ci ne permettent pas d'indiquer le revenu médian disponible pour l'ensemble du territoire. Toutefois, on estime ce revenu à environ 26 000€ puisque celui de la CA de Marne et Gondoire s'élève à 24 074 € et celui des communes de Pontcarré et Ferrières-en-Brie est compris entre 26 000 et 28 000€.

De manière générale, le revenu médian disponible est supérieur à la Seine et Marne (22 007€) et à celui de l'Ile-de-France (22 379€).

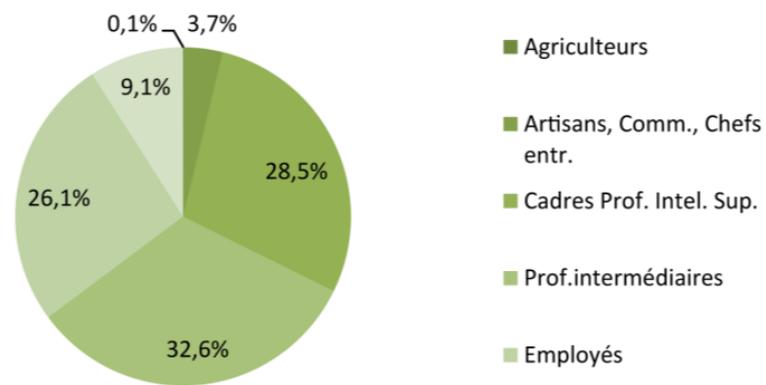
De grandes disparités existent entre les communes du SCoT Marne et Gondoire. La commune de Lagny-sur-Marne possède le plus faible revenu net médian (23 406€ pour 70,6% des ménages fiscaux imposés) et Guermantes le revenu médian le plus haut (33 826€), presque 1 fois et demi le revenu de Lagny-sur-Marne.

Répartition de la population active occupée par CSP en 2009, SCoT Marne et Gondoire



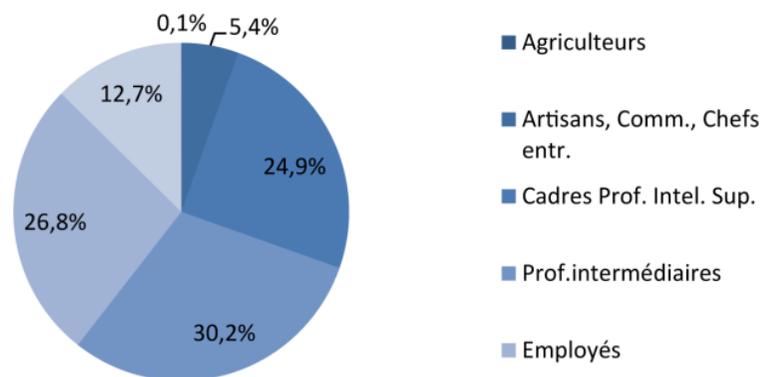
INSEE, RP 2014

Répartition de la population active occupée par CSP en 2009, Ile-de-France



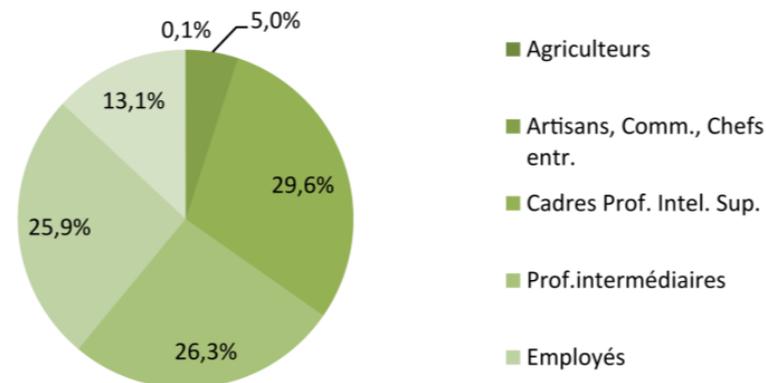
INSEE, RP 2014

Répartition de la population active occupée par CSP en 2014, SCoT Marne et Gondoire



INSEE, RP 2014

Répartition de la population active occupée par CSP en 2014, Ile-de-France



INSEE, RP 2014

6.2 Organisation spatiale du tissu économique

Vers un équilibre entre renouvellement, développement urbain et préservation des espaces agricoles

Les zones d'activités économiques et commerciales se sont principalement développées le long des grands axes du territoire :

- historiquement le long des infrastructures routières majeures de la Marne ;
- dans des secteurs de densification ou d'extension urbaine, le long des axes de transports routiers et surtout des gares.

Cette distribution spatiale est renforcée à travers les ZAE plus récentes (créées après 2000) :

- renforcement de la logique nord-sud le long de l'A104 : avec la réalisation de la ZAE du Gué Langlois à Bussy-Saint-Martin ;
- renforcement de la logique est-ouest le long de l'A4 la ZAE Lamirault à Collégien, Léonard de Vinci et la Rucherie à Bussy-Saint-Georges ;

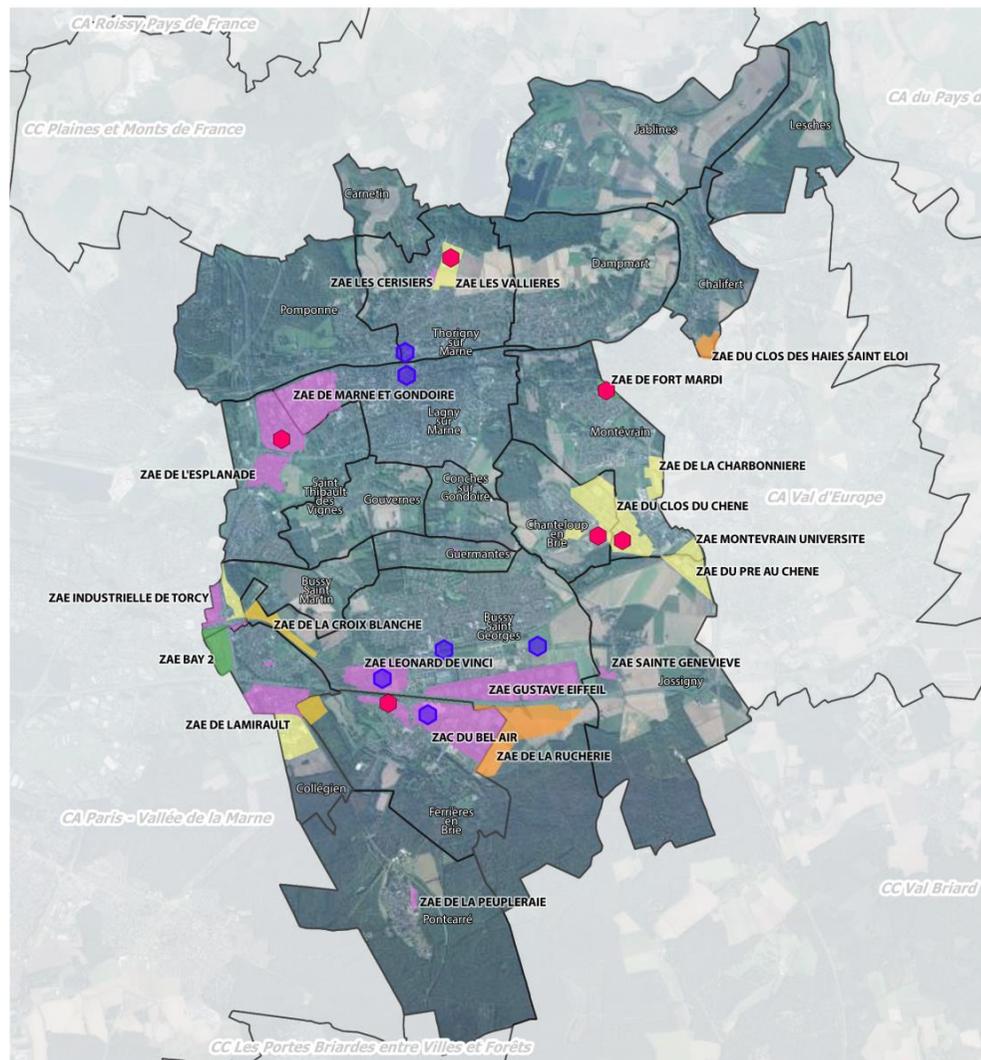
La logique actuelle de développement en continuité du tissu urbain existant, dans un souci de mixité des fonctions urbaines, complète la distribution spatiale de l'activité économique avec :

- la ZAE des Vallières à Thorigny-sur-Marne ;
- le Clos des Haies Saint-Eloi à Chalifert, situé en prolongement du centre-bourg. Cette dernière ZAE a d'ailleurs fait l'objet de volets fortement développés dans le PLU quant à son intégration paysagère et son accessibilité ;

Les projets économiques de Chanteloup-en-Brie, Montévrain et Jossigny qui généreront à terme une continuité urbaine entre les trois communes. Cette continuité se poursuivra en dehors du territoire du SCoT avec les nombreuses ZAC qui se développent dans le secteur de Serris et Chessy.

Les zones d'activités économiques et projets

SCoT de Marne et Gondoire



Zones d'activités économiques

- ZAE en projet
- ZAE en cours d'aménagement
- ZAE en cours de commercialisation
- ZAE opérationnelle
- Zone commerciale
- ⬢ ZAE comprenant de grands équipements commerciaux

Autres secteurs concentrant des activités économiques

- ⬢ Pôle commercial

0 2000 m

Réalisation : CITADIA - Février 2020
Sources : IGN, ORTHO EXPRESS 2017, ADMIN EXPRESS, BPE 2014



Un développement du foncier économique à optimiser et une valorisation des ZAE existantes à poursuivre

Les ZAE de Marne et Gondoire représentent un poids économique important sur l'ensemble du territoire, en concentrant 12,7% des établissements et 56,8% des effectifs salariés (Sources : CAMG 2017 et INSEE CLAP 2014).

Définition d'une Zone d'activités économiques (ZAE) :

Une ZAE est un ensemble foncier réservé à l'implantation d'activités économiques, notamment d'entreprises. Circonscrite dans un périmètre défini, il s'agit d'une opération d'aménagement traduisant une volonté publique d'un développement économique coordonné.

D'autres zones peuvent être considérées comme des ZAE, au regard d'autres méthodologies. Notamment, la CCI, qui identifie 45 ZAE sur le territoire, avec des ZAE spécifiques (dédiées à des activités économiques spécifiques ou nécessitant du foncier spécifiques comme les carrières, les bases de loisirs, les campings, les centres équestres, les ports, etc.) et des ZAE de fait (constituées de foncier qui ont une vocation mixte dans les PLU et qui regroupent une concentration d'activités économiques). Cette base de travail n'a pas été totalement reprise dans l'armature économique figurant dans le projet de territoire, qui prend un autre postulat (Cf. DOO, Orientation 6).

Par ailleurs, la diversité de vocation, de surface et de répartition attestées par les données ci-contre, leur permet d'une part de répondre à la multitude de besoins des acteurs économiques locaux, mais également d'attirer de nouvelles entreprises et de créer de nouveaux emplois sur le territoire d'autre part.

Toutefois, certaines problématiques ont été soulevées par les acteurs du territoire (Atelier 2 « Vers une vision économique territoriale mesurée et durable, le 19/12/2017), notamment quant au vieillissement de leur bâti (ZAE Marne et Gondoire) et sur la capacité d'évolution des sites. A ce titre, les données révèlent des taux de vacance parfois importants pour certains espaces tels que :

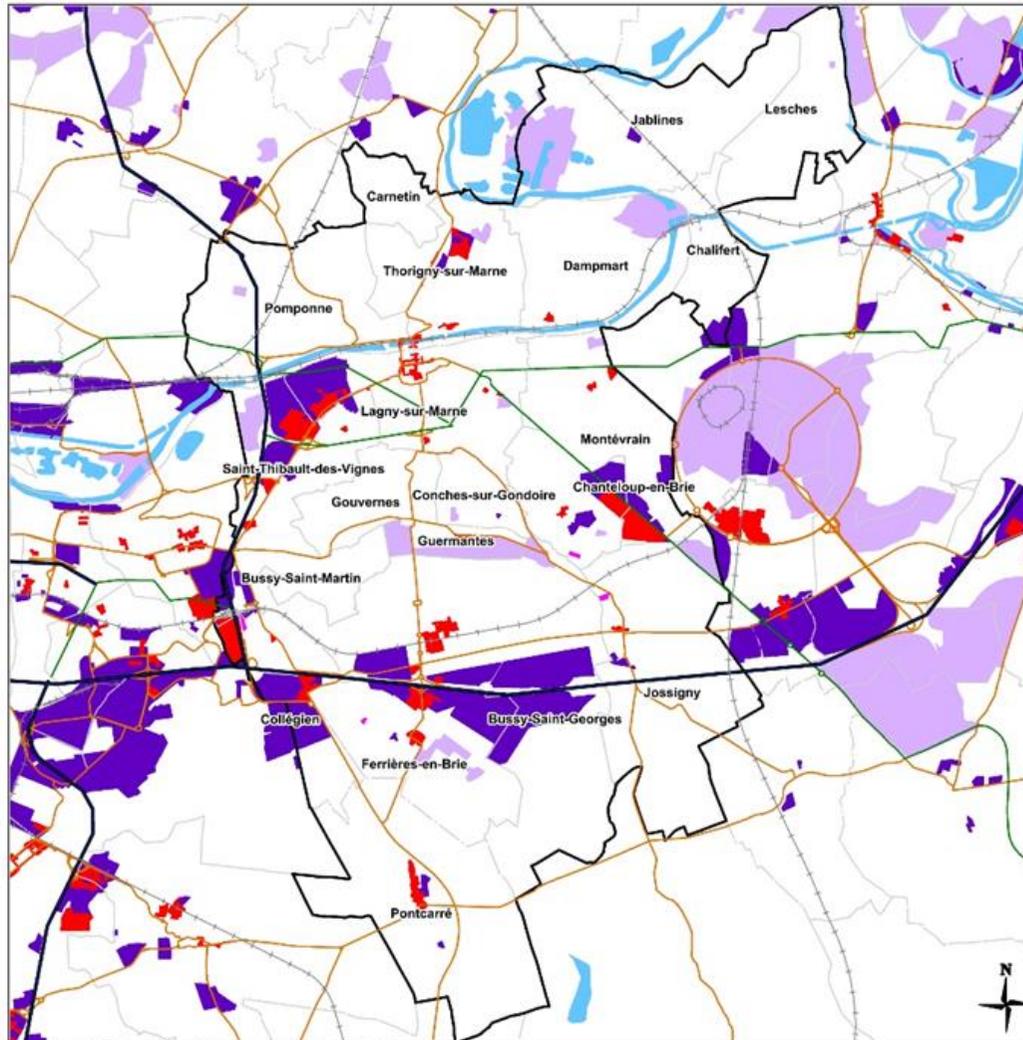
- ZAE Gustave Eiffel : 47 347m², soit 6,1 % de la surface cessible ;
- ZAE Marne et Gondoire : 32 281 m², soit 3,2% de la surface cessible ;
- ZAE des Portes de la Forêt : 10 854 m², soit 3,2% de la surface cessible ;
- ZAE de l'Esplanade : 10 222m², soit 4,9% de la surface cessible.

A noter aussi que certaines de ces ZAE comprennent des pôles commerciaux majeurs du territoire, soulevant de potentiels risques de friches commerciales sur des espaces difficiles à reconvertir (Cf. Commerce, Focus sur le phénomène de vacance commerciale).

Dans le cadre des objectifs de Marne et Gondoire, visant un développement économique durable et soutenable en lien avec l'évolution démographique à venir, la stratégie territoriale devra miser sur :

- la pérennité des ZAE - au regard de leur poids économique actuel et à venir – notamment à travers l'optimisation du foncier mais aussi la qualité urbaine des espaces ;
- une production mesurée du nouveau foncier à vocation économique à la lumière des objectifs de consommation d'espace fixé par Marne et Gondoire.

LES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES, LES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DE FAIT ET LES POLARITES COMMERCIALES DU SCOT " MARNE ET GONDOIRE "



Les ZAE, les zones d'activités économiques de fait et les polarités commerciales

- ZAE à vocation économique spécifique
- ZAE à vocation uniquement économique
- Polarités commerciales
- Zones d'activités économiques de fait
- Cours d'eau
- Réseau ferré
- Autoroute
- Routes principales
- Routes secondaires

Les polarités commerciales sont constituées de zonage dont le mode d'occupation du sol est unifié, accueillant des commerces géocodés et recensés comme appartenant aux principaux pôles identifiés par l'Observatoire des Comportements et des Lieux d'Achats (OCLA). L'observatoire des ZAE de la DDT de Seine-et-Marne et de la CCIT de Seine-et-Marne définit une ZAE comme un ensemble continu de zones classées dans les PLU, qui sont destinés uniquement à l'activité économique. Elles sont dites spécifiques, quand la ZAE est dédiée à une occupation particulière (ex : aéronautique, carrière, loisir, activités équestres ...). Quand la continuité se situe sur plusieurs communes, la ZAE est qualifiée de ZAE multi-communales. Les zones d'activités économiques de fait, recense le foncier non économique des PLU occupé par des concentrations d'entreprises.

Conception : CCIT Seine-et-Marne - Aménagement du Territoire - Août 2019.
Sources : CCIT Seine-et-Marne - Direction Développement & Attractivité des Territoires ; Observatoire OCLA / Aménagement Du Territoire ; Observatoire ZAE/ DDT 77 , Zone d'activité de fait.

Caractéristiques des ZAE de Marne et Gondoire								
Source : CAMG								
Nom	Commune	Activité	Année de création	Nombre d'établissements 2017	Effectifs salariés 2017	Superficie brute (ha)	Superficie cessible	Numéro dans le DOO
ZAE Gustave Eiffel	Bussy-Saint-Georges	PME/PMI des secteurs de l'industrie, commerce de gros, logistique	1989	86	3206	103.4	76.8	1
ZAE Léonard de Vinci	Bussy-Saint-Georges	PME/PMI des secteurs de l'industrie, commerce de gros, logistique	2005	54	879	49.6	33.0	2
La Croix Blanche	Bussy-Saint-Georges	En projet	S.d	S.d	S.d	20.0	S.d	18
ZAE de la Rucherie	Bussy-Saint-Georges	En projet	S.d	S.d	S.d	85.0	S.d	3
ZAE du Gué Langlois	Bussy-Saint-Martin	PME/PMI secteur de l'industrie, services, bâtiment	2005	57	372	13.9	6.0	5
ZI Torcy/Les Epinettes	Bussy-Saint-Martin	Logistique		9	103	13.9	11.4	4
ZAE des Marchais	Bussy-Saint-Martin	PME/PMI secteur des services		17	227	1.9	2.0	24
ZAE Le Clos des Haies Saint-Eloi	Chalifert	PME/PMI, artisanat	2006	S.d	S.d	12.6	S.d	19
ZAE des Gassets	Chanteloup-en-Brie	PME/PMI des secteurs de l'industrie, commerce de gros, ..., artisans, commerce de détail	1979,1990 et 2005	129	392	8.4	3.7	20
ZAE du Clos du Chêne	Chanteloup-en-Brie/Montévrain	Zone commerciale, PME/PMI, logistiques	2003 et 2005	190	2153	84.5	52.8	6
ZAE Bay 2	Collégien	Centre commercial régional	2002	58	757	27.1	22.3	7
ZAE des Portes de la Forêt	Collégien	PME/PMI des secteurs de l'industrie, commerce de gros, bâtiment, services	1982	120	1323	44.4	33.2	13
ZAE de Lamirault	Collégien	PME/PMI des secteurs de l'industrie, commerce de gros, bâtiment, services	2005	33	428	36.9	28.9	14
Parc artisanal des Bons Enfants	Collégien	PME/PMI, artisanat	1977	14	78	1.1	1.0	25
Parc d'activité du nid à Grives/Hauts-de-Ferrières	Ferrières-en-Brie	activités commerciales, tertiaires, entreposage	S.d	24	168	24.3	S.d	8
ZAE Les 3 Noyers	Ferrières-en-Brie	Mixte, commerce	S.d	73	486	16.2	S.d	21
ZAC du Bel-Air	Ferrières-en-Brie	Mixte, logistique	S.d	83	2167	72.3	S.d	9
La Fontaine	Ferrières-en-Brie	En projet	S.d	S.d	S.d	15.3	S.d	15
Parc artisanal	Gouvernes	Artisanat	S.d	S.d	S.d	0.5	S.d	27
Parc artisanal de Guermantes	Guermantes	PME/PMI, artisanat	1988	22	125	0.8	0.8	26
ZAE Sainte Geneviève	Jossigny	PME/PMI, artisanat	1987	14	83	3.8	3.2	28
ZAE du Pré au Chêne	Jossigny	Hopital + PME dans les services	2005	34	2280	26.8	20.2	10
ZAE Marne et Gondoire	Lagny/Saint-Thibault	industrie, commerce de gros, bâtiment, services, commerce de détail	1970 et 1980	374	4269	127.9	101.3	16
ZAE de la Charbonnière	Montévrain	PME/PMI, des secteurs de l'industrie, des services, du commerce de gros	1995	17	383	17.6	14.0	12
ZAE Montévrain Université	Montévrain	Services et commerces	2005	112	1288	9.0	14.0	11
Fort Mardi	Montévrain	Commerce	S.d	S.d	S.d	6.2	S.d	22
ZAE de la Peuplerie	Pontcarré	Artisanat	S.d	26	274	3.2	S.d	29
ZAE de l'Esplanade	Saint-Thibault-des-Vignes	Activités mixtes à dominante tertiaire	1988	135	1500	29.7	20.8	17
ZAE Les Vallières	Thorigny	activités commerciales, PME, artisans	2000 et 2013	41	334	24.6	11.0	23
ZAE des Cerisiers	Thorigny	artisanat/PME	1982 et 1987	19	97	2.8	2.3	30

Focus sur l'optimisation et la qualité urbaine des zones d'activités économiques existantes

Afin de maximiser le foncier économique existant dans une optique de gestion économe de l'espace, l'enjeu des ZAE porte tant sur la connectivité aux différents pôles du territoire (habitat, commerce, équipement) que sur leur qualité urbaine. Il sera donc nécessaire de poursuivre les efforts sur :

- **l'image des ZAE** : promotion des activités économiques présentes, intégration et perception paysagère et urbaine ;
- **les déplacements** : modalités d'accessibilité aux ZAE notamment par les transports en commun, signalétique, modes doux, déplacements internes aux ZAE (circulation et stationnement), gestion des usages entre particuliers fréquentant les zones comprenant des activités commerciales en plus des déplacements des salariés et flux de transport induits par l'activité des entreprises ;
- **les espaces publics** : voirie (qualité et dimensionnement) et sécurité, propreté et entretien des parties publiques ;
- **les services sur les ZAE** : offre et qualité de l'offre.



ZAC de Lamirault, Collégien
Source : Citadia Conseil

Une activité agricole fragilisée structurellement⁸

Le territoire du SCoT présente aujourd'hui d'importantes surfaces agricoles. Certaines ont vocation à être urbanisées, notamment dans le cadre des ZAC connues à ce jour. D'autres présentent un devenir à interroger, en tenant compte de la volonté du législateur de respecter, dans le cadre du SCoT, les principes suivants :

- équilibre entre renouvellement urbain et développement urbain d'une part et préservation des espaces naturels, agricoles et paysagers d'autre part ;
- utilisation économe et équilibrée des espaces, préservation des ressources naturelles et prise en compte des risques.

Plusieurs démarches ont été engagées et se poursuivent sur le devenir des exploitations agricoles existantes, qui sont structurellement menacées. Ces études portent sur des échelles différentes :

- la CAMG : le périmètre couvert exclut alors certaines communes du territoire du SCoT, mais ses travaux incluent parfois Bussy-Saint-Georges,
- l'AEV (Agence Régionale des Espaces Verts) : le PRIF Brosse et Gondoire, finalisé en 2009, concerne 12 communes. Il s'agit de Saint-Thibault-des-Vignes, Lagny-sur-Marne, Montévrain, Chanteloup-en-Brie, Gouvernes, Ferrières-en-Brie, Conches-sur-Gondoire, Villeneuve-Saint-Denis, Collégien, Bussy-Saint-Georges, Guermantes, Jossigny, Serris. Parmi elles, 11 appartiennent au périmètre du SCoT ;

⁸ *Rappels : le PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière) de Brosse et Gondoire n'ayant pas de portée réglementaire, le PPEANP (Périmètre de Protection et d'Aménagement des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains) en vigueur sur le périmètre de la CAMG constitue l'outil réglementaire de préservation des espaces agricoles.*

- l'EPAMARNE : il fait partie des partenaires de la CAMG et de l'AEV, étant donné son rôle en tant qu'aménageur et en tant que propriétaire de certaines surfaces agricoles.

L'agriculture du territoire du SCoT en quelques chiffres

Les travaux évoqués précédemment viennent compléter les recensements agricoles de 1988 et 2010 (qui sont partiels étant donné que certaines données demeurent confidentielles). Les résultats chiffrés de ces travaux sont notamment issus des données AGRESTE du Ministère de l'Agriculture.

En 2010, la surface agricole utile (SAU) représente 2 005 ha, soit environ 19% de la superficie du territoire. Le nombre d'unité de travail annuel en 2010 a été estimé à 35. La SAU est concentrée, notamment sur 3 secteurs:

- 502 ha sur la plaine de Jossigny ;
- 379 ha à Jablines ;
- 278 ha à Dampmart.

L'orientation économique des exploitations est globalement comparable à celle de Seine-et-Marne dans la mesure où elle est :

- dominée par les grandes cultures, de céréales et oléoprotéagineux (45% des communes) ;
- marquée par une présence minoritaire de la polyculture et de l'élevage (15% des communes) ;
- marquée par une présence marginale d'élevage sur 2 communes du SCoT.

La tendance au recul du secteur agricole transparaît à travers différents indicateurs.

Tout d'abord, une augmentation de la taille moyenne des exploitations, couplée à une réduction des emplois agricoles (en unité de travail annuel) : en effet, les données indiquent que la moyenne d'une

exploitation est passée de 46,3 hectares en 1988 à 57,3 en 2010, soit une augmentation de 11 hectares en l'espace de 30 ans. Toutefois, on observe une baisse de cette taille moyenne depuis 2000, qui s'élevait à 62,6 hectares cette même année. Ce retournement de tendance s'explique en partie à travers l'emprise des projets urbains d'envergure qui tendent à consommer des espaces agricoles.

A titre de comparaison, la taille moyenne des exploitations de Seine-et-Marne reste largement supérieure à celle du territoire, enregistrant 127,14 hectares par exploitations en 2010, et ce, s'inscrivant dans une tendance à la hausse depuis 2000 (105,6 ha/exploitation en moyenne). Par ailleurs, les travaux réalisés par l'AEV dans le cadre du PRIF Brosse et Gondoire montrent qu'aucune des exploitations (céréalières notamment) enquêtées n'atteint le seuil de viabilité, la plus grande comptant 161 ha sur Jossigny.

Ces résultats soulèvent des enjeux en termes de pérennité du secteur agricole, d'autant plus que la transmission des exploitations agricoles s'avère problématique. En effet, l'évolution sur 10 ans de l'âge des exploitants montre une forte diminution des jeunes agriculteurs (moins de 40 ans), qui est à mettre en relation avec le passage d'un travail familial à l'utilisation de prestataires de services ou des salariés. Ces résultats soulèvent un enjeu de coût de reprise d'une exploitation pour les jeunes générations.

Enfin, le manque de maîtrise foncière est source d'incertitude pour les agriculteurs. Étant donné le poids des exploitations en baux ruraux et précaires, les agriculteurs ont tendance à avoir peu de visibilité sur l'avenir et de confiance sur le devenir de leur activité. Sur les 27 exploitants, seuls 5 sont propriétaires de leur foncier (*source : étude sur l'agriculture, CAMG 2006*). Plus précisément, l'AEV estime la part des propriétés-exploitations à 26,4% en 2006 (France : 24,4%), la part des baux ruraux et baux précaires à 64,8% (France : 75,6%).

Par exemple, le foncier agricole situé sur les communes de Saint-Thibault-des-Vignes, Bussy-Saint-Martin et Gouvernes est maîtrisé en majorité par la CAMG, l'EPAMARNE et l'État (gestion AFTRP). Le foncier agricole situé à Jossigny est maîtrisé par l'État en quasi-totalité.

Mais des pratiques de diversification locales déjà existantes...

En dépit de ces indicateurs de fragilité, les travaux de l'AEV mentionnent que les exploitations existantes fonctionnent et que les exploitants interrogés se sont pour la plupart déclarés en situation d'équilibre économique. Cette situation est rendue possible par :

- une diversification des activités s'appuyant sur la proximité de zones urbaines, c'est-à-dire vers des activités telles que la location de locaux, activités commerciales, etc. Le rapport de l'AEV précise que s'il est difficile d'estimer la part du chiffre d'affaires de ces activités supplémentaires dans le chiffre d'affaire global, il est en revanche affirmé que sans cette activité complémentaire, les revenus tirés de l'exploitation agricole ne seraient plus du tout suffisants pour maintenir les exploitations en l'état ;
- un maintien des exploitations en tant qu'activité annexe, en attente de leurs transmissions.

La majorité des exploitants a déclaré avoir une ou deux autres activités en plus des activités agricoles (*Etude sur la valorisation des produits agricoles de Marne et Gondoire, 2009*). Les principales tendances de diversification relevées sont :

- La présence d'un point de vente ou d'une boutique dans quelques exploitations, en vue de vendre une partie de leur production soit avec ouverture au public, soit quotidienne, soit hebdomadaire. C'est le cas de 2 exploitations, dont l'une déclare que le chiffre d'affaires généré par la vente des produits est 3 fois plus élevé que celui généré par l'exploitation agricole.
- La location de locaux ou logements : c'est le cas par exemple d'agriculteurs à Conches-sur-Gondoire et à Jossigny qui louent une partie du patrimoine qu'ils possèdent en logement.

Toutefois, le degré de diversification des exploitations de grandes cultures qui constituent la plupart du secteur agricole - reste généralement faible.

...déjà renforcées par des mesures agri urbaines innovantes

En l'état actuel des choses, en laissant les espaces agricoles évoluer au fil de l'eau et sans accompagnement, il ressort des différentes études et enquêtes menées que l'agriculture du territoire n'est pas viable à long terme. En revanche, il existe un véritable potentiel agricole au service d'un développement économique durable, venant en complément de l'intérêt patrimonial et paysager de ces espaces :

- par la mise en place de circuits de commercialisation courts valorisant les produits locaux ;
- par le développement des énergies renouvelables, et des matériaux d'éco-construction ;
- par le maintien d'une ceinture verte d'envergure régionale d'une part, et contribuant à une cohérence nord-sud et est-ouest du territoire d'autre part.

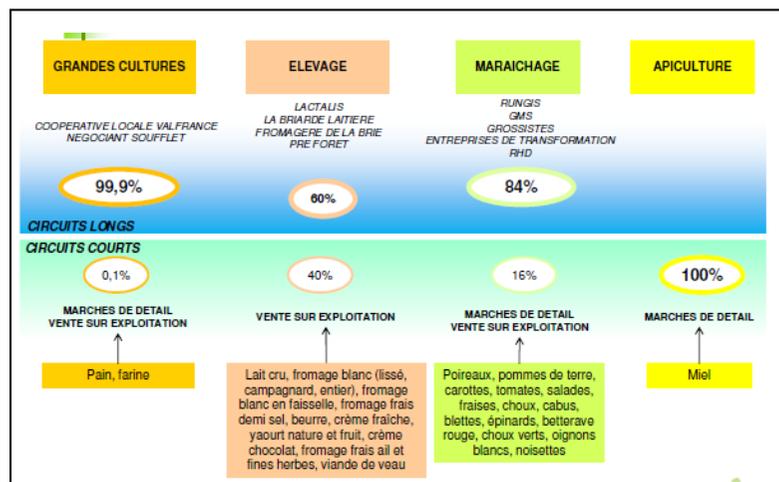
A noter que des actions ont déjà été engagées à travers le PDEL 2007 et se poursuivent dans le cadre des actions agri urbaines depuis 2011 Marne et Gondoire ayant posé les bases de sa compétence Agriculture grâce à son PPEANP.

Ces dispositifs se mettent en place en vue :

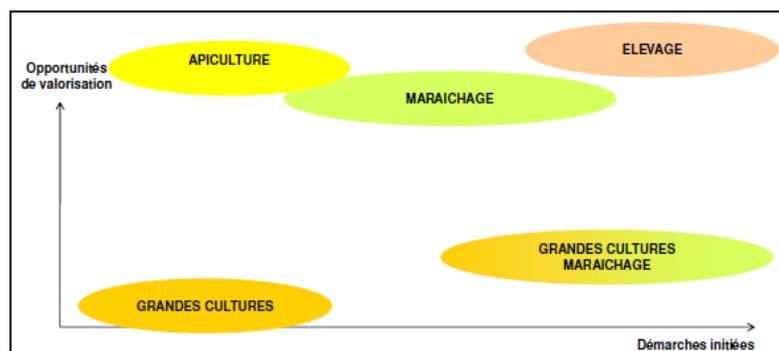
- d'intégrer les conditions d'exercice de l'activité agricole dans le fonctionnement du territoire (à travers l'intégration des circulations agricoles dans les réflexions sur les déplacements et la signalétique par exemple) ;
- de mieux connaître les besoins et problématiques des agriculteurs ;
- de les mobiliser en vue de diversifier leur activité de base ;

- d'étudier de nouveaux débouchés marchés pour les agriculteurs tout en générant des retombées positives sur leur activité économique et sur l'environnement.

Les débouchés actuels des différentes filières agricoles de la CAMG



Potentiels de valorisation des différentes filières agricoles de la CAMG

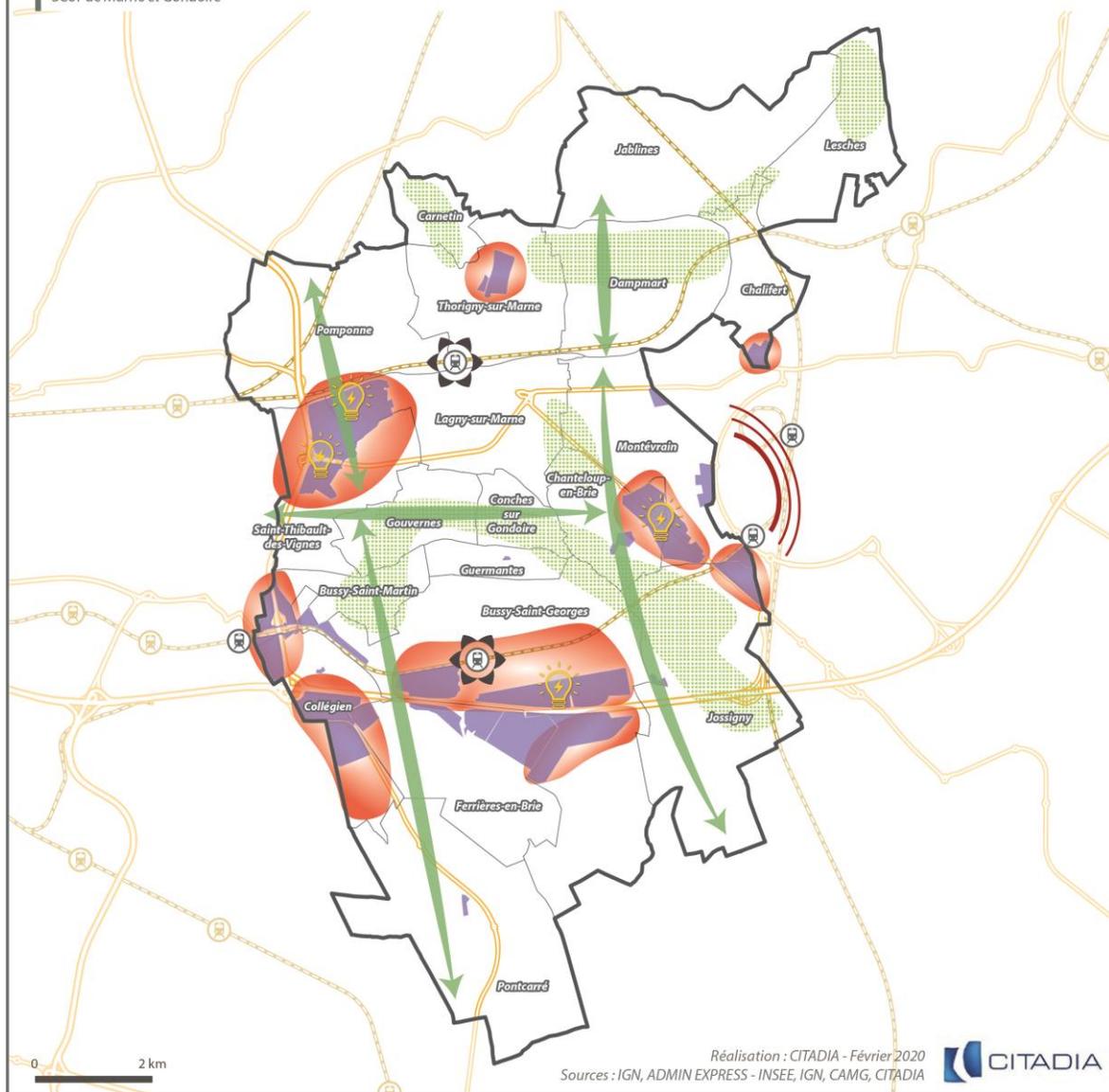


Source : étude de valorisation des produits agricoles de Marne-et-Gondoire, CAMG, 2009

THEMATIQUES	ATOUTS/POTENTIALITES	FAIBLESSES/CONTRAINTES	ENJEUX
Economie	<ul style="list-style-type: none"> • Une économie diversifiée en termes d'activités et de tissu, marquée par un secteur tertiaire et industriel mature • Des ZAE qui détiennent la majorité des emplois du territoire, en faisant de véritables pôles structurant • Des projets qui viendront enrichir le tissu économique local (ZAC du Sycomore et de Montévrain) • Une qualité urbaine et une accessibilité des pôles d'emploi qui continue de s'améliorer 	<ul style="list-style-type: none"> • Un tissu économique mature à pérenniser afin d'en éviter le déclin • Une grande majorité de petits établissements contribuant à une atomisation du tissu économique • Un positionnement économique à affirmer dans un contexte de concurrence régionale et locale, notamment avec la proximité de la CA Val d'Europe et des projets en cours sur ce territoire • Un développement des ZAE à maîtriser pour éviter les risques de vacance et optimiser le foncier économique 	<ul style="list-style-type: none"> • Affirmer le positionnement économique complémentaire de Marne et Gondoire face aux pôles d'emplois importants à proximité • Travailler sur la pérennité des pôles d'emplois actuels (ZAE principalement) dans un objectif de gestion raisonnée de l'espace • Limiter le changement de destination de bâtiments économiques non commerciaux pour une activité commerciale de détail accentuant le phénomène de concurrence entre ces deux types d'activités • Poursuivre l'amélioration de la qualité urbaine des ZAE et leur accessibilité en transport en commun
Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> • Des exploitations agricoles d'intérêt patrimonial et paysager • Des démarches en faveur de la diversification des activités en milieu agricole 	<ul style="list-style-type: none"> • Un risque de déclin économique des exploitations agricoles à long terme 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir un équilibre entre développement urbain et préservation d'espaces naturels • Concilier continuum urbain et continuum d'espaces naturels en préservant la ceinture verte • Maîtriser les fronts urbains • Poursuivre la réflexion sur une diversification des activités économiques agricoles • Encourager les mesures agro-environnementales

Accompagner le développement économique en tenant compte des spécificités et des potentialités locales

SCoT de Marne et Gondoire



Soutenir et accompagner l'attractivité économique

-  Poursuivre la valorisation des abords de gare
-  Veiller au développement d'une complémentarité avec les ZAE voisines
-  Continuer d'améliorer la qualité urbaine et l'accessibilité par les transports alternatifs à la voiture dans les ZAE

Conjuguer développement économique et maîtrise de la consommation d'espaces

-  Valoriser et optimiser le foncier économique
-  Maintenir les espaces agricoles à potentiel de diversification
-  Maintenir un continuum d'espaces naturels et ouverts

Réalisation : CITADIA - Février 2020

Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, IGN, CAMG, CITADIA



7. COMMERCE : MARNE ET GONDOIRE AU CŒUR DE LA DYNAMIQUE DE L'EST FRANCILIEN

L'appareil commercial de Marne et Gondoire s'inscrit au cœur de la dynamique de l'est francilien, du fait du poids de son offre et des dynamiques de projets en cours.

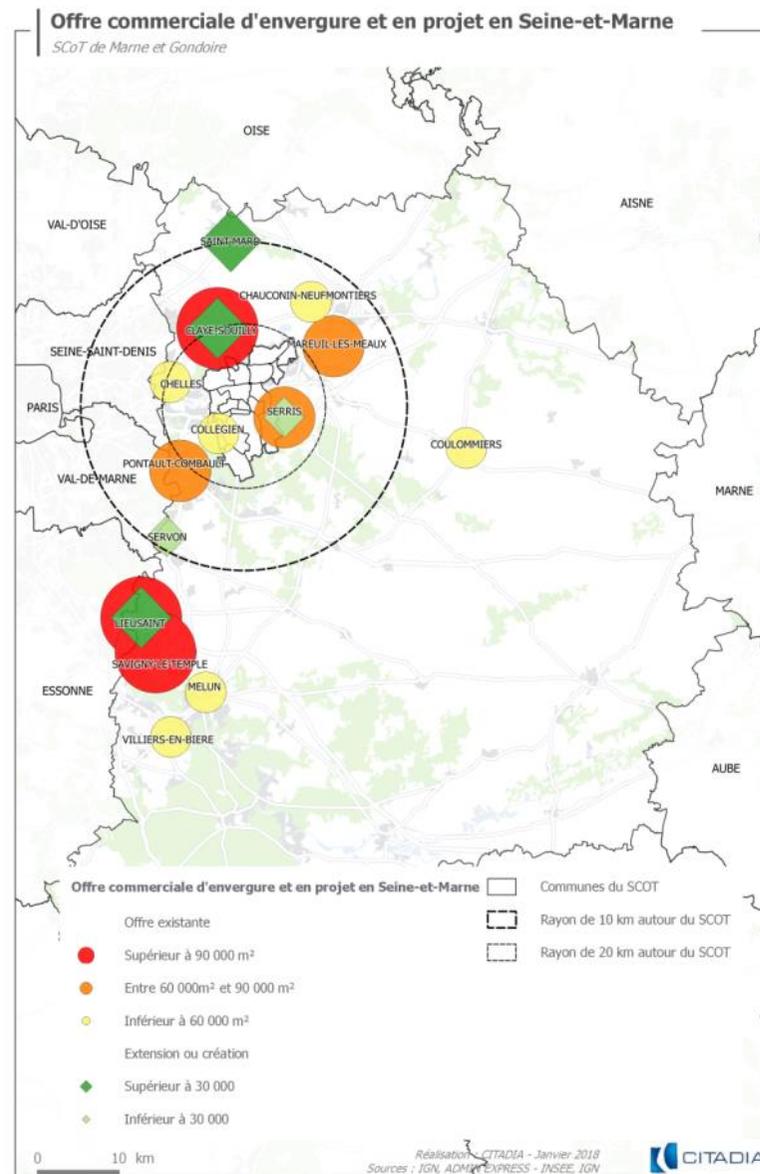
7.1 Une concentration de l'offre départementale et une influence régionale

L'offre commerciale du département est concentrée sur la frange ouest de la Seine-et-Marne. Cette frange ouest se situe à l'interface de la petite couronne parisienne et de la grande couronne francilienne. La concentration de l'offre commerciale sur les franges ouest du département est liée à la concentration de la population sur ce secteur en situation d'interface :

- entre la proche couronne est parisienne et le grand est francilien ;
- bénéficiant d'infrastructures de transport structurantes : A4, A104, RER A, RER E, RER D et réseau Transilien.

Deux secteurs en particulier concentrent l'offre commerciale de l'est francilien et en constituent des centres de gravitation : la commune de Claye-Souilly ainsi que les deux villes nouvelles de Marne-la-Vallée et de Sénart.

Au sein de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, le territoire de Marne et Gondoire possède un poids commercial majeur, notamment grâce à la présence du centre commercial Bay 2, fonctionnant comme le 10^{ème} pôle en termes de surface de vente et de chiffre d'affaires.



On retrouve également 5 pôles commerciaux majeurs dans un rayon de 10 km autour du centre du territoire :

- le centre commercial Val d'Europe à Serris (93 900m² + extension de 30 000m² à venir) ;
- le centre commercial de Claye-Souilly (115 900m² + extension de 30 000m² à venir) ;
- la zone commerciale de Pontault-Combault (71 200m²) ;
- la zone commerciale de Chelles Terre Ciel (43 500m²) ;
- le centre commercial Bay 1 (13 500 m²) et l'avenue de Lingenfeld à Torcy ;
- Le centre commercial « Place Saint-Mard » situé au sein de la ZAC des 2 Moulins à Saint-Mard est ouvert depuis avril 2018.

Aux portes de Marne-la-Vallée et de l'est francilien, les pôles commerciaux de Noisy-le-Grand (Les Arcades) et de Villiers-sur-Marne (Ikea notamment) sont également attractifs et sont situés dans un rayon de moins de 20km du territoire du SCOT.

De la même manière, on retrouve le centre commercial Les Saisons de Meaux à Chauconin-Neufmontiers, grand pôle Seine-et-Marnais, situé à environ 20 km au nord-est de Marne-la-Vallée.

Des projets d'envergure profitables au territoire

Les projets identifiés témoignent du développement de l'urbanisation en frange ouest du département, à proximité de la proche couronne parisienne et dans les pôles majeurs existants. Les projets en question viennent bien souvent renforcer ces pôles d'envergure, avec par exemple :

- la création d'un Retail Park à côté du centre commercial Les Sentiers d'ici 2020 à Claye-Souilly, qui prévoit 33 000m² de surface de vente supplémentaire, soit 50 boutiques ;

- l'extension récente en 2017 du centre commercial Vallée Village de Serris, d'une surface proche de 20 000m² et comprenant une trentaine de boutiques.

Commune d'implantation	Type de projet	Descriptif	Calendrier
Saint-Mard 	Création d'un Retail Park	Dans la ZAC des 2 Moulins, en bordure de la RN2, ce sont 30.200 m ² de surface de vente (44.000 m ² de plancher) qui sont attendus : hypermarché, bricolage, restauration, bazar, services...	2018
Claye-Souilly 	Création d'un Retail Park à côté du centre commercial Les Sentiers	Le centre commercial SHOPPING PROMENADE : 50 points de vente supplémentaires pour une surface d'environ 33.000 m ² de plancher commercial sont attendus dans le cadre de l'ouverture en 2020 de Shopping Promenade, plus connu sous le nom de « Green Center ». Un complexe cinématographique (environ 7.000 m ²) sera aussi ouvert	2020
Servon 	Création/extension d'un Retail Park	Le centre commercial EDEN : Il vient d'ouvrir (Automne 2017) sous la forme d'un Retail parc de 22.000 m ² de surface de vente autour de l'enseigne O Marché Frais. La zone va continuer de se développer sur 23.000 m ² de surface de vente avec Natureo, Grand Frais, loisirs, équipement de la personne etc... Un complexe cinématographique est également prévu (recours en CNAC).	De 2018 à 2020

Source : Données OCLA 2017, CCI 77

D'autres projets sont également en cours sur des pôles moins proches comme :

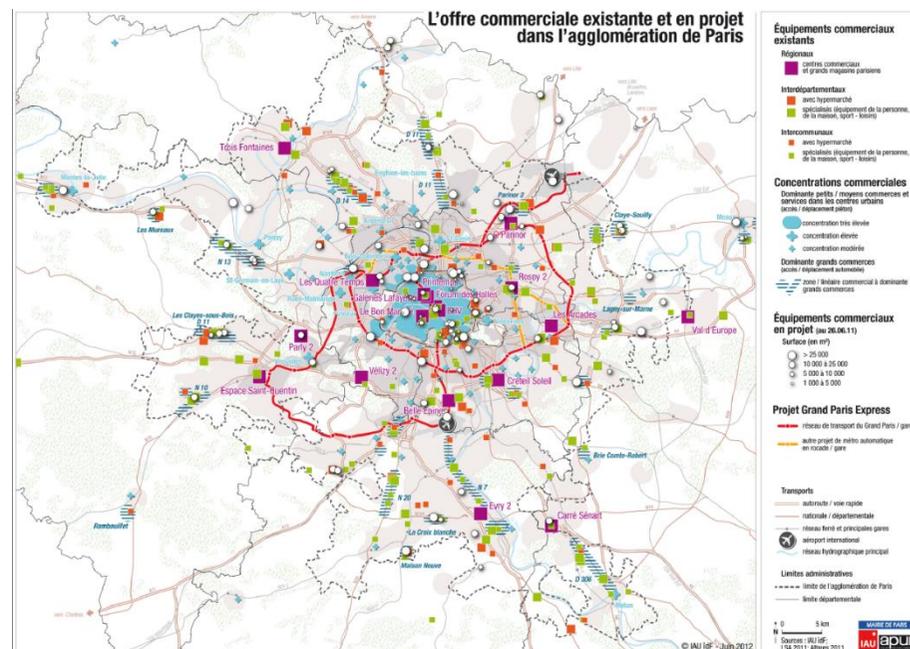
- la création/extension d'un Retail Park à Servon : le centre commercial EDEN qui s'étend sur 22 000m² ayant ouvert à l'automne 2017 et prévoyant une extension de 23 000m² supplémentaires entre 2018 et 2020 ;
- un projet d'hypermarché de 4000m² (avec un drive en plus) sur la commune de Coupvray, le long de la RD934 ;

- la création d'un Retail Park à Saint-Mard dans la ZAC des 2 Moulins à l'horizon 2018.

Le territoire de Marne et Gondoire s'inscrit donc au cœur des dynamiques commerciales de Seine-et-Marne grâce à sa localisation limitrophe ou à proximité des plus grands pôles du département. Cette position est un atout devant profiter au territoire en termes de complémentarité de l'offre actuelle, mais également d'attractivité économique et démographique.

Au-delà des projets commerciaux aux abords du territoire, le positionnement commercial de Marne et Gondoire est aussi à penser en lien avec le développement du Grand Paris Express qui devrait largement faciliter les flux d'utilisateurs et améliorer l'accessibilité aux pôles commerciaux desservis, notamment Les Arcades à Noisy-le-Grand.

Ces changements à venir nécessiteront d'être évalués au regard du rayonnement actuel des équipements commerciaux de Marne et Gondoire (Bay 2 notamment) et de leur capacité de charge respective, de même que celle des infrastructures et aménagements liés aux transports sur le territoire (transports en commun, modes doux).



Source : IAU IdF

Le poids économique du commerce

Le secteur du commerce, des transports et services compte 52,9% des emplois au lieu de travail en 2014, ce qui représente une proportion beaucoup moins importante qu'au niveau francilien (89,1%), mais bien supérieure qu'à l'échelle nationale (46,4 %)

De manière plus précise, le secteur commercial à proprement parler représente 22,1% des emplois salariés du territoire du SCoT Marne et Gondoire (INSEE, CLAP 2014).

Certaines communes sont particulièrement concernées, avec une part du commerce représentant une très large partie des emplois communaux. Il s'agit principalement :

- de grandes communes accueillant des pôles commerciaux d'importance à l'échelle intercommunale comme Collégien (49,6%), Saint-Thibault-des-Vignes (29,3%), Bussy-Saint-Georges (29,0%), Ferrières-en-Brie (28,1%) ;
- ou de petites communes détenant peu d'établissements comme Carnetin (61,1%).

Le commerce reste donc un secteur économique porteur pour certaines communes, mais dévoilant des problématiques différentes selon la position de l'offre commerciale dans le tissu urbain ou en périphérie (Cf. partie suivante)

7.2 Une offre commerciale diversifiée et complémentaire

Préambule

Les priorités du volet commercial du SCoT Marne et Gondoire consistent à identifier les besoins et proposer un modèle d'urbanisme commercial visant à :

- réduire les déplacements longs en voiture ;
- utiliser de manière économe l'espace ;
- favoriser la mixité des fonctions urbaines dans le tissu urbain et rural.

En plus des caractéristiques spécifiques à l'offre et à la demande commerciales, plusieurs types d'organisation spatiale du commerce peuvent être distingués :

- **Les commerces en enveloppe agglomérée** sont insérés dans un tissu urbain mixte, caractérisé par la présence de logements et d'équipements. Il s'agit généralement de centres villes, polarités commerciales de quartier. Le paysage et l'architecture y sont donc typiques des centres bourgs, des centres villes et des quartiers.
- **Les commerces en sites périphériques** correspondent à ceux situés en extension des zones urbanisées, dans des zones d'activités économiques ou en entrée de ville. Il peut s'agir de centres commerciaux, de parcs d'activités commerciales, de zones artisanales et commerciales.

Elles sont généralement situées le long d'une infrastructure de transport structurante. Du point de vue de l'occupation des sols, elles sont la plupart du temps monofonctionnelles, à vocation commerciale ou économique, mais sans habitat ou équipements, contrairement aux zones urbaines en enveloppe agglomérée. Le paysage et l'architecture y sont spécifiques, tout comme l'occupation des sols apparaissant peu optimale. Ces critères sont cumulatifs.

Le territoire recense 3 pôles commerciaux périphériques majeurs :

- le centre commercial Bay 2 à Collégien et Bussy-Saint-Martin ;
- le parc d'activités commerciales du Clos du Chêne ;
- l'espace commercial de Marne et Gondoire (à Saint Thibault des Vignes et Lagny sur Marne).

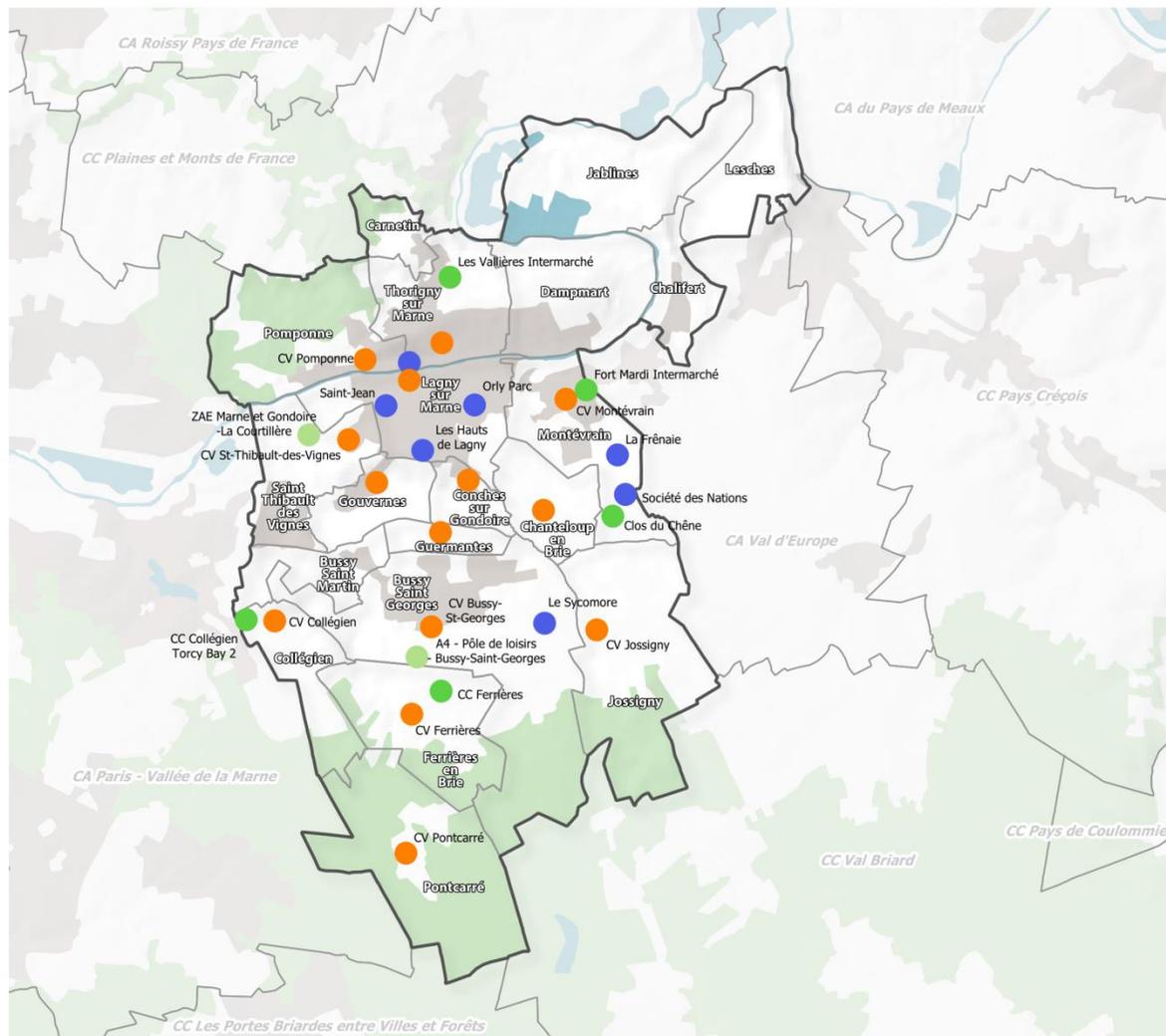
Il existe également des pôles périphériques secondaires que sont :

- Le centre commercial des Vallières à Thorigny-sur-Marne ;
- Le centre commercial du Fort Mardi à Montévrain ;
- Le centre commercial des Hauts-de-Ferrières ;
- La ZAE Marne et Gondoire – La Courtillière.

Les pôles commerciaux agglomérés du territoire du SCoT correspondent à tous les autres pôles commerciaux du territoire à part les 3 précédemment cités, et concernent aussi bien les centres ville que les pôles de quartiers ou les pôles gare.

Les pôles commerciaux de Marne et Gondoire

SCoT de Marne et Gondoire



Type de pôle commercial

- Centre commercial
- Centre-ville
- Pôle de quartier
- Zone mixte, commerciale et artisanale

Réalisation : CITADIA - Février 2020
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, BPE 2014



Une armature commerciale déjà structurée

Le territoire de Marne et Gondoire compte 23 pôles commerciaux dont 3 pôles en site périphériques et 20 en enveloppe agglomérée. Un pôle commercial a été considéré conformément à la définition de la CCI de Seine-et-Marne, soit :

« Un regroupement de commerces proches les uns des autres. C'est une définition qui ne précise cependant ni un seuil en nombre de commerces ou en superficie, ni un seuil de distance entre les établissements. Finalement prévaut plutôt un aspect psychologique à savoir la perception du déplacement par le consommateur. Interviennent donc des aspects d'accessibilité, de visibilité, de trafic routier, de proximité et d'environnement global (urbain, rural, industriel etc...). ».

Au total, le territoire du SCoT offre environ 155 000m² de surface de vente sur les 23 pôles commerciaux identifiés.

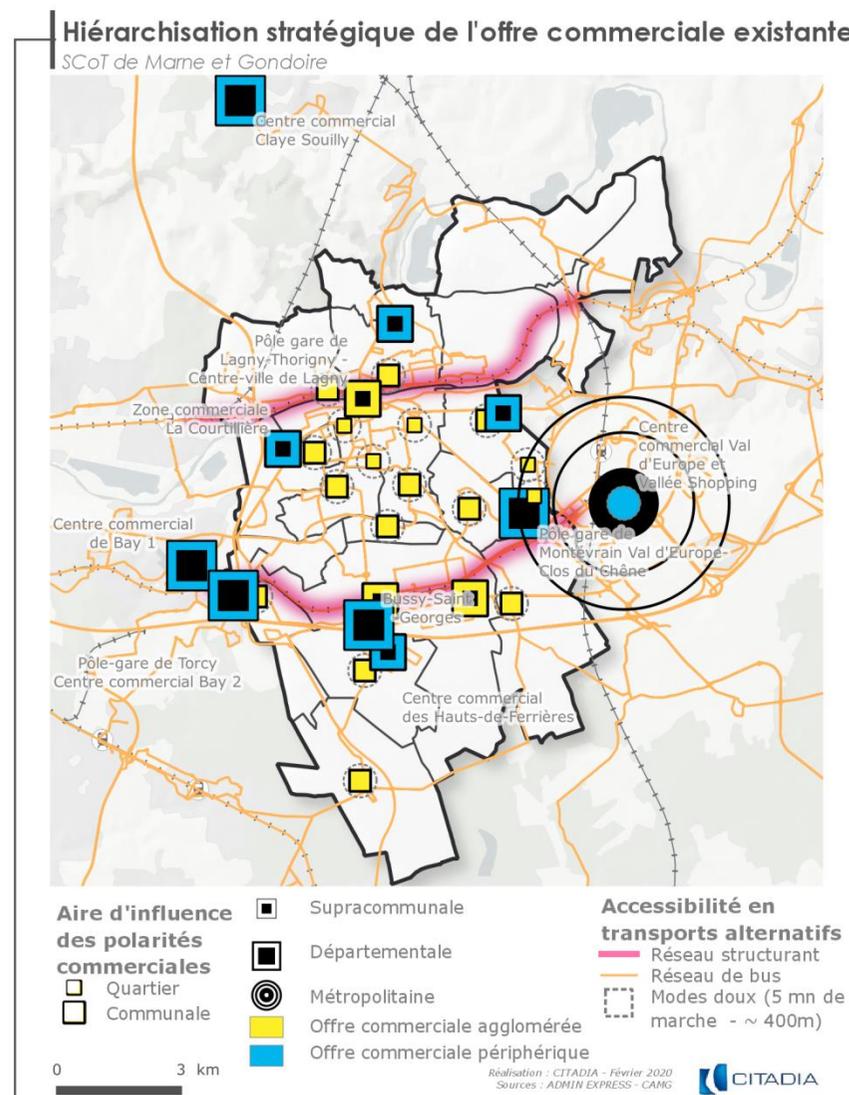
Les 3 pôles commerciaux périphériques qui présentent l'offre commerciale la plus développée sont :

- Bay 2 Collégien : 41 700m² de surface de vente ;
- le centre commercial du Clos du Chêne / Clos Rose : 38 800m² de surface de vente ;
- l'espace commercial de Marne et Gondoire (à Saint Thibault des Vignes et Lagny sur Marne) : 31 300m² de surface de vente.

D'autres pôles commerciaux du même type jouxtent le territoire du SCoT, notamment ceux du Val d'Europe (93 900m² de surface de vente + projets d'extension de près de 30 000m²) et de Bay 1 à Torcy (13 500m²).

Il existe néanmoins deux pôles commerciaux agglomérés du territoire qui se distinguent également et présentent une offre fournie :

- le centre-ville de Bussy-Saint-Georges (10 000m²) ;
- le centre-ville de Lagny-sur-Marne (9 600m²).



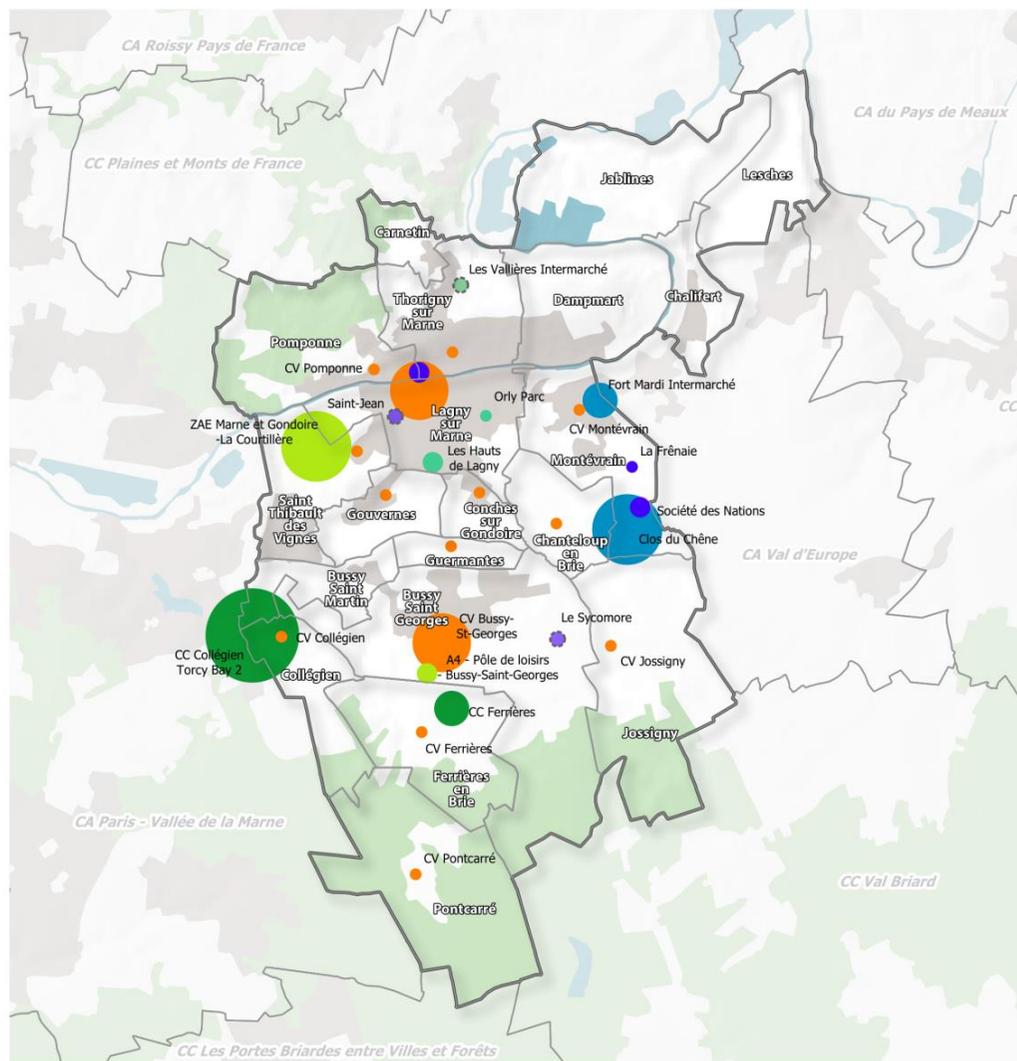
Le reste des pôles de centre-ville et de quartier identifiés détiennent des surfaces de vente beaucoup moins importantes, inférieures à 1 000m² : Montévrain, Thorigny, Pontcarré, Ferrières, Chanteloup, Pontcarré.

A noter que les communes de Lagny-sur-Marne, Pomponne, Thorigny-sur-Marne, Montévrain, Ferrières et Collégien, proposent également une offre plus « intermédiaire », avec des pôles de plus de 1 000m² de surface de vente comme :

- le centre commercial de Ferrières : 6 800m² ;
- le centre commercial de la ZAC des Vallières à Thorigny : 3 000m² ;
- le centre commercial Montévrain Fort Mardi : 2 600m² ;
- le pôle de quartier (pôle gare) Thorigny-Pomponne : 2 300m² de surface de vente ;
- le pôle commercial de quartier de Montévrain Société des Nations : 1 200m², qui sera complété d'ici 2021 par le projet Vinci d'une surface commerciale en pied d'immeuble de 2 000m² ;
- la zone d'activité de Collégien : 1 000m².

L'offre commerciale de Marne et Gondoire en chiffre d'affaire

SCoT de Marne et Gondoire

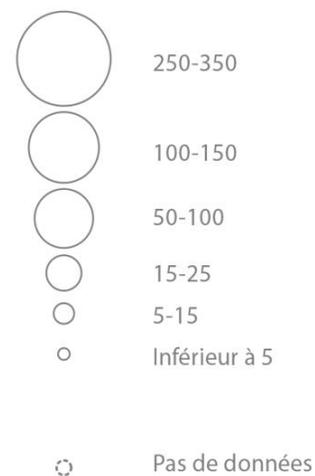


0 2 km

L'offre commerciale de Marne et Gondoire

- Centre commercial
- Centre commercial de quartier
- Zone mixte, commerciale et artisanale
- Centre-ville
- Centre ou parc d'activités commerciales et extensions
- Pôle de quartier

Chiffre d'affaire estimé en 2017 en millions d'euros



Réalisation : CITADIA - Février 2020

Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - CCI, données OCLA 2017



Enfin, différents types de pôles de moins de 500 m² ont été identifiés. Il peut s'agir d'espaces en centre-ville (Saint-Thibault, Collégien) ou de centres et zones commerciales (zone commerciale de Bussy-Saint-Georges échangeur A4, Orly Parc à Lagny).

Les données indiquent que certains pôles commerciaux présentent une surface de vente très conséquente mais détiennent finalement un nombre d'établissements beaucoup moins important que d'autres de plus petite envergure.

A la lumière de l'analyse commerciale par commune en nombre d'établissements (INSEE CLAP 2014 et OCLA CCI 77 2017), on note que :

- la commune de Lagny-sur-Marne se distingue (366 établissements) grâce à la présence du centre-ville, d'une partie du pôle gare et d'une partie de l'espace commercial de Marne et Gondoire ;
- la commune de Bussy-Saint-Georges compte 335 établissements, dont plus de 40% concentrés dans le centre-ville ;
- la commune de Collégien compte 158 établissements principalement situés dans le pôle commercial périphérique de Bay 2 (97 commerces) ;
- Montévrain et Saint-Thibault-des-Vignes comptent respectivement 165 et 158 établissements commerciaux. Leur importance commerciale est portée par Le Clos du Chêne et l'espace commercial de Marne et Gondoire.

Les autres communes restent bien moins fournies en nombre d'établissements, comptant moins de 50 commerces chacune, mais n'en restent pas moins dynamiques en terme de chiffres d'affaire, grâce à certains pôles dynamiques (Cf. partie ci-dessous).

Il s'avère ainsi que les pôles agglomérés des centres villes de Bussy-Saint-Georges et de Lagny-sur-Marne se distinguent d'autres pôles périphériques de grande envergure (notamment Bay 2 et le Clos-du-

Chêne) grâce à la densité de commerces établis dans ces zones, soit 137 établissements à Bussy et 237 à Lagny.

A contrario, les pôles commerciaux périphériques du territoire du SCoT se distinguent, à la fois en surface commerciale, mais également en termes de chiffre d'affaires (CA), restant bien plus conséquents que dans les pôles agglomérés, malgré un nombre d'établissements moins important.

On distingue ainsi :

- le centre commercial Clos du Chêne / Clos Rose, présentant un CA de 100 à 150 millions d'euros ;
- l'addition des CA de l'espace commercial de Marne et Gondoire (à Saint Thibault des Vignes et Lagny sur Marne) s'élève à une fourchette comprise entre 100 et 300 millions d'euros ;
- les centres villes de Lagny-sur-Marne et de Bussy-Saint-Georges présentent respectivement un CA de 50 à 100 millions d'euros chacun ;
- le pôle gare (Thorigny-Pomponne) réalise un CA de 5 à 15 millions d'euros,
- les centres commerciaux de Ferrières et du Fort Mardi à Montévrain réalisent un CA de 5 à 15 millions d'euros.

L'analyse de l'offre commerciale peut être complétée à la lumière de l'indicateur de **densité commerciale**, correspondant au rapport entre l'offre commerciale d'une commune (en nombre d'établissements) et le nombre d'habitants de la commune.

Cet indicateur permet certes de comparer certaines communes entre elles, mais présente d'importantes limites à considérer en amont de l'analyse :

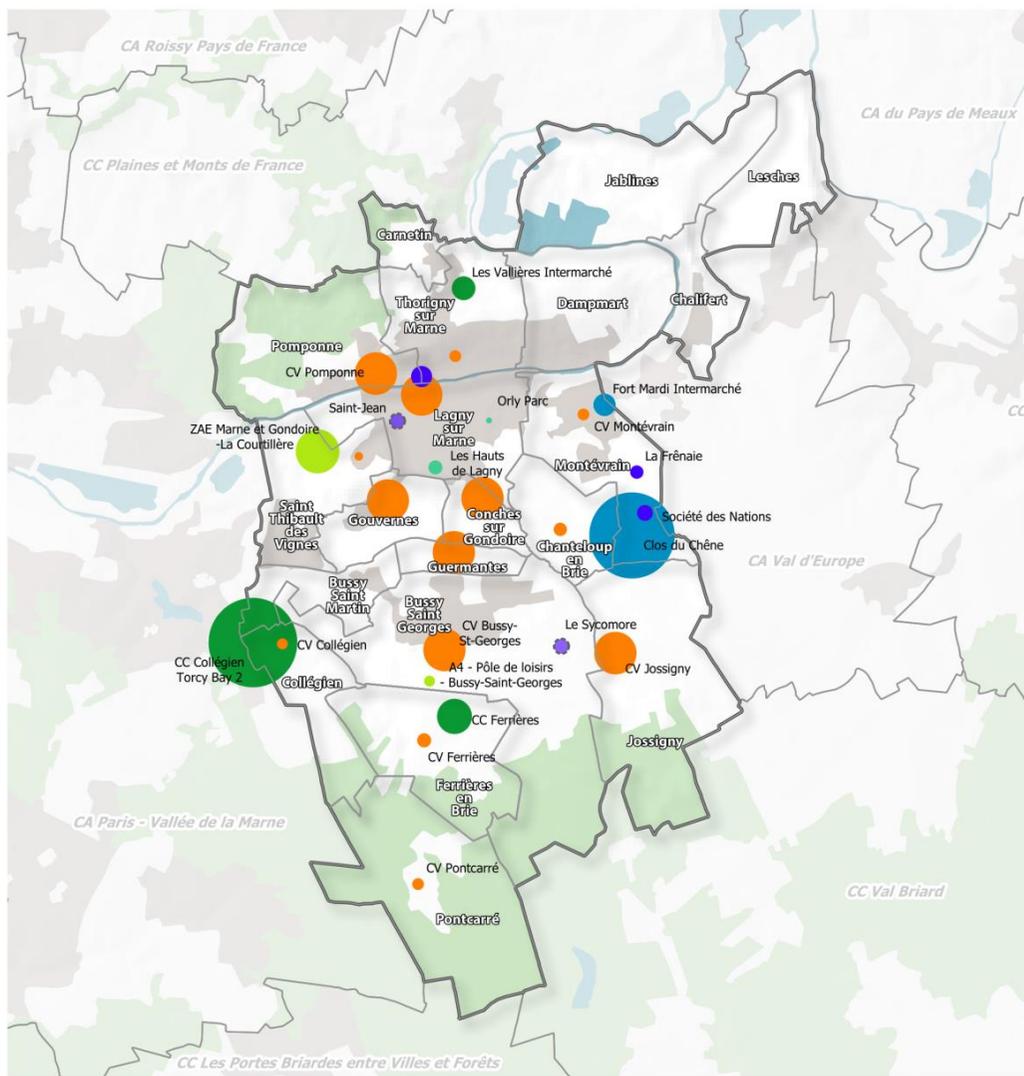
- non prise en compte de l'offre commerciale proche ainsi que de l'accessibilité des établissements commerciaux ;

- rapport entre l'offre de la commune et ses habitants, mais non pas avec la demande, soit les salariés de la commune, les visiteurs etc.

Néanmoins, l'analyse de la densité commerciale permet d'estimer des tendances à l'échelle du territoire du SCoT et de repositionner le territoire dans son environnement immédiat ainsi que dans l'offre départementale. Si les résultats de l'analyse des densités commerciales ne peuvent pas à eux seuls permettre de conclure sur un manque ou une surreprésentation du commerce dans un territoire, ils peuvent cependant participer aux choix des élus en tant qu'outils d'aide à la décision.

L'offre commerciale de Marne et Gondoire en surface de vente

SCoT de Marne et Gondoire



0 2 km

L'offre commerciale de Marne et Gondoire

- Centre commercial
- Centre commercial de quartier
- Zone mixte, commerciale et artisanale
- Centre-ville
- Centre ou parc d'activités commerciales et extensions
- Pôle de quartier

Surface de vente en 2017 en m²



Réalisation : CITADIA - Février 2020
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - CCI, données OCLA 2017



Le territoire de Marne et Gondoire affiche une densité commerciale de 16,0 commerces pour 1 000 habitants en 2014, contre 14,2 en Seine-et-Marne la même année. Ces chiffres inscrivent le territoire comme porteur au sein de l'offre départementale, et se rapprochent finalement plus de la dynamique francilienne, où la densité commerciale s'élevait à 16,9 commerces/1 000 habitants la même année. Il en est de même pour la France Métropolitaine, avec une densité proche, de l'ordre de 16,4 commerces/1 000 habitants en 2014.

L'analyse des densités commerciales sur le territoire du SCoT permet de faire émerger les tendances suivantes :

- une densité commerciale moyenne de 16,0 commerces/1 000 habitants dans l'ensemble du territoire du SCoT, soit une densité supérieure à la moyenne départementale ;
- les communes très fournies en nombre d'établissements comme Bussy-Saint-Georges (12,9 commerces pour 1 000 habitants) et Lagny (17,2 commerces pour 1 000 habitants), enregistrent une densité commerciale parfois plus faible que des communes détenant de grands pôles commerciaux comme Collégien (47,5 commerces/1 000 habitants), ou même que la moyenne du SCoT pour Bussy ;
- les petites communes comme Carnetin, Bussy-Saint-Martin ou encore Jossigny affichent des densités commerciales importantes, au-delà de la moyenne de Marne et Gondoire, comparativement à au nombre de résidents (entre 20 et 30 commerces /1 000 habitants) ;
- les communes détenant des pôles « intermédiaires » présentent des densités commerciales relativement élevées, dans la moyenne du territoire intercommunal.

Enfin, il faut souligner que les différents types de pôles commerciaux identifiés présentent des caractéristiques diverses (surface de vente, de chiffre d'affaires et nombre d'établissements), déterminées par leur typologie agglomérée ou périphérique.

Cette différenciation soulève donc des enjeux différents selon les pôles - mais aussi selon la place de la commune dans le territoire (pôle urbanisé ou commune plus rurale) - qu'il s'agira de distinguer dans le projet de territoire envisagé.

Focus sur le phénomène de vacance commerciale

Les données qui caractérisent l'offre de commerce ne permettent pas de faire ressortir certaines problématiques actuellement cruciales, liées au développement de l'offre commerciale sur le territoire.

En effet, on note aujourd'hui que l'augmentation de l'offre commerciale sur le territoire français ne répond parfois pas à la demande des consommateurs. Cet écart révèle une croissance du parc d'immobilier commercial plus rapide que celle de la consommation des ménages depuis quelques années. Il existe donc une dynamique à deux vitesses entre la capacité de consommation des populations et le développement de l'immobilier commercial.

A ce titre, beaucoup de villes souffrent actuellement d'un manque d'attractivité de leurs pôles commerciaux - en particulier les centres villes des communes de 10 000 à 100 000 habitants - qui enregistrent des taux de vacance commerciale atteignant en moyenne entre 10 et 15%. Ceci est en partie dû à l'inadaptabilité des locaux commerciaux de proximité pour les nouvelles enseignes qui se reportent en périphérie pour trouver un parc immobilier plus adapté à leurs besoins.

Toutefois, cette problématique est aussi valable pour les pôles périphériques au regard des changements de modes de consommation (e-commerce), mais surtout avec l'augmentation du prix du foncier dans les zones d'activités, ce qui participe à l'émergence de friches commerciales ne pouvant au final pas être reprises par d'autres types d'activités - ou même certains commerces - ayant besoin de locaux moins onéreux (Cf. P. Schmit, Secrétaire de l'ADCF, dans le cadre de : Atelier 2 « Vers une vision économique territoriale mesurée et durable », le 19/12/2017).

Etant donné, les taux de vacance recensés dans certaines zones d'activités comme celle de Marne et Gondoire et le Clos du Chêne, le

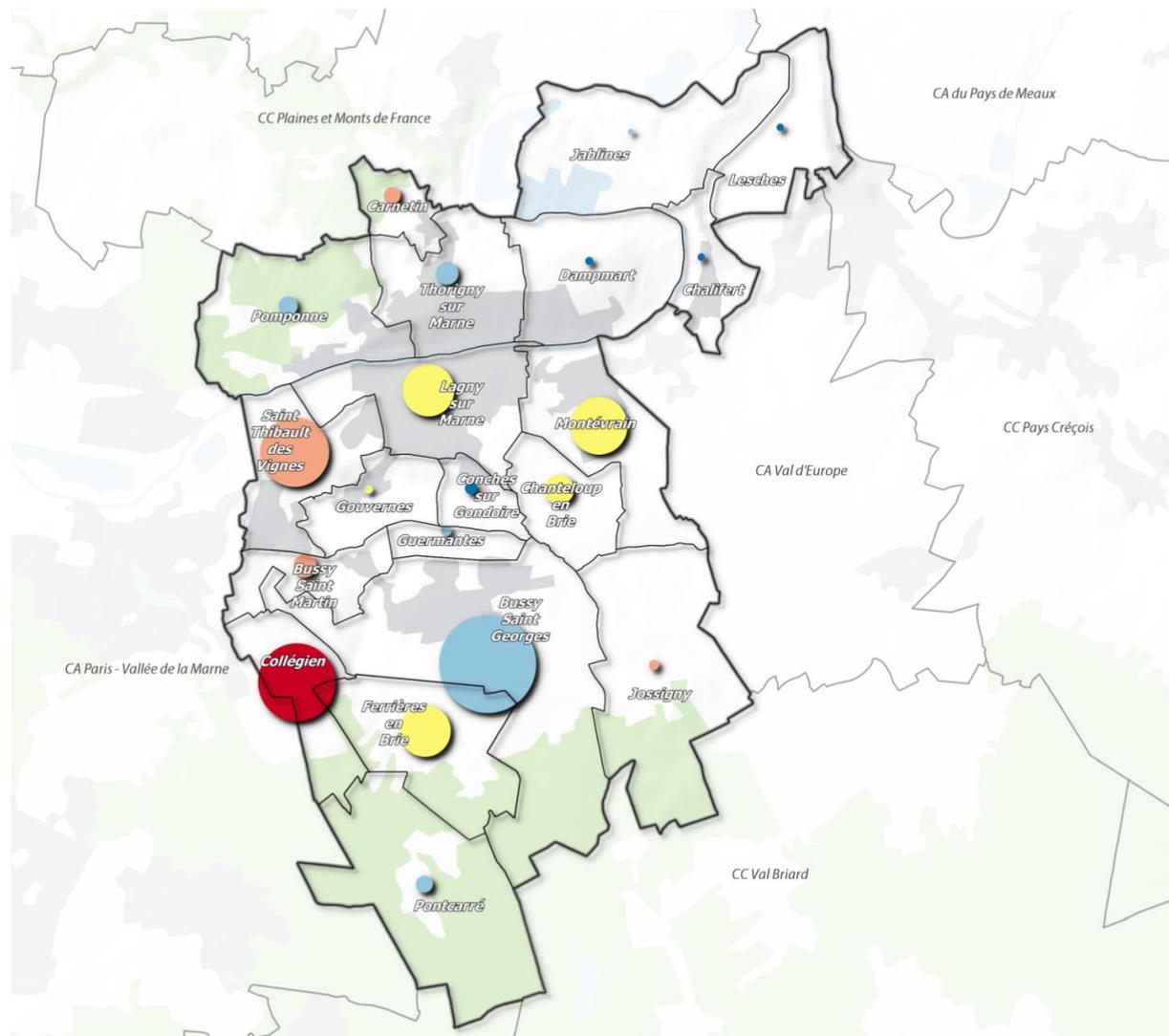
territoire devra porter une attention particulière à ce phénomène et l'anticiper dans le cadre du Document d'Aménagement Commercial et Artisanal.

Enfin, pour compléter l'analyse de l'offre commerciale et juger de la durabilité des opportunités de son développement, ces constats sont à croiser avec les résultats d'analyses concernant :

- le développement urbain pressenti pour les différents secteurs étudiés ;
- l'offre de transports alternatifs à l'automobile existante et en projet pour les différents secteurs concernés ;
- l'existence ou non de potentiel de développement prioritairement en renouvellement urbain.

Densité commerciale et répartition des postes dans le secteur commercial

SCoT de Marne et Gondoire



0 2 km

Réalisation : CITADIA - Avril 2018
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - CCI 77



ATOUS/POTENTIALITES	FAIBLESSES/CONTRAINTES	ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire attractif au cœur de la dynamique métropolitaine ; • Une armature commerciale constituée comprenant une offre commerciale fournie (23 pôles commerciaux), très structurée (hiérarchisée) et diversifiée (pôles commerciaux de proximité et zones périphériques) ; • Un poids du commerce important avec une densité commerciale moyenne supérieure départementale et 22% des emplois salariés du territoire ; • Des pôles commerciaux qui réalisent des chiffres d'affaires très importants, notamment pour les pôles périphériques ; • Des projets commerciaux d'importance à proximité du territoire qui viendra compléter l'offre locale mais peut induire des effets de concurrence avec les pôles existants ; • Des projets d'habitat qui viendront augmenter le nombre potentiels d'acheteurs et sont autant d'opportunités d'améliorer la structuration de l'offre commerciale sur le territoire du SCoT. 	<ul style="list-style-type: none"> • Des pressions urbaines régionales importantes à anticiper en fixant des conditions d'aménagement commercial permettant le développement de projets durables ; • Des risques de friches commerciales à anticiper au regard des besoins d'implantation d'autres types d'activités économiques s'implantant sur des terrains foncièrement plus abordables. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modeler le développement commercial en fonction des prévisions d'évolutions démographiques souhaitées ; • Enrayer les problématiques de taux de vacance dans les zones d'activités économiques (Cf. Zones d'activités économiques) et commerciales visibles sur l'espace commercial de Marne et Gondoire (à Saint Thibault des Vignes et Lagny sur Marne) et Le Clos du Chêne. • Prendre en compte l'enjeu de la vacance commerciale au sein des centres-villes et des centres-bourgs.

7.3 Des niveaux de service différenciés et une forte évasion commerciale

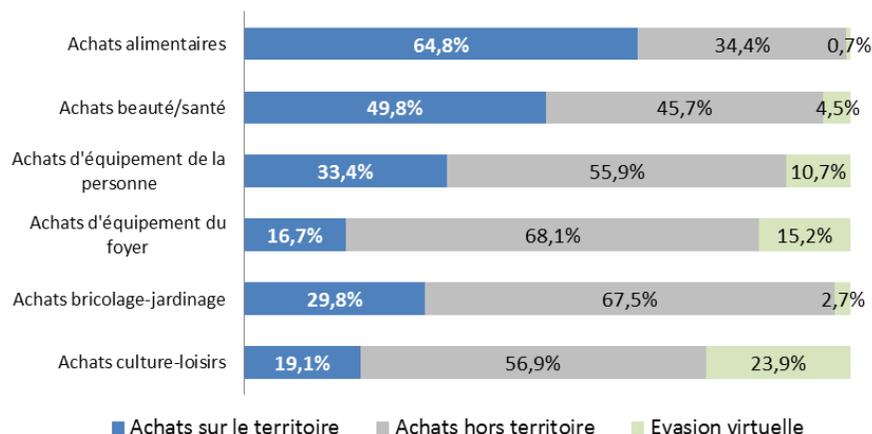
Les grandes tendances du territoire de Marne et Gondoire

Les données indiquent que pour tous types d'achats confondus, les résidents de Marne et Gondoire réalisent plus de la moitié de leurs achats réguliers (commerces sédentaires et marchés) sur le territoire, soit 52%.

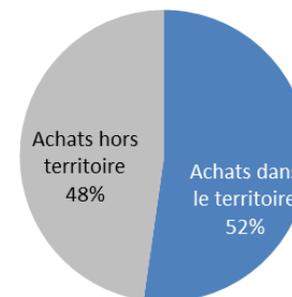
Ce sont pour les achats alimentaires que les pôles commerciaux de Marne et Gondoire détiennent les plus grandes parts de marché. On observe ainsi que 64,8% des achats alimentaires sont effectués à Marne et Gondoire.

Les achats liés à la beauté/santé détiennent également des parts de marché importantes, dans la mesure où 49,8% sont effectués au sein du territoire. Viennent en troisième position les achats d'équipement de la personne qui représentent 33,4% des parts de marché.

Répartition des achats des ménages du territoire par famille de marché (OCLA 2013, CCI 77)



Répartition des achats des ménages du territoire (OCLA 2013, CCI 77)



Des flux d'achats montrant un certain équilibre entre les pôles agglomérés et périphériques

L'analyse des motifs de fréquentation des pôles commerciaux permet de dégager les principales caractéristiques suivantes :

Parmi les pôles commerciaux agglomérés :

1. Les pôles majeurs caractérisés par une offre commerciale dense et diversifiée :

Les centres villes de Lagny et de Bussy-Saint-Georges, représentant une surface de vente d'environ 10 000m², se placent parmi les pôles les plus fréquentés pour toutes catégories d'achats étudiées. En effet, il est à noter que 8,9% des ménages du territoire réalisent leurs achats dans le centre-ville de Lagny, de même que 6,9% fréquentent le centre-ville de Bussy pour les mêmes motifs d'achats. Ces pôles restent surtout fréquentés pour des achats alimentaires et liés à la beauté/santé, le centre-ville de Lagny représentant respectivement 11,7% et 9,5% des parts de marché, et celui de Bussy 9,2% et 10,7% en 2013.

2. Des pôles intermédiaires, qui présentent une offre commerciale relativement variée et concentrée sur l'alimentaire et la beauté/santé :

On observe que les autres centres villes de Marne et Gondoire bénéficient d'une place notable, fréquentés par 3,3% des ménages du territoire, en particulier pour des achats liés à la beauté/santé (6,2%), l'alimentation (4,1%) et dans une moindre mesure, ceux liés à la culture et aux loisirs (1,2%).

Les autres pôles de proximité, principalement de quartier (excepté la Société des Nations à Montévrain) attirent également les habitants du territoire, enregistrant 3,1% des achats totaux des ménages.

A noter par ailleurs que la zone commerciale Fort Mardi à Montévrain et le pôle de quartier Société des Nations de Montévrain se dégagent et représentent à eux deux, 2,1% et 0,7% du total des parts de marché en 2013, tous types d'achats confondu.

3. Le pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne constitue un pôle commercial spécifique

Ce pôle reste principalement tourné vers les achats de beauté/santé : il constitue en effet 2,5% des parts de marché pour ce type d'achat mais ne représente pas un pôle principal identifié pour toutes les catégories.

4. Les marchés forains

De plus, il faut relever que trois communes du SCoT comportent un ou plusieurs marchés sur leur territoire communal, venant compléter l'offre commerciale sédentaire.

La commune de Bussy-Saint-Georges accueille un marché le samedi dans le village et un autre marché en centre-ville qui s'établit les jeudis, samedis et dimanches.

Au nord du territoire du SCoT, les communes mitoyennes de Thorigny-sur-Marne et de Lagny-sur-Marne ont des marchés qui se complètent sur les jours d'ouverture. Le marché de Thorigny est ouvert les samedis alors que le marché de Lagny, ayant une influence importante, au-delà des frontières du SCoT, est ouvert les mercredis, vendredi et dimanche.

Ces marchés permettent de renforcer l'attractivité et la renommée des centres villes des communes.

Liste des marchés

Commune	Lieu	Fréquence
Lagny-sur-Marne	Centre-ville	Mercredi, vendredi et dimanche matin
Bussy-Saint-Georges	Village	Samedi matin
Bussy-Saint-Georges	Centre-ville	jeudi, dimanche matin
Thorigny-sur-Marne	Centre-ville	Samedi matin

Source : CAMG



De gauche à droite : Marché du square Vitina à Bussy-Saint-Georges et Place de la Fontaine, cœur du marché de Lagny

Source : Citadia Conseil

Les pôles commerciaux périphériques :

Dans le territoire de la CAMG, les pôles commerciaux périphériques présentent une offre très fournie et diversifiée, contrairement aux pôles majeurs situés dans l'enveloppe agglomérée.

Autrement dit, le centre commercial Bay 2 à Collégien demeure le principal pôle fréquenté pour chaque catégorie d'achat (14,3% pour l'ensemble), grâce à la très grande diversification de son offre (alimentaire, culture..). L'espace commercial de Marne et Gondoire à Saint-Thibault demeure également très fréquentée avec 6,9% des parts de marché totales du territoire.

A noter que le Clos du Chêne et le centre commercial de Ferrières se positionnent bien après ces pôles en termes d'attractivité, si bien que les centres villes de Lagny, de Bussy-Saint-Georges ainsi que le parc d'activités commerciales de Fort Mardi à Montévrain, captent plus de résidents.

A juste titre, il faut relever que les parts de marché des pôles périphériques d'envergure (Bay 2, l'espace commercial de Marne et Gondoire) avoisinent parfois celles des grands pôles agglomérés (centres villes de Lagny et Bussy-Saint-Georges), témoignant finalement d'un certain équilibre en termes de flux d'achat sur le territoire.



Centre commercial Bay 2
Source : Citadia Conseil

Une évasion commerciale forte, justifiée par la proximité de grands pôles

L'évasion commerciale est assez importante sur le territoire du SCoT, étant donné que 48% des achats des ménages du SCoT sont réalisés en dehors du territoire. Ce chiffre reste très important mais est à relativiser par rapport au contexte très concurrentiel de l'Île-de-France, et particulièrement sur le territoire de Marne-la-Vallée. Ce dernier accueille Village Vallée et le centre commercial Val d'Europe, situés tous deux à proximité immédiate du territoire.

A la lumière des données sur la fréquentation des pôles extérieurs au territoire, on constate de manière générale que certaines catégories d'achats restent peu représentées (*Cf. ci-dessous*). Ainsi, l'absence de certains types de commerces peut induire de nombreux déplacements, parfois longs, pour accéder à l'offre commerciale souhaitée.

Sur le territoire de Marne et Gondoire, les données dévoilent en effet que la plupart des achats réalisés hors du territoire est effectuée dans le département de Seine-et-Marne, et plus particulièrement au sein des grands pôles de proximité.

A priori, les raisons de l'évasion commerciale tiennent à l'existence d'une offre concurrentielle très attractive à proximité du territoire du SCoT, où :

- 15,8% des achats des ménages de Marne et Gondoire sont réalisés dans le **centre commercial Val d'Europe et Vallée Village**. Ils concernent principalement l'équipement de la personne (27,7% des achats), la culture et les loisirs (24,7% des achats) et l'alimentation (13,8%) ;
- 2,7% des achats des ménages sont réalisés dans le centre et la zone commerciale de **Claye-Souilly**, principalement pour la culture – loisirs (6,9% des achats), l'équipement de la maison et de la personne (3,9% des achats pour chaque catégorie).

Ces pôles se caractérisent en effet par :

- Une image et une renommée positive, des espaces de commerces récents et une offre très développée.
- Le développement de leur offre commerciale (Retail Park à Claye-Souilly et extensions diverses à Val d'Europe/Vallée Village), afin d'augmenter leur rayonnement.

De plus, l'absence d'une offre fournie pour certaines catégories d'achats sur le territoire de la CAMG participe du phénomène d'évasion commerciale contrainte. A titre d'exemple, les données soulèvent que l'évasion commerciale est majoritaire pour les équipements de la personne, de la maison et le bricolage/jardinage.

Le phénomène d'évasion commerciale se lit également à travers l'augmentation des nouveaux modes de consommation numérique, particulièrement pour les achats culture-loisirs (23,9%), l'équipement de la maison (15,2%) et de la personne (10,7%) qui ont augmentés entre 2009 et 2013 : + 14,9 points pour la culture-loisirs et + 6,7 points pour l'équipement de la personne.

Cette problématique reste néanmoins à surveiller de près, dans la mesure où le développement du e-commerce risque à moyen terme de libérer du foncier commercial, et donc d'augmenter le nombre de friches commerciales (P. Schmit, Secrétaire de l'ADCF, Atelier « Vers une vision économique territoriale mesurée et durable » du 19/12/2013).

Marne et Gondoire, un territoire attractif pour les populations extérieures
Les pôles commerciaux du territoire sont attractifs pour des ménages extérieurs :

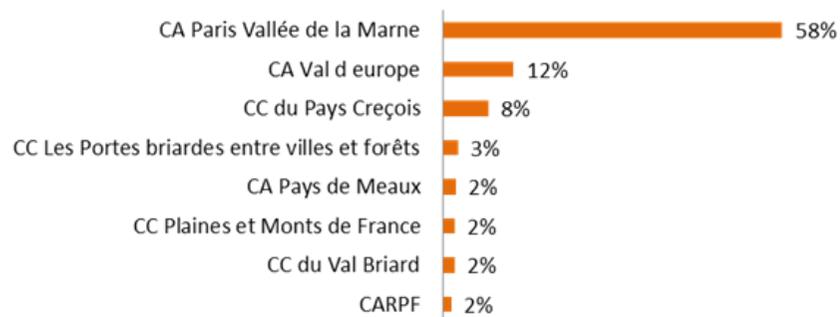
- 47% des achats réalisés dans les pôles du territoire sont réalisés par des ménages non-résidents de Marne et Gondoire;
- 58% des achats réalisés dans les pôles du territoire sont réalisés par des ménages venant de la CA Paris Vallée de la Marne (rôle du centre commercial Bay 2 de Torcy-Collégien) ;
- 12% sont réalisés par des ménages de la CA Val d'Europe.

La captation des non-résidents s'effectue principalement pour des achats liés au bricolage-jardinage, à l'équipement de la maison et la culture-loisirs.

Part des achats des non-résidents dans le total des achats sur le territoire du SCoT (OCLA 2013, CCI 77)

Au global	47 %
Achats alimentaires	39 %
Achats beauté/santé	43 %
Achats d'équipement de la personne	63 %
Achats bricolage/jardinage	77 %
Achats culture-loisirs	67 %
Achats d'équipement du foyer	76 %

Origine des achats réalisés sur le territoire par les habitants d'autres territoires



Source : OCLA 2013, CCI 77

Bien que ces données ne détaillent pas quels types de pôles sont fréquentés par les non-résidents, on relève que la faible représentation de certaines catégories de commerces, correspond aussi à celles recherchées par les non-résidents. Ceci met donc en avant une faible représentation des commerces de bricolage-jardinage en Seine-et-Marne, ou du moins dans un périmètre rapproché du territoire.

ATOUTS/POTENTIALITES	FAIBLESSES/CONTRAINTE	ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> • Des pôles agglomérés majeurs que sont le centre-ville de Lagny-sur-Marne et de Bussy-Saint-Georges qui présentent une offre fournie et diversifiée, dont l'attractivité est renforcée par l'existence de marchés plusieurs fois par semaine ; • Des pôles commerciaux périphériques bien répartis sur le territoire et qui proposent une offre plus variée, complémentaire à l'offre des pôles agglomérés (équipements de la maison, bricolage...); • Des pôles commerciaux globalement très attractifs pour les ménages extérieurs, et particulièrement le centre commercial Bay 2. 	<ul style="list-style-type: none"> • Des pôles agglomérés intermédiaires que sont le centre-ville de Chanteloup-en-Brie, Dampmart, Saint-Thibault-des-Vignes centrés autour d'une offre quasiment exclusivement alimentaire et de la beauté/santé ; • Une évasion commerciale importante pour 2 raisons principales : des pôles environnants très attractifs (loisirs, restauration...) et l'absence ou insuffisance de certaines catégories de l'offre sur le territoire (équipements de la maison, bricolage, jardinage, équipement de la personne, culture, loisirs) ; • Une évasion virtuelle en augmentation qui interroge sur le devenir du foncier commercial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Conforter la diversité commerciale assurant l'attractivité du territoire pour les ménages extérieurs ; - Garantir la complémentarité des différents pôles agglomérés et périphériques pour dynamiser l'offre et répartir les externalités positives générées par chaque pôle ; - Réfléchir aux opportunités, que la proximité des des pôles majeurs commerciaux peuvent apporter au territoire ; • Anticiper l'évolution des modes de consommation dans l'optique de pérenniser l'offre commerciale.

7.4 Vers une meilleure qualité urbaine des pôles commerciaux

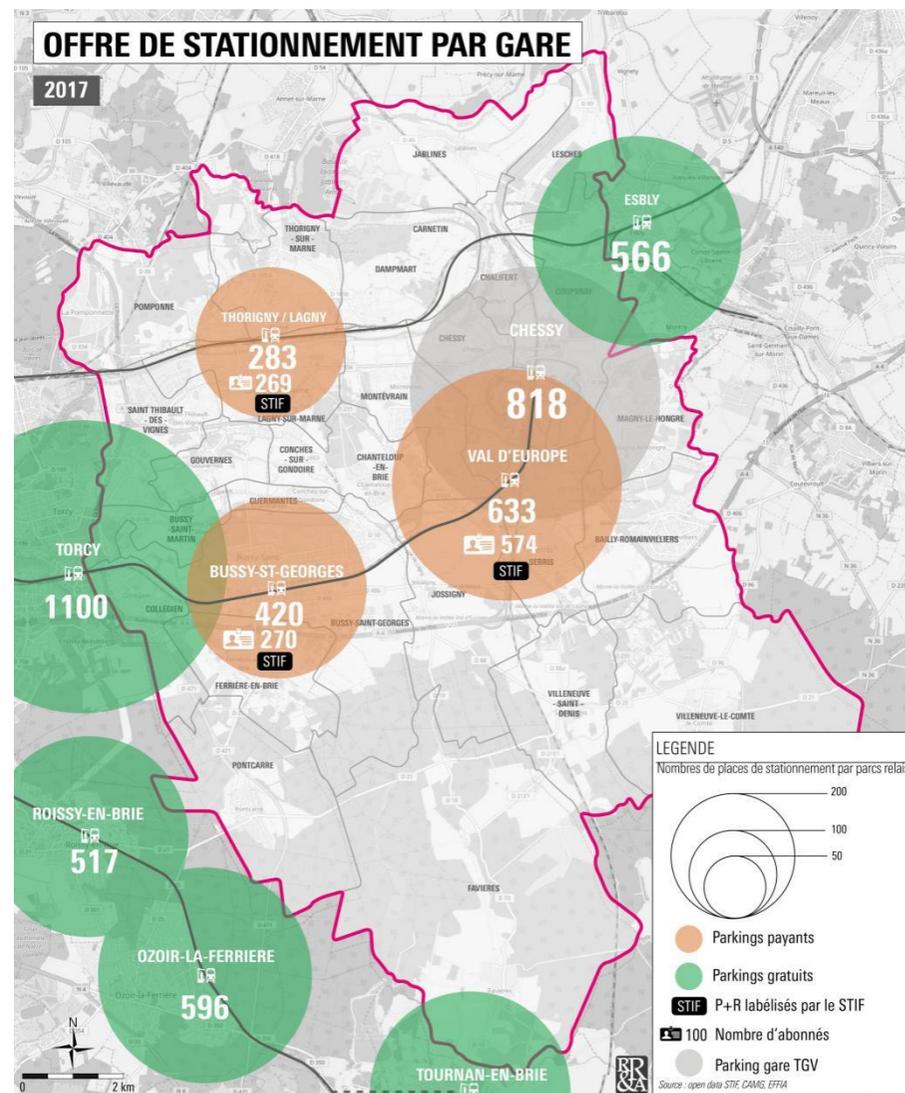
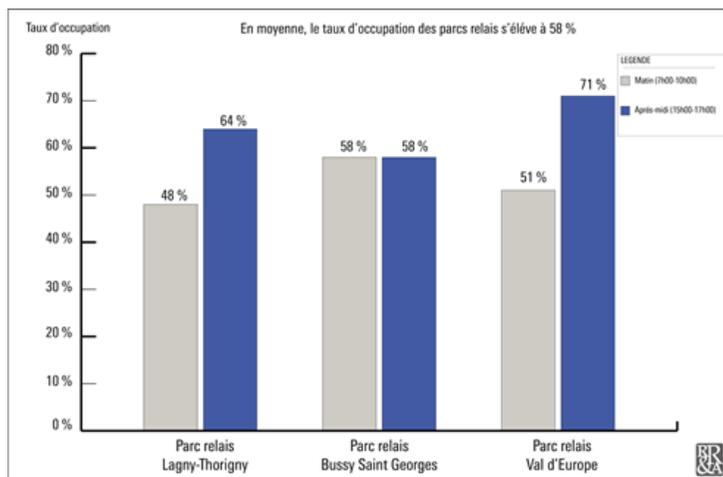
Une accessibilité aux pôles commerciaux à améliorer

Méthode

L'étude de l'accessibilité des pôles commerciaux a été réalisée à partir :

- de l'analyse des espaces publics (terrain, photo aérienne)
- de l'analyse de l'offre (desserte, fréquence) de transports collectifs (via notamment l'étude du SIT sur l'offre de transports collectifs par commune - août 2011),
- de la carte du SCoT de structuration du réseau viaire.

La qualité de l'offre est souvent appréhendée par rapport à l'envergure du pôle et donc des besoins potentiels liés. De plus, concernant les modes doux, la présence d'équipements ou d'aménagements dédiés n'a pas été le seul critère. La lisibilité des parcours et les conditions de sécurité sont également prises en compte.



Exemples de pôles commerciaux en enveloppe agglomérée

Pôle gare de Lagny-Thorigny :

- Facilement accessible en transports collectifs (train et bus) du fait du passage du Transilien est et des rabattements bus Pep's (11 lignes),
- Stationnement automobile difficile pour la seule fonction commerciale,
- Un réaménagement du pôle gare a permis des aménagements adaptés et sécurisés pour les modes doux.

La desserte du pôle commercial « pôle gare de Lagny-Thorigny » est qualitative et semblerait suffisante dans l'optique d'un renforcement du pôle commercial.



*Rue de Marne, Pôle gare de Lagny-Thorigny
Source : Citadia Conseil*

Centre-ville de Lagny-sur-Marne

- Une bonne desserte en transports collectifs du fait de la proximité (5-10min à pieds) de la gare de Transilien et routière Lagny-Thorigny, même si la transition est moyennement lisible entre les deux centralités ;
- Des efforts pour la valorisation du centre-ville en faveur des modes doux (rue piétonne, arceaux à vélos en bord de marne...), malgré un manque d'équipements dédiés à la pratique du vélo, alors que la commune recense 140 places ; une faible lisibilité de l'accès aux transports en commun ;
- Un accès automobile rendu difficile par la traversée de la Marne depuis le nord du territoire ; un trafic fort sur certains axes (D418), ainsi qu'un encombrement de l'espace public par rapport au dimensionnement des rues.

L'offre de desserte à Lagny privilégie surtout l'automobile, alors que les parcours pour les déplacements alternatifs sont à contrario peu lisibles (cycles et transports collectifs). Leur amélioration doit être une condition pour asseoir le rayonnement du centre-ville de Lagny-sur-Marne en lien avec un potentiel commercial historique et qualitatif.



Rue des Marchés / Source : Citadia Conseil

Centre ancien de Thorigny-sur-Marne

- Une proximité (10min à pieds) de la gare Transilien et routière Pep's Lagny-Thorigny mais une transition peu lisible entre les deux centralités ;
- Des accès en modes doux qualitatifs pour les déplacements d'hyper-proximité, malgré l'absence de véritable boucle cyclable en site propre entre le pôle gare et le centre ancien ;
- Des accès automobiles rendus difficiles par la traversée de la Marne depuis le sud du territoire, peu de places de stationnement mais un plan de circulation en cours d'élaboration.



Rue Gambetta / Source : Citadia Conseil

Centre-ville de Saint-Thibault-des-Vignes :

- Des accès en transports collectifs via le réseau de bus Pep's (ligne 25 et 21) mais des fréquences insuffisantes (desserte occasionnelle des lignes 25 et 21 sur certains trajets) qui ne permettent pas d'envisager un renforcement de ce pôle ;
- Des espaces piétons entrecoupés par le stationnement automobile et une absence de voies cyclables ;
- L'offre commerciale est limitée car située à proximité du centre-ville de Lagny-sur-Marne, rayonnant fortement sur le territoire. De plus, l'attractivité du commerce de Saint-Thibault-des-Vignes est faible et ne s'étend pas au sud de la commune (sud RD934) ;
- Des places de stationnement suffisantes pour des achats de proximité.

Tous les critères d'accessibilité permettent d'attribuer à ce pôle un rayonnement limité au quartier ou d'hyper proximité.



Place de l'Église / Source : Citadia Conseil

Centre-ville de Bussy-Saint-Georges:

- Une très bonne desserte en transports collectifs du fait de la présence de la gare RER A et de la gare routière Pep's (bus 22, 26, 44 et 46 aux fréquences soutenues) ;
- Une offre de stationnement développée et qualitative dans le centre-ville ; un réseau viaire largement dimensionné (A4, boulevard de Lagny, avenue du Général De Gaulle) ;
- Une offre de qualité pour les piétons (des espaces publics larges et qualitatifs), et des projets d'amélioration de l'offre cyclable, déjà très développée et qualitative ;
- Un pôle gare en restructuration (amélioration de la circulation, aménagements sécurisés pour les piétons notamment) ;
- Le « nouveau centre-ville » autour du pôle gare, au sud, prend le pas sur la partie nord qui souffre d'un manque de visibilité de ses commerces, en retrait ou dégradés, et s'insérant dans un tissu commercial trop diffus.

Un pôle aggloméré qui présente de bonnes dispositions en matière d'accessibilité durable facilitant son renforcement.



Place Fulgen Bienvenue : Source : Citadia Conseil

Centre-ville de Montévrain :

- Des rabattements bus (lignes 23 et 43) vers les pôles gares de Lagny-Thorigny et de Montévrain Val d'Europe et des fréquences compétitives, en particulier pour la ligne 43 en direction de la gare Val d'Europe ;
- Une offre de stationnement peu développée, des espaces publics peu lisibles, et des rues sinueuses qui ne permettent pas une circulation et des accès souples, malgré la présence des RD934 et D231 à proximité. Des efforts d'amélioration sont toutefois en cours (nouvelle borne électrique et d'autopartage devant la Mairie) ;
- Des déplacements piétons possibles pour de l'hyper proximité, mais des déplacements vélos complexes (absence d'aménagements et déclivité importante).

Un centre-ville au rayonnement restreint car peu accessible et qui soulève des questions sur son positionnement face à sa forte proximité avec un pôle d'importance sur le territoire intercommunal, celui de Fort Mardi (environ 10 min à pied).



Rue Bonne Mouche / Source : Citadia Conseil

Centre-ville de Dampmart :

- Une desserte par les transports collectifs via le bus Pep's 4 qui offre un rabattement vers le pôle gare Lagny-Thorigny mais à une fréquence peu compétitive hormis en heure de pointe ;
- Une offre de stationnement développée mais des conditions d'accessibilité restreintes du fait de la situation au nord de la Marne et du seul lien avec le pôle gare via la D105B ;
- Des espaces publics qualitatifs pour les modes doux.

Un centre-bourg qui présente les conditions d'accessibilité d'un pôle commercial de quartier.



Place du Général Leclerc / Source : Citadia Conseil

Centre-ville de Collégien :

- Une desserte par les transports collectifs via le réseau de bus Pep's (lignes 13 et 46) qui offre un rabattement vers la gare de Torcy (RER A) et Val d'Europe, à travers une fréquence compétitive ;
- Une offre de stationnements proportionnée et une desserte routière importante : A4, A104, D418, D128 vers la gare RER de Torcy notamment ;
- Des déplacements doux facilités par des espaces publics et des équipements de qualité (absence de voie cyclable mais voirie sécurisée).

Un centre-bourg caractérisé par de très bonnes conditions d'accessibilité mais peu de potentiel de développement urbain, au regard de sa proximité avec Bay 2.



Place Mireille Morvan / Source : Citadia Conseil

Centre de Jossigny :

- Une desserte en transports collectifs qualitative via la ligne de bus Pep's (16,42, 44, 46) à la fréquence compétitive et en rabattement vers les gares RER A de Bussy-Saint-Georges, Torcy et de Montévrain Val d'Europe (ligne 46);
- Une desserte routière de qualité via la D406 (liaison inter-urbaine vers Bussy-Saint-Georges), l'A4 et vers Serris, ainsi que la RD10 vers Chanteloup et le sud du territoire ;
- Une offre de stationnement peu lisible (bordure de voie) ;
- Des espaces publics qualitatifs pour les déplacements doux, suffisants pour du commerce d'hyper proximité en dépit de l'absence de voie cyclable.

Un centre-bourg qui présente les conditions d'accessibilité d'un pôle commercial de quartier.



Rue de Lagny / Source : Citadia Conseil

Exemples de pôles commerciaux en site périphérique

Zone commerciale de la Courtillière/ZI de Lagny :

- Une desserte en transports par les bus Pep's (25, 29, 37 et 21) plutôt compétitive, sauf durant le week-end ;
- Une desserte routière de qualité grâce à une offre hiérarchisée : A4 via A104, D934, D418. Des liaisons avec le nord de la Marne plus difficiles (seulement par l'A104). Une offre de stationnement très développée grâce à la présence des grandes surfaces commerciales ;
- Des espaces publics piétons assez peu déployés, surtout pour les franchissements de voiries de grande affluence. Des améliorations visibles, révélant une volonté de qualité urbaine de la zone.

Un positionnement stratégique en entrée de Marne-et-Gondoire et aux carrefours d'axes de transit majeurs à valoriser. Des enjeux de durabilité importants concernant l'amélioration du traitement des espaces publics en faveur des modes doux, et le perfectionnement de l'offre en transports collectifs.



*Avenue de la Courtillière
Source : Citadia Conseil*

Centre commercial Bay 2 Collégien :

- Une desserte en transports collectifs très performante grâce au RER A (gare de Torcy, desserte directe) et aux nombreux rabattements bus Pep's et extérieurs (vers Ozoir, Claye-Souilly) ;
- Une desserte routière qualitative grâce à une offre hiérarchisée : A4, A104, D199, Av. de Marne et Gondoire, Av. Jean Moulin. Une offre routière au rayonnement régional (axes de grand transit) ;
- Un manque de lisibilité pour l'accès au centre commercial en faveur de modes doux.

Un pôle commercial qui joue un rôle de vitrine pour le territoire du SCoT et de trait d'union entre le secteur 2 et le secteur 3 de Marne-la-Vallée, grâce à sa situation et sa desserte stratégique dans la Ville Nouvelle et plus globalement dans l'est francilien.



Centre commercial Bay 2 / Source : Citadia Conseil

Pôles commerciaux et flux de marchandises :

Un trafic routier important sur les axes structurants :

- Autoroute A4 : un réseau de grand transit qui connaît un important trafic poids lourds de passage ;
- Avenue Marie Curie à Bussy-Saint-Georges (D406) : une voie urbaine de desserte de la ZAE Gustave Eiffel et un trafic poids lourds important ;
- La D934 : une voie pénétrante non adaptée au trafic poids lourds de report de transit important en direction du secteur de la CA Val d'Europe ;
- La D418 : une voie pénétrante reliant l'espace commercial de Marne et Gondoire et le centre-ville de Lagny-sur-Marne.

Des entrées de ville commerciales monofonctionnelles mais en cours d'amélioration

L'analyse spatiale et environnementale ci-dessous démontre qu'il existe de grandes différences entre l'occupation des sols dans les pôles commerciaux périphériques et celle dans les pôles commerciaux agglomérés.

Occupation du sol des pôles commerciaux périphériques :

Les zones commerciales périphériques du territoire sont au nombre de 3, mais représentent la majorité des surfaces de vente du territoire du SCoT.

- **2 des zones commerciales périphériques sont récentes** (Centre commercial Bay 2 et zone commerciale du Clos du Chêne) et l'utilisation du sol y a été optimisée.
- L'espace commercial de Marne et Gondoire (à Saint Thibault des Vignes et Lagny sur Marne) est plus ancienne et l'utilisation de l'espace est moins lisible, moins denses. Un programme de requalification a d'ailleurs permis l'amélioration de la qualité urbaine de la zone et sa densification. On constate toutefois un vieillissement notable du bâti ainsi qu'un fort taux de vacance (Cf. Zones d'activités économiques).
- **Des espaces mono fonctionnels**, dédiés aux activités commerciales.
- **Stationnement** : des espaces mutualisés à Bay 2 et au Clos du Chêne ; et une offre plus mixte (des parkings mutualisés et des parkings particuliers) dans l'espace commercial de Marne et Gondoire) .
- **Espaces publics** : des liaisons douces lisibles et interconnectées pour des déplacements sur les sites (trottoirs aménagés avec espaces verts, pistes cyclables, espaces de type « place publique »...).

- **Espaces verts** : des espaces tampons traités en espaces verts dans le Centre commercial de Bay 2 et des espaces verts pénétrants dans la récente zone commerciale Clos Rose / Clos du Chêne (véritable fonction d'espaces de respiration).



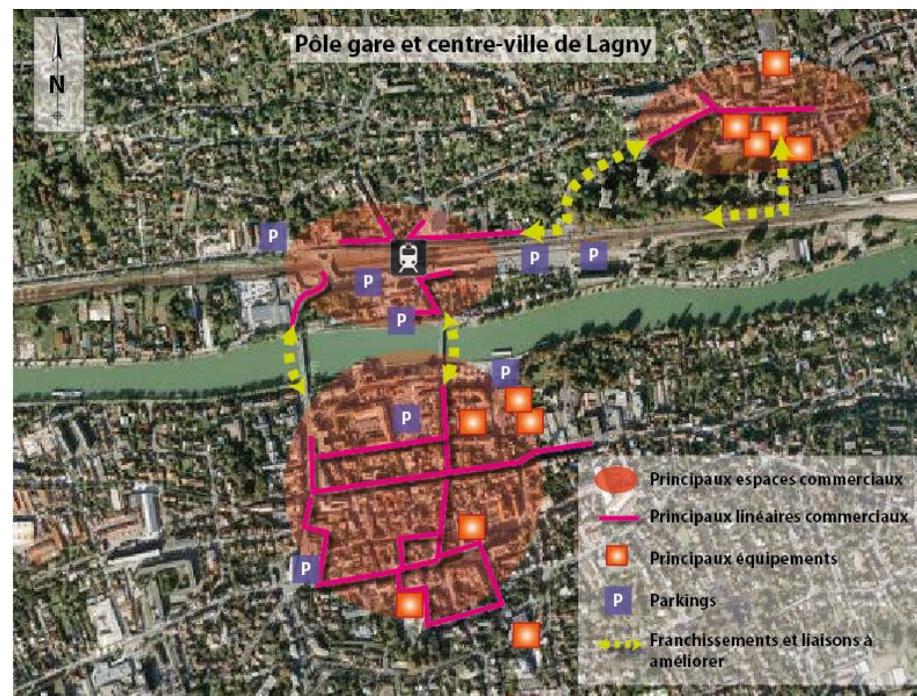


Occupation du sol dans les pôles agglomérés

Le pôle gare Thorigny-Pomponne-Lagny

Exemple du pôle gare étendu au centre-ville de Lagny et Thorigny :

- Les principaux espaces commerciaux sont concentrés autour de la gare et des centres historiques de Thorigny-sur-Marne et de Lagny-sur-Marne ;
- Une mixité des fonctions urbaines : logements, commerces, services, équipements (principaux équipements porteurs d'attractivité, à proximité des linéaires commerciaux en particulier à Lagny) ;
- Le centre historique de Thorigny-sur-Marne : un manque de visibilité dû à la topographie et son caractère plus excentré.
- Le centre-ville de Lagny-sur-Marne : des espaces publics et un urbanisme caractéristique d'un centre-ville constitué et dynamique.
- Peu d'échanges entre les différents pôles, contrevenant avec la notion de « pôle gare » : absence de boucles viaires, rupture de linéaires commerciaux, absence de continuité urbaine ou morphologique, absence de signalétique dédiée aux modes doux, des espaces publics de qualité inégale.

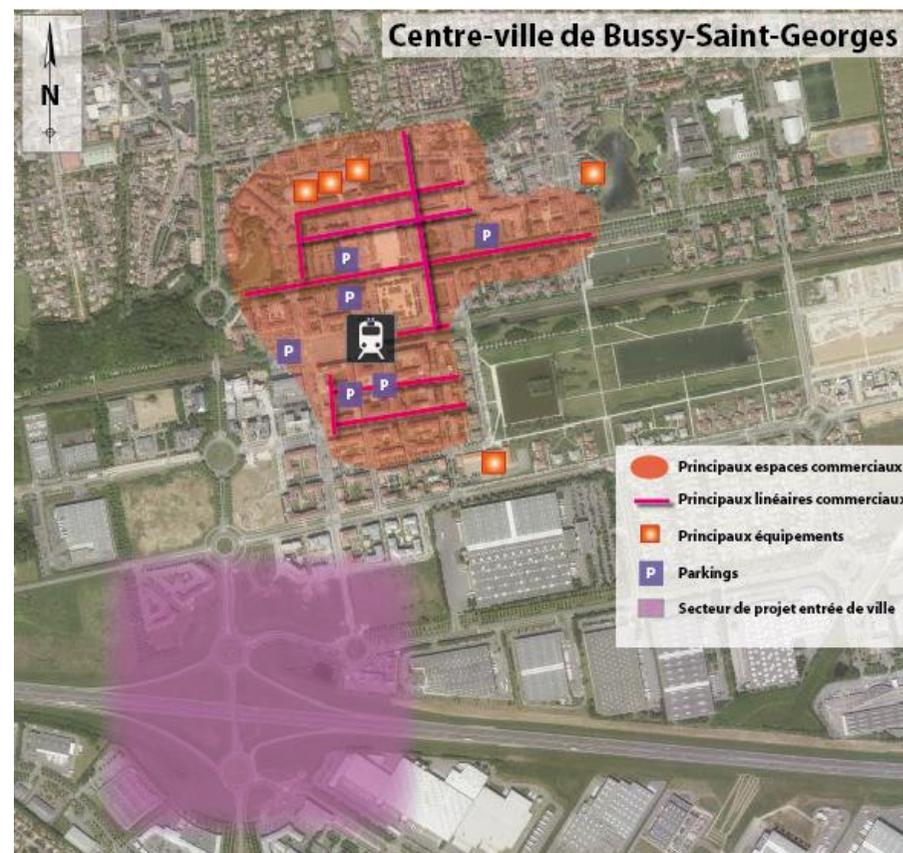


Le pôle urbain à fort potentiel

Exemple du pôle de Bussy-Saint-Georges

- Les principaux espaces commerciaux sont concentrés aux abords du pôle gare et de la Grand Place;
- Une mixité des fonctions urbaines dans le nouveau centre-ville : logements, commerces, services, équipements ;
- Des continuités urbaines et commerciales entre la Grand Place, la gare et les nouveaux quartiers en direction de l'entrée de ville de Bussy-Saint-Georges ;
- Des abords de gare en réaménagement pour une meilleure circulation routière et sécurité piétonne ;

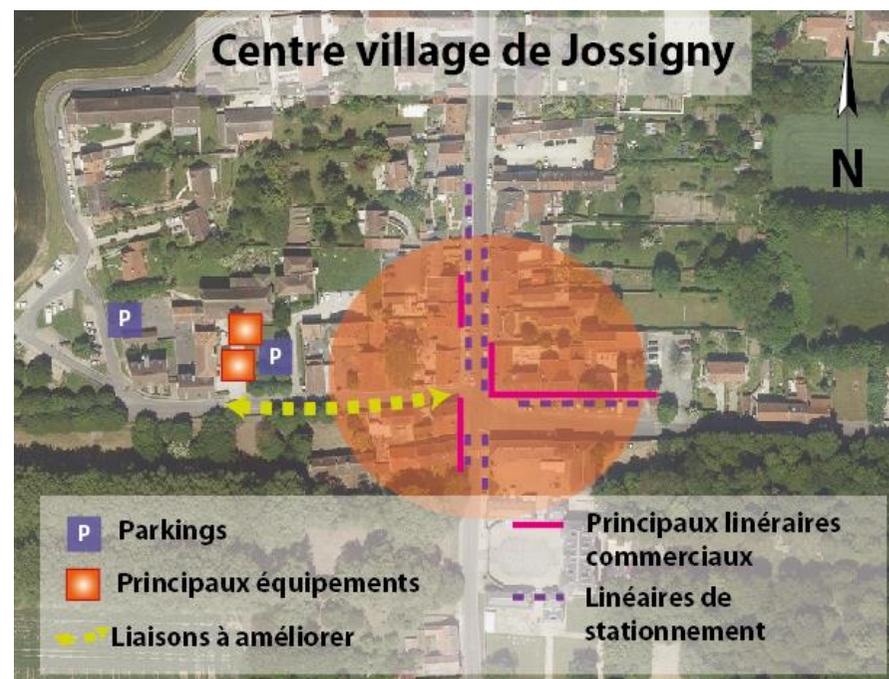
Un pôle commercial élargi qui suit un modèle de développement commercial contemporain, facilement accessible, et devant renforcer son attractivité via l'amélioration des espaces publics pour rayonner dans les quartiers.



Pôle rural de respiration

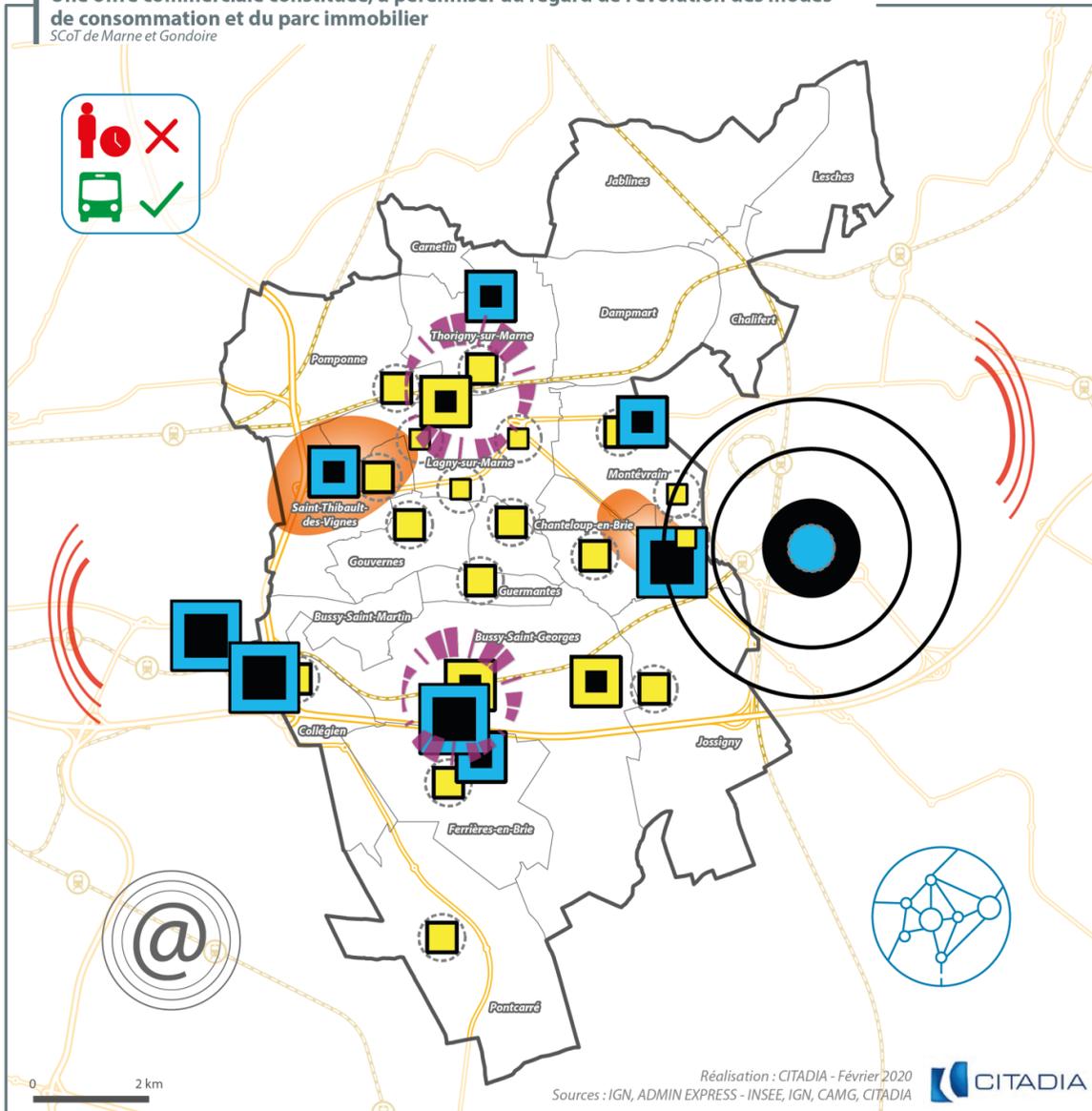
Exemple du pôle de Jossigny

- Les espaces commerciaux sont concentrés dans le centre ancien (bourg) ;
 - Une mixité des fonctions urbaines au sein du bourg : logements, commerces, équipements.
- ⇒ *Un héritage à entretenir et à adapter, notamment en fonction des projets communaux.*



ATOUTS/POTENTIALITES	FAIBLESSES/CONTRAINTE	ENJEUX
<p>Pôles agglomérés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des espaces qui présentent une mixité de fonctions urbaines et des aménagements dédiés aux transports alternatifs en cours d'amélioration (pôle gare de Bussy-Saint-Georges notamment) ; • Une offre de stationnement généralement suffisante, mais qui ne doit pas devenir incitative ; • Un fort potentiel de densification, de requalification : des avantages face à l'enjeu de consommation de l'espace. <p>Pôles périphériques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des pôles vitrines du territoire généralement bien desservis par des axes routiers structurants malgré quelques difficultés, notamment pour les ménages du nord de la Marne ; • 2 zones commerciales récentes dont les aménagements publics sont qualitatifs et attractifs, y compris pour les loisirs (centre commercial Bay 2 et zone commerciale Clos du Chêne). 	<p>Pôles agglomérés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des pôles commerciaux agglomérés dont le développement est parfois éclaté : pôle gare Thorigny-Pomponne-Lagny, pôle multi-site de Bussy-Saint-Georges ; • Des pôles parfois peu lisibles pour les déplacements doux (signalétique, absence de boucle piétonne, absence de pistes cyclables...). <p>Pôles périphériques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des axes structurants pour le territoire du SCoT congestionnés par le trafic de poids-lourds (RD934 particulièrement) ; • Des zones commerciales monofonctionnelles, avec des ensembles parfois peu cohérents. 	<p>Pôles agglomérés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concourir à la structuration des pôles majeurs en incitant leur rayonnement dans les quartiers et au-delà (image, renommée) ; • Soutenir la qualité des pôles de moindre envergure afin d'assurer une offre d'hyper proximité adéquate et soutenable ; • Accompagner les projets de développement urbain ou de renouvellement qui jouxtent les pôles commerciaux et qui sont autant d'opportunités d'affirmation de ces pôles et d'animation locale. <p>Pôles périphériques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la reconnexion des espaces de loisirs commerciaux aux secteurs résidentiels ou mixtes et particulièrement dans le cadre de la densification du Cœur Urbain de Marne et Gondoire ; • Poursuivre les actions visant à améliorer l'espace public dédié aux modes doux dans les pôles périphériques pour véritablement inciter une dynamique de report modal ; • Enrichir la réflexion sur la desserte en transports en commune et alternatifs à l'automobile sur le long terme (desserte en week-end, nouveaux modes de transports), en lien avec les projets de développement urbains, commerciaux et d'équipements.

Une offre commerciale constituée, à pérenniser au regard de l'évolution des modes de consommation et du parc immobilier
SCoT de Marne et Gondoire



Une armature commerciale diversifiée et hiérarchisée...

Aire d'influence des polarités commerciales

- Quartier
- Communale
- Supracommunale
- Départementale
- Métropolitaine

- Offre commerciale agglomérée
- Offre commerciale périphérique

... dont la complémentarité doit être assurée

Des pôles d'intensité commerciale « éclatés » à structurer, dont un est en cours d'aménagement (Bussy-Saint-Georges)

Une proximité des pôles majeurs qui impacte les comportements d'achat

Une tendance vers le e-commerce pouvant impacter l'offre physique

... notamment à travers la qualité urbaine et l'accessibilité des pôles

Des pôles relativement bien desservis en transports en commun, mais une inadéquation avec les horaires d'ouverture des commerces (week-end)

Un réseau de liaisons douces en cours de structuration, devant tendre vers un véritable maillage des différents pôles du territoire

Un vieillissement du parc commercial et des taux de vacance des ZAE qui pose la question de la capacité d'évolution des zones

Réalisation : CITADIA - Février 2020
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, IGN, CAMG, CITADIA



8. UNE OFFRE EN EQUIPEMENTS A RENFORCER POUR REpondre AUX NOUVEAUX BESOINS DE PROXIMITE ET PROMOUVOIR LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE

Le sentiment d'appartenance à un territoire passe notamment par la qualité de l'offre en équipements. Ceux-ci sont garants du dynamisme de la vie locale et du maintien de l'identité territoriale.

La satisfaction des besoins de proximité des habitants est un enjeu important pour l'élaboration du projet de territoire de Marne et Gondoire. La croissance démographique continue que connaît le territoire nécessite d'anticiper les besoins futurs en matière d'équipements communaux et intercommunaux. L'augmentation du nombre d'habitants, ajoutée au vieillissement structurel de la population, soulève de nombreux enjeux quant à la nature et aux capacités d'accueil des équipements existants.

Au-delà de contribuer au maintien de l'identité territoriale, l'offre en équipements contribue à l'attractivité et au rayonnement d'un territoire. Entre le Val d'Europe et les territoires ouest de Marne-la-Vallée, l'offre d'équipements de Marne et Gondoire nécessite d'être développée. Dans le territoire de Marne et Gondoire, le SDRIF prévoit de garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité, mais également d'enrichir et de valoriser le dynamisme culturel francilien et de poursuivre le développement touristique, correspondant au positionnement de la Communauté d'Agglomération.

Sont qualifiés d'équipements de proximité, les équipements à vocation pédagogique, sociale, culturelle, sportive et d'information de la vie locale qui ne concernent pas l'ensemble des habitants d'une commune ou d'un territoire, ou qui n'ont pas vocation supra communale. Sont qualifiés d'équipements structurants les équipements au rayonnement élargi

participant à l'attractivité du territoire et susceptibles d'engendrer des retombées économiques et en matière d'emploi (directes ou indirectes) sur le territoire. Ils ne regroupent donc pas les équipements de services destinés à satisfaire les seuls besoins de la population locale.

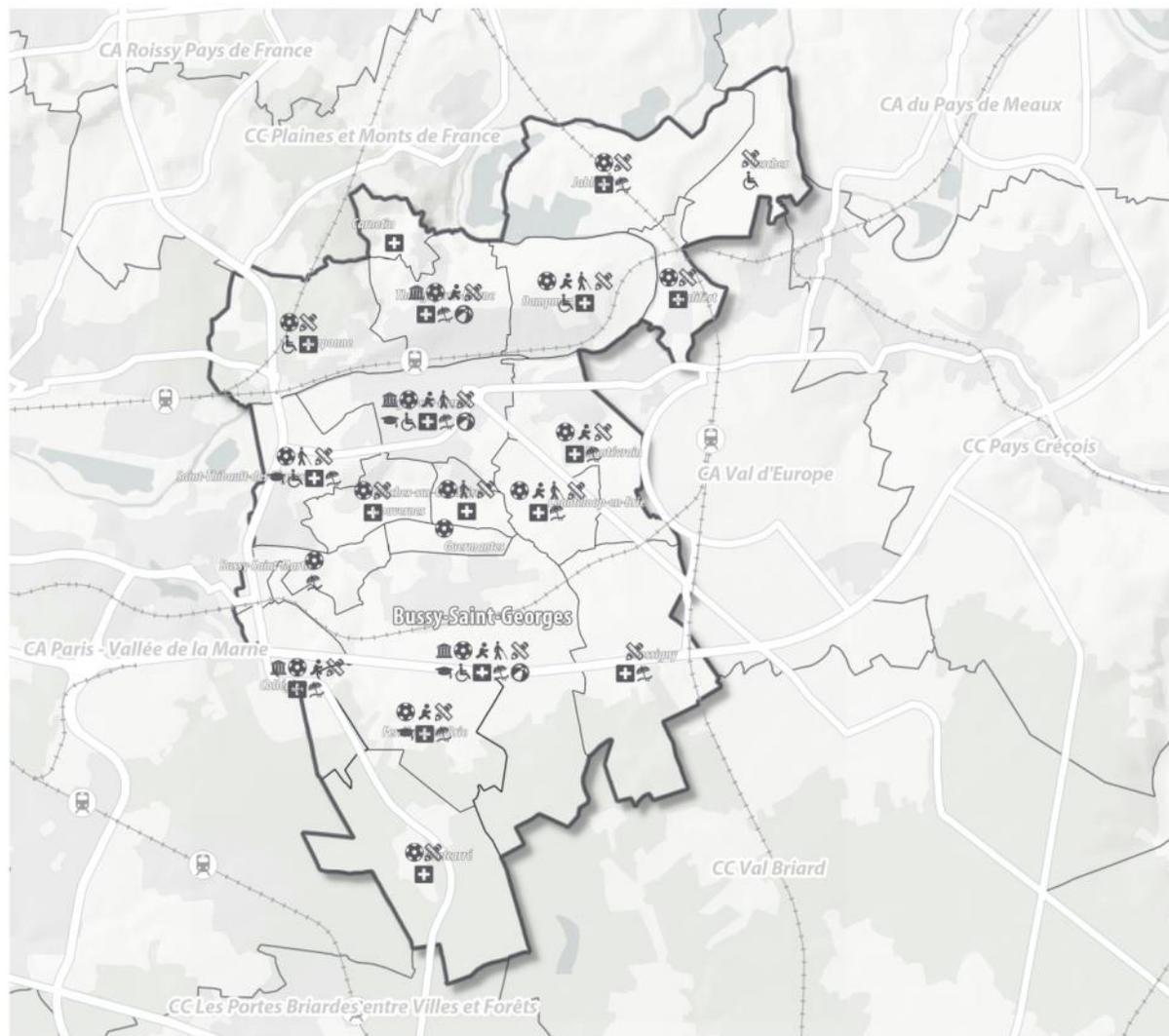
Quelle que soit leur nature, les équipements d'un territoire génèrent des déplacements du fait de leur utilisation. Afin de répondre à l'objectif de réduction de l'usage de l'automobile, le PDUIF de 2014 prône une gestion harmonieuse des équipements d'un territoire par les acteurs publics. Au-delà de son renforcement, l'offre en équipements de Marne et Gondoire doit veiller à promouvoir une mobilité non tributaire de l'automobile.

Pour ce faire, l'offre de mobilités à destination d'un équipement apparaît déterminante (stationnement, desserte en transports en commun, accessibilité cyclable), tout comme son inscription dans l'espace urbain (jalonnement, signalétique, accessibilité PMR). Ces éléments varient selon la vocation de l'équipement, qu'elle soit de proximité ou supra communale.

Si l'ambition de la Communauté d'Agglomération en matière de croissance démographique détermine un besoin croissant en équipements, leur gestion devra s'articuler avec une promotion de déplacements équilibrés et multimodaux.

Offre en équipements sur le territoire de la CAMG

SCoT de la CA de Marne et Gondoire



Type d'équipement

-  Culturel
-  Sportif
-  Accueil de la petite enfance
-  Accueil de personnes âgées
-  Accueil de personnes handicapées
-  Scolaire
-  Formation initiale
-  Santé
-  Tourisme et loisirs
-  Activités extra-scolaires

0 2 km

Réalisation : CITADIA - Août 2017
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, BPE 2014



8.1. Petite enfance : une offre inégale qui tend à se développer

Une offre variée mais insuffisante, génératrice de nombreux déplacements

Le territoire du SCoT dispose d'une offre d'équipements relatifs à la petite enfance bien répartie géographiquement. En outre, les solutions de garde d'enfants sont variées et répondent globalement à la multiplicité des besoins en la matière.

Le territoire compte :

- **de nombreux établissements d'accueil** : des crèches collectives, familiales, des haltes garderie, des établissements multi accueil... ;
- **des établissements d'accompagnement** : un centre de Protection Maternelle et Infantile (PMI), des Relais Assistantes Maternelles (RAM)... ;
- **des assistantes maternelles ou garde à domicile.**

Les communes les plus rurales ne disposent pas d'effectifs et de moyens suffisants pour être équipées. En revanche, certaines communes d'importance démographique en sont toutefois encore dépourvues : Saint-Thibault-des-Vignes, Conches-sur-Gondoire ou Ferrières-en-Brie.

La ville de Bussy-Saint-Georges, quant à elle, est la plus fournie. Au total, elle offre une capacité de 370 places, auxquelles s'ajoutent les 60 places possibles dans les structures associatives et privées, sans compter les futurs établissements dans le cadre du développement de la ZAC du Sycomore.

A noter toutefois que la commune montre une saturation de ces établissements dans la mesure où les effectifs recensés dépassent largement la capacité de charge présentée : 460 effectifs, soit 110 enfants supplémentaires que la capacité de charge communale.

La ville de Lagny-sur-Marne, qui présente une population moins jeune, permet uniquement l'accueil de 70 enfants dans les crèches, micro-crèches et centres multi-accueil (Source : CAF 2017).

La carence de l'offre en équipements liés à la petite enfance entraîne de nombreux déplacements hors de Marne et Gondoire, souvent réalisés via des modes motorisés. En plus de rallonger les temps de parcours, cette inégale répartition de l'offre entraîne une surcharge des véhicules en circulation et en stationnement, à même d'entraîner des problématiques de congestion et de stationnement sauvage.

Il apparaît ainsi que les capacités d'accueil des structures dédiées à la petite enfance nécessitent d'être développées au sein du territoire, en particulier dans les communes en situation de carence, tout comme de potentielles solutions de garderies à domicile. Afin de fluidifier les circulations et de réguler la surcharge ponctuelle d'automobiles liée à ces équipements, des réflexions sur le stationnement à proximité des établissements peuvent également être engagées.

La relative jeunesse de la population du SCoT corrélée à la croissance démographique projetée, doit encourager les communes à anticiper une hausse des besoins en équipements de petite enfance, et des déplacements y étant liés.

Une politique départementale volontariste et des réseaux spécifiques pour pallier les manques

Ce retard en termes d'équipements relatifs à la petite enfance se constate à l'échelle départementale. Deux plans d'envergure ont été élaborés par le Conseil Départemental de Seine-et-Marne s'intitulant « 1 000 places pour la petite enfance » 2006-2010 et 2010-2014 afin de favoriser la création d'équipements et de modes d'accueil innovants.

Il existe également un réseau de micro-crèche « Au Pays des Enfants » établis sur les départements de Seine-et-Marne, de la Somme et de L'Oise, proposant la garde d'enfants à temps plein ou partiel dans de petites structures d'accueil (environ 10 enfants) et dont l'une d'entre elles est implantée à Chanteloup.

8.2. Education et formation : une offre globalement satisfaisante et polarisée

Une offre d'enseignement du premier degré en expansion

Les effectifs de l'enseignement primaire mettent en lumière une offre concentrée sur Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne et Thorigny qui détiennent plus de 60% des effectifs scolaires des écoles maternelles et primaires du territoire en 2017 (soit 7 049 élèves sur un total de 11 494). Montévrain reste également une commune polarisante dans la mesure où la commune dispose de plusieurs écoles regroupant presque 1 000 élèves.

A noter que la plupart des communes disposent d'écoles maternelles et primaires (ou seulement l'une des deux), excepté Bussy-Saint-Martin, Carnetin et Guermantes qui sont dépourvues de tout équipement scolaire. Bussy-Saint-Martin a toutefois mis en place un transport scolaire à disposition des familles afin d'acheminer les enfants aux écoles de Bussy-Saint-Georges. Les enfants de Carnetin se rendent quant à eux à Thorigny-sur-Marne. Lesches dispose uniquement d'une école maternelle, les enfants se rendent à Jablines pour l'école élémentaire.

Soulignons ici que les plus petites communes peinent à se doter d'équipements scolaires et que certaines perdent des effectifs dans leurs écoles, alors que ce type d'équipement constitue pourtant un critère déterminant pour de jeunes familles désireuses de s'y installer. Ils conditionnent, par la même occasion, l'attractivité de la commune et sa dynamique démographique.

A ce titre, le développement des ZAC sur le territoire prévoit d'implanter des équipements scolaires du premier degré, notamment à :

- Bussy-Saint-Georges (ZAC du Sycomore) : 8 écoles maternelles et élémentaires prévues à l'horizon 2024.

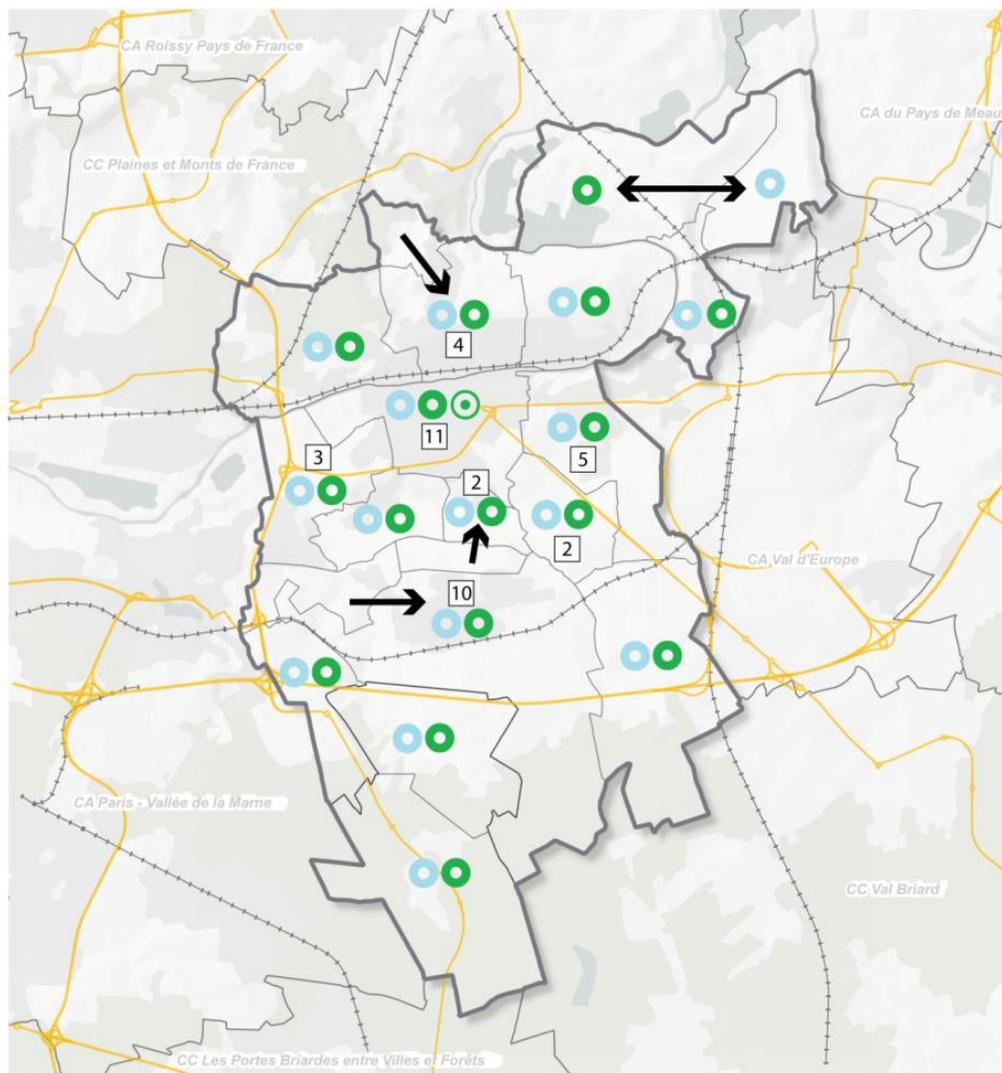
Ce futur développement renforcera d'autant plus la capacité d'attractivité du pôle de Bussy-Saint-Georges et pourrait affecter les dynamiques des communes moins pourvues en équipements scolaires.



*Groupe scolaire Louis Braille à Bussy-Saint-Georges, Ecole du Clos de la Fontaine à Chalifert
Sources : Citadia Conseil*

Les équipements scolaires du primaire sur le territoire

SCoT de Marne et Gondoire



Établissements scolaires

-  Ecole maternelle
-  Ecole élémentaire
-  Etablissement privé
-  Nombre d'établissements dans la commune (si supérieur à 1)
-  Trajet domicile-étude

0 2 km

Réalisation : CITADIA - Mars 2018
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, BPE 2014



Un enseignement secondaire et supérieur concentré dans les pôles urbains du territoire

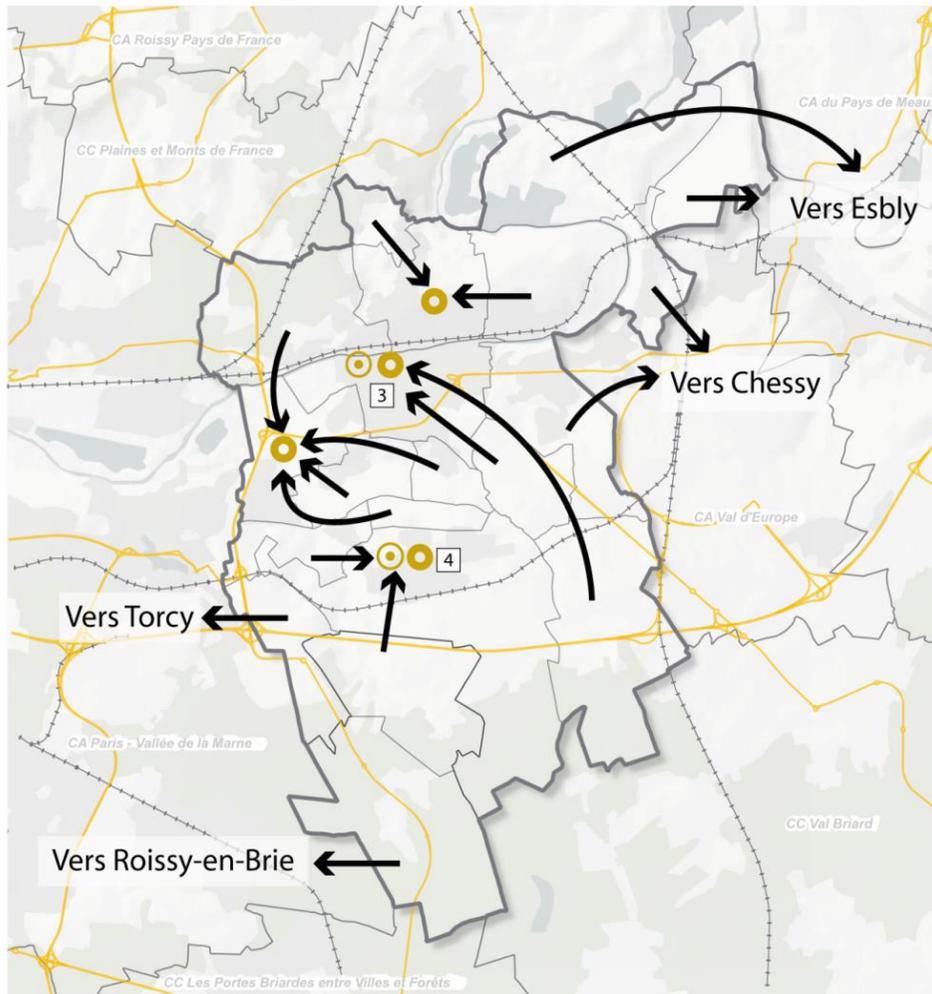
Les effectifs de l'enseignement secondaire montrent une offre encore plus polarisée dans les pôles urbains de Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne et Thorigny. Saint-Thibault reste également une commune polarisante dans la mesure où la commune dispose d'un collège qui regroupe plus de 450 élèves. Par ailleurs, Montévrain accueillera un collège à l'horizon 2019 dans le cadre du développement de la ZAC de Montévrain Val d'Europe, ainsi qu'une antenne universitaire pour la rentrée 2023.

Les établissements scolaires et universitaires de Marne-La-Vallée viennent compléter l'offre de formation. La Cité Descartes du Val Maubuée est composée d'une université (Université Paris Est Marne-la-Vallée), une quinzaine de grandes écoles, plus de 50 laboratoires de recherche et d'un Centre scientifique et technique. Le pôle universitaire du Val d'Europe accueille quant à lui l'Institut de Formation de Soins Infirmiers (IFSI) de l'hôpital de Lagny-sur-Marne, des formations dans les domaines suivant : intelligence économique informatique et communication, management innovation et ingénierie des services, tourisme, qualité sécurité environnement et santé protection et économie sociales (Serris, Val d'Europe, 2017).



*Collège Marcel Rivière à Lagny, Lycée Martin-Luther-King à Bussy-Saint-Georges
Sources : Citadia Conseil*

Les équipements scolaires du secondaire (collèges) sur le territoire SCoT de Marne et Gondoire



Établissements scolaires

- Collège
- Etablissement privé
- X Nombre d'établissements dans la commune (si supérieur à 1)
- Trajet domicile-étude

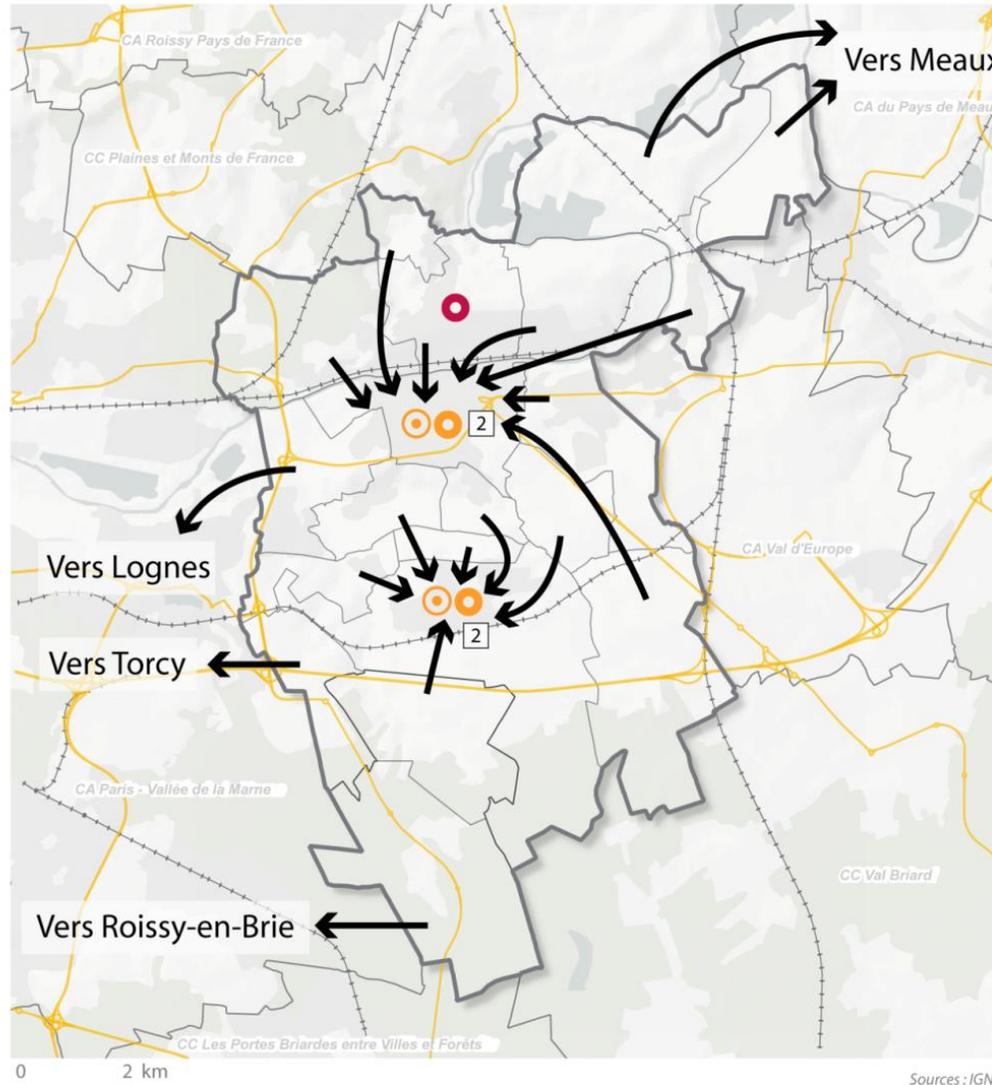
0 2 km

Réalisation : CITADIA - Mars 2018
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, BPE 2014



Les équipements scolaires du secondaire (lycées) sur le territoire

SCoT de Marne et Gondoire



Établissements scolaires

-  Lycée général et technologique
-  Lycée professionnel
-  Etablissement privé
-  Nombre d'établissements dans la commune (si supérieur à 1)
-  Trajet domicile-étude

Réalisation : CITADIA - Mars 2018

Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, BPE 2014



Des structures d'accueil dédiées aux activités extrascolaires hétérogènes

Si la scolarité occupe une grande partie de la vie des enfants et des adolescents, elle ne leur permet pas de pratiquer autant qu'ils le voudraient les disciplines sportives, artistiques, culturelles... Les activités extrascolaires permettent de satisfaire ces besoins, essentiels à l'équilibre des jeunes habitants et au renforcement du lien social les unissant.

Le territoire compte :

- **des établissements d'encadrement des jeunes** : une Maison des Jeunes à Lagny-sur-Marne, un Espace Jeune à Bussy-Saint-Georges, un centre pour préadolescents à Collégien, un club de Jeunes à Dampmart et Lagny-sur-Marne, un Point Information Jeunesse à Lagny-sur-Marne, un Espace Jeune à Montévrain, un service Jeunesse à Thorigny-sur-Marne, une Maison de l'Adolescence est créée à Saint-Thibault-des-Vignes, « Le Réservoir » à Lagny, un Espace Jeunes à Guermantes.
- **de nombreux centres de loisirs** : il existe plus de vingt centres de loisirs ou structures équivalentes dans le territoire du SCoT. Seules les plus petites communes ne sont pas équipées.

Le territoire du SCoT dispose d'une offre d'équipements dédiés aux activités extrascolaires tout à fait satisfaisante. Les besoins exprimés aujourd'hui devraient être prochainement satisfaits au travers de la concrétisation des différents projets de créations d'équipements.

De nombreux flux domicile-étude internes au territoire invitent à une réflexion sur les modes actifs

La forte polarisation des équipements d'enseignement du premier degré et secondaires dans les communes de Lagny-sur-Marne, Thorigny-Saint-Thibault et Bussy-Saint-Georges génère des flux entrants importants au sein de ces communes. Comme le montre la saturation du pont en X, itinéraire d'accès principal au collège de Thorigny pour les communes du sud de la Marne, cette polarisation entraîne une surcharge du réseau routier et des épisodes de congestion.

Afin d'y répondre, la promotion des modes actifs semble particulièrement adaptée. En effet, majoritairement réalisés dans un rayon inférieur à 3km pour les flux internes au territoire, les déplacements vers les établissements du premier et second degré donnent à voir un potentiel de report modal. Ce dernier pourra être favorisé par des aménagements physiques, mais également des dispositifs réglementaires d'apaisement de la circulation.

Répondant à la croissance prochaine des effectifs scolaires, les futurs établissements de Bussy-Saint-Georges et Montévrain bénéficieraient d'une desserte efficace en transports en commun, notamment en termes de fréquence aux heures de début et de fin de journée scolaire.

Une offre de soin croissante mais géographiquement concentrée

Les grands objectifs du SDRIF en matière de santé

Le SDRIF adopté en septembre 2013 présente l'axe stratégique de développement à suivre en matière d'équipements de santé. Il prévoit notamment de favoriser une offre de soins accessible à tous à travers :

- « L'amélioration de l'accessibilité, la desserte par les transports collectifs et une meilleure coordination des équipements de proximité (centre de santé, professionnels de santé libéraux etc.) ;
- l'amélioration de l'accès aux soins [...] en particulier ceux qui ont des préoccupations spécifiques (âge, handicap, etc.) ;
- [au regard du vieillissement de la population] combler les déficits d'offre [...] dans le domaine du handicap ou des structures d'hébergements pour personnes âgées, diversifier cette offre [...] et mieux répartir ces équipements [...]. » (SDRIF, 2013).

Il préconise ainsi :

- « d'insérer les équipements sur des sites bien desservis en transports collectifs ;
- d'implanter les grands équipements générateurs de flux importants à proximité d'une gare de niveau métropolitain ;
- d'assurer une intégration environnementale pour minimiser les impacts sur l'eau, l'air, l'espace, l'énergie et la production des déchets. » (SDRIF, 2013).

Des équipements sanitaires et sociaux insuffisants et en baisse

Plus du tiers des communes du SCoT comprend moins de 5 médecins, personnel médical et paramédical.

Avec 75 médecins généralistes, 111 spécialistes et près de 192 travailleurs médicaux et paramédicaux en 2016 (INSEE, BPE 2016), le territoire souffre d'une densité de professionnels de santé encore trop faible (7,53 médecins généralistes pour 10 000 habitants) pour répondre efficacement aux besoins de la population. En 2016, alors que la densité médicale (médecins généralistes) de Seine-et-Marne était de 7,58 médecins pour 10 000 habitants, elle atteignait 9,52 pour l'ensemble du territoire national et 13,60 pour l'Île de France (cf. tableau ci-contre).

La densité des médecins spécialistes reste toutefois plus élevée que celle du département mais inférieure de 9 points à celle de la Région. Les écarts se creusent lorsque l'on étudie en détails les différents corps de métiers. Le territoire souffre notamment d'un déficit chronique d'infirmiers : il s'établit un rapport de 1 à 3 avec le département.

Soulignons également que la situation médicale se détériore sur le territoire, dans la mesure où Marne et Gondoire enregistre fin 2017, 62 médecins généralistes contre 75 en 2016 selon l'INSEE. Ceci s'explique en partie à travers :

- le vieillissement du corps médical : 61% des médecins sont aujourd'hui âgés de plus de 55 ans contre 22% en 2008 ;

- l'accroissement de la population (+9,2% entre 1999 et 2009 et +3,1% entre 2009 et 2014) qui s'accroîtra dans les prochaines années ;
- le nombre insuffisant d'installations pour compenser les départs en retraite et les fermetures ou déménagements d'établissements de soins (Source : (étude Compas pour Marne et Gondoire, août 2016).

Parallèlement à cette offre, il existe 7 établissements de santé sur le territoire du SCoT Marne et Gondoire :

- le centre hospitalier de Marne-la-Vallée à Jossigny (GHEF) ;
- le service psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent du CH Marne-la-Vallée qui a été maintenu à Lagny sur le site Saint-Jean ;
- la clinique de soins de suite et de réadaptation à Montévrain ;
- le centre de dialyse Nephrocare Marne-la-Vallée à Jossigny ;
- 3 centres d'imagerie médicale (hors GEFH) à Lagny, Montévrain et Bussy-Saint-Georges.

Par ailleurs, dans le cadre de la ZAC Saint-Jean, un projet de pôle santé mené par l'ARS est en cours sur le site Saint-Jean de Lagny et regroupera plusieurs professionnels de santé (médecins généralistes, infirmiers, orthophonistes, psychologues...). Un EHPAD doté de 110 lits est également prévu, ainsi qu'un centre d'imagerie médicale. Il en est de même pour la commune de Thorigny qui prévoit le rachat d'une ancienne agence bancaire (CIC) pour accueillir de nouveaux médecins au sein d'un cabinet de santé pluridisciplinaire.



*Projet de pôle de santé
Source : CAMG*

- des actions d'information, de prévention et de formation (Source : Commission Santé du 19/10/2017).



A noter que la question de la démographie médicale demeure cruciale à l'échelle du territoire, pour deux raisons :

- D'une part, plus du tiers des médecins généralistes exercent en tant que salariés dans un centre de santé en Seine-et-Marne aujourd'hui. Ce statut reste de plus en plus prisé par les jeunes praticiens ;
- D'autre part, certains de ces centres, comme celui de Jossigny (centre le plus importante de Marne et Gondoire) restent difficilement accessibles en transports en commun depuis certaines communes comme Dampmart, mettant en lumière une forte polarisation de l'offre de santé.

Inégalement répartie sur le territoire et présentant des polarités médicales peu accessibles (centres de santé), l'offre de santé connaît une diminution du nombre de praticiens. Afin de faire face à ces difficultés et grâce à sa nouvelle compétence intercommunale en matière de santé, Marne et Gondoire a choisi d'agir sur trois volets :

- la coordination des acteurs de santé ;
- le soutien et la participation aux structures d'exercice collectif pour les professionnels de santé ;



*Centre de Santé de Jossigny, EPHAD Les jardins de Bussy, Bussy-Saint-Georges
Sources : Citadia Conseil*

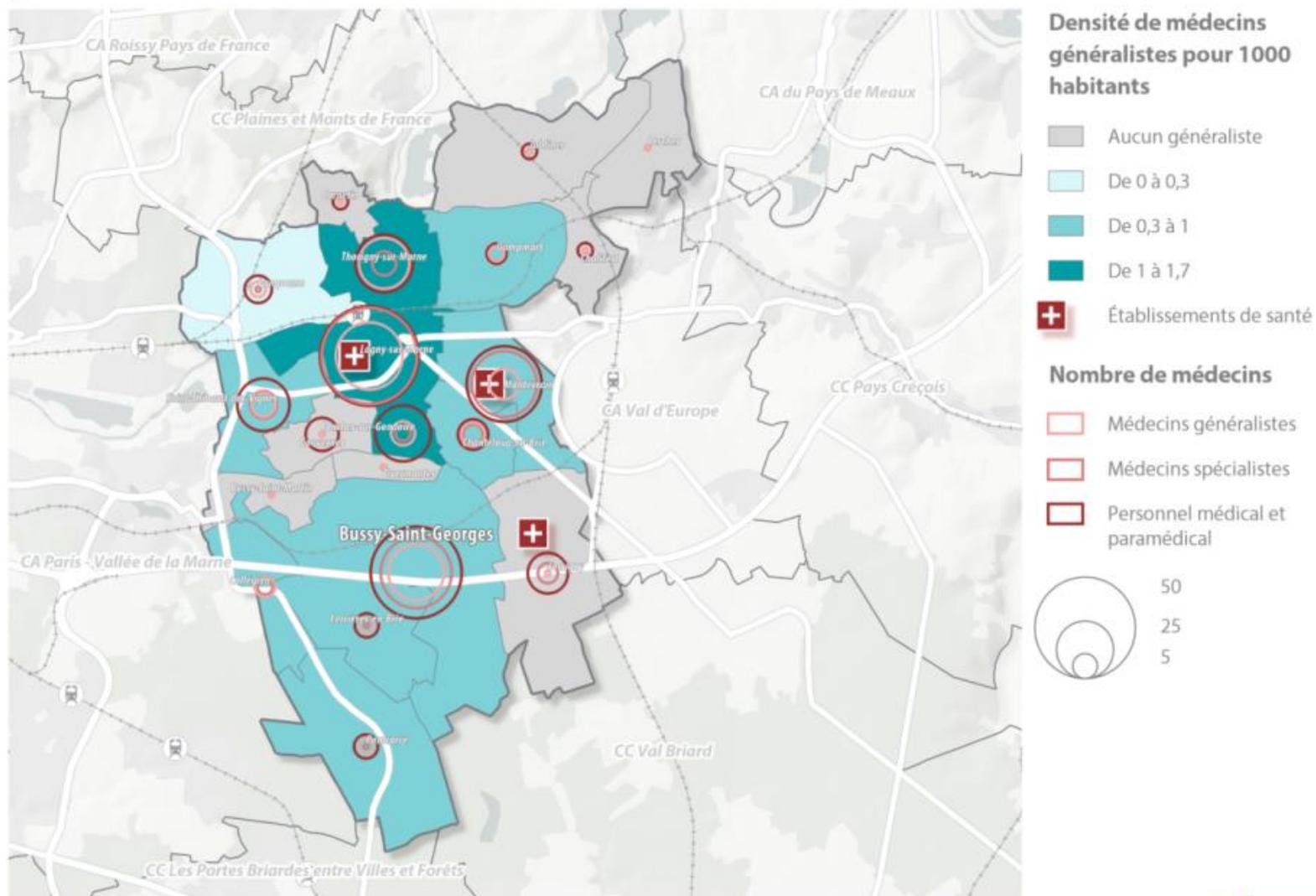
Une polarisation de l'offre médicale nécessitant un renforcement de l'offre en transport en commun

La diminution du nombre de praticiens au sein du territoire rend de nombreuses populations captives des centres de santé et entraîne une problématique d'éloignement à l'offre de soin. Cette dernière s'avère particulièrement préjudiciable pour les personnes les moins mobiles, notamment les personnes âgées ne bénéficiant pas d'offre complémentaire (place en EPAHD, soin à domicile). Actuellement assurée par le circuit H du réseau « Plus de Pep's », l'offre en Transport à la Demande pourrait être renforcée, au regard de la part croissante des populations âgées dans l'ensemble de la population, malgré leur faible représentation actuelle au sein de l'ensemble du territoire.

La polarisation des équipements de santé induit une concentration des flux de fréquentation, plaidant pour un renforcement de l'offre en transport en commun. Actuellement assurée par trois lignes de bus (22, 42, 46), la desserte du centre de santé de Jossigny pourrait être consolidée, au regard des objectifs de croissance démographique. La desserte des futurs établissements prévus à Lagny et à Thorigny devra également être étudiée avec attention.

Répartition des professionnels de la santé

SCoT de la CA de Marne et Gondoire



0 2 km

Réalisation : CITADIA - Août 2017
Sources : IGN, ADMIN EXPRESS - INSEE, BPE 2014

CITADIA

8.3 Sport : une offre de proximité hétérogène et certains équipements rayonnants

Une offre d'équipements sportifs de proximité hétérogène

Chaque commune du territoire du SCoT est dotée d'un équipement sportif, à l'exception de Carnetin, Lesches et Jossigny. Espaces de jeux, terrains de sports, gymnases, salles de sports, mur d'escalade... constituent une offre d'équipements sportifs à satisfaire davantage, notamment dans les communes de Lesches, Chalifert, Gouvernes, Chanteloup et Jossigny.

Majoritairement limités à 3km, les flux générés par ces équipements sportifs de proximité sont à même d'être réalisés via des modes actifs. Afin de promouvoir cette pratique, des actions en matière d'aménagement de voirie, de jalonnement et de stationnement sécurisé seront à prévoir.

Peu d'équipements sportifs structurants

Le Centre aquatique de Marne et Gondoire est un équipement sportif ayant un rayonnement au-delà des frontières du territoire du SCoT, le Val d'Europe disposant de la piscine de Bailly-Romainvilliers qui reste structurante mais ne détient pas le même niveau de rayonnement.

Le public scolaire de l'ensemble du territoire de Marne et Gondoire fréquente également le Centre aquatique. Ainsi, situé dans la commune de Lagny-sur-Marne, il attire des visiteurs relativement lointains. Dès son ouverture, le Centre a connu un grand succès et sa fréquentation l'atteste : 216 439 entrées ont été comptabilisées sur l'année 2016.

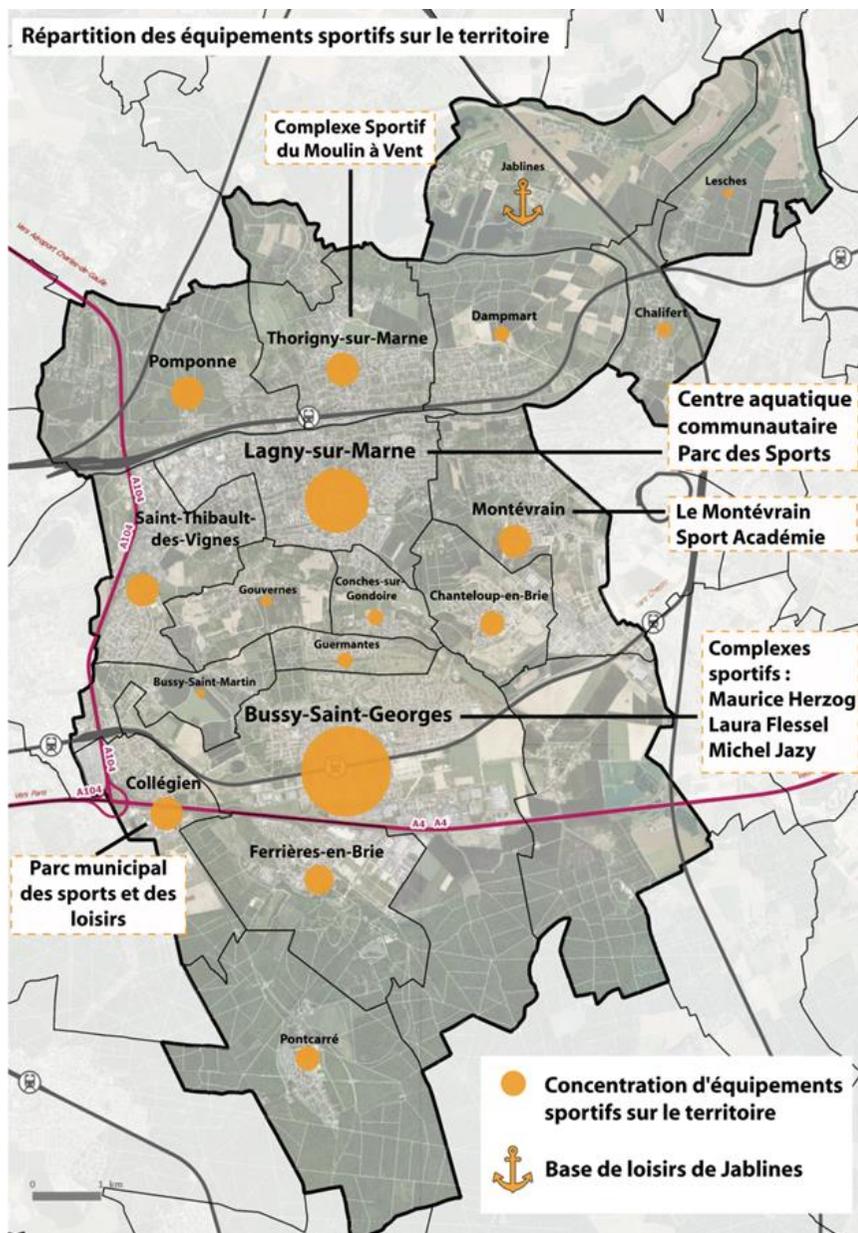
Par ailleurs, la réalisation de la fosse du Centre Aquatique de Marne et Gondoire en 2012 a permis d'élargir le champs d'attractivité de cet équipement, puisque cette fosse de plongée, d'une profondeur de 20m, est unique en Seine-et-Marne.

L'Ile de Loisirs de Jablines-Annet se positionne comme un autre équipement structurant du territoire, au vue des activités sportives accueillies et du nombre de fréquentation (environ 668 000 visiteurs estimés en 2018 selon l'étude de l'IAU concernant la base de loisirs).

Le golf de Bussy-Guermantes se positionne également en tant qu'équipement sportif structurant du territoire, en ayant notamment pour objectif de développer la pratique du sport auprès des jeunes scolaires de Bussy et de Guermantes qui sont encadrés par des professionnels et/ou des bénévoles. De plus, étant majoritairement ouvert, cet équipement apparait comme un élément paysager de qualité dont les aménagements, non massifs, répondent à des enjeux d'intégration paysagère. Enfin, classé en tant qu'exploitation agricole, le site présente un potentiel de développement économique non négligeable.

Notons aussi la présence du complexe Flessel de Bussy-Saint-Georges qui propose un panel d'activités (grande salle polyvalente, tennis de table, mur d'escalade, gymnastique aux agrès, un pas de tir à l'arc) ; le gymnase à Montévrain (Montévrain Sport Académie) qui dispose d'une salle multisport. Dans une moindre mesure les parcs des sports de Lagny-sur-Marne et de Thorigny-sur-Marne peuvent être considérés comme des équipements structurants grâce à leur rayonnement au sein du territoire. Pour compléter cette offre, 2 terrains synthétiques sont en cours de réalisation à Collégien et Saint-Thibault-des-Vignes.

Ces équipements structurants génèrent des flux importants, notamment depuis des secteurs extérieurs au territoire. Ce rayonnement nécessite de s'interroger sur l'offre en transports en commun, tant en termes de fréquence durant les périodes de forte fréquentation qu'à travers une communication efficace sur l'offre disponible.



*Skate-park de Bussy Saint-Georges
Source : Citadia Conseil*

Enfin, le Marathon de Marne et Gondoire est organisé tous les ans. Cet événement sportif se fait à l'échelle de la CAMG puisque qu'il passe dans la plupart des communes du territoire. Cet évènement ponctuel impacte les circulations routières au sein du territoire, nécessitant un encadrement des potentiels reports de trafic. La compétition de canoë kayak organisée au sein de l'île de loisirs de Vaires-Torcy dans le cadre des Jeux Olympiques de 2024 devra également être prise en compte dans la gestion des flux automobiles, notamment au sein de la francilienne.

8.4 Culture : favoriser l'accès pour tous et l'attractivité du territoire

L'offre culturelle en Ile-de-France est principalement concentrée en cœur d'agglomération et peu développée dans l'est du territoire régional. Le SDRIF a pour objectif d'enrichir et valoriser le dynamisme culturel francilien en :

- Valorisant le patrimoine ;
- Développant de grands projets culturels porteurs de rayonnement ;
- Structurant les bassins culturels ;
- Amplifiant le potentiel de créativité ;
- Faisant place à l'éphémère et l'itinérance.

Les lieux de diffusion et de pratique de la culture

Le territoire est essentiellement doté d'équipements culturels au rayonnement du bassin de vie de Marne et Gondoire. Les seules communes ne disposant d'aucun équipement culturel sont les communes les plus rurales et de poids démographique modeste (Guermantes et Lesches), pour lesquelles la gestion de tels équipements serait bien trop lourde (excepté Bussy-Saint-Martin).

Plusieurs communes disposent uniquement d'une bibliothèque comme équipement culturel. Ces bibliothèques communales ne sont pour la plupart ouvertes que partiellement et disposent de fonds documentaires limités. La commune de Chanteloup-en-Brie a fait apparaître la nécessité de développer l'équipement dont elle dispose au vu de la fréquentation et des demandes auxquelles la commune doit faire face. Les catalogues des bibliothèques du territoire de Marne-et-Gondoire (excepté pour les communes de Ferrières-en-Brie et Pontcarré) ont été mis en réseau, ce qui constitue un pas vers la mise en place d'une inscription et d'une politique d'acquisition communes à tous les établissements de l'EPCI, avec comme objectif final la gestion intercommunale de ces bibliothèques. Les usagers peuvent consulter en ligne les fonds des établissements du territoire grâce à la création d'un catalogue commun. Le travail de toutes les équipes de ces bibliothèques, des plus petites aux plus grandes, bénéficiera de façon certaine à tous afin de faciliter l'accès à la lecture et à la culture.

La mise en réseau informatique des bibliothèques et médiathèques du territoire et la création d'un Portail communautaire de Lecture Publique doivent permettre d'atteindre plusieurs objectifs :

- une meilleure visibilité des fonds et ressources documentaires disponibles pour les publics du territoire et pour les professionnels ;
- une facilité des échanges et de circulation des documents entre les différents sites ;
- l'enrichissement de l'offre documentaire du réseau de lecture publique de la CAMG et de ses structures grâce à un catalogue enrichi et à l'extension de ressources presse et abonnements en ligne ;
- la modernisation du fonctionnement du réseau de lecture publique par l'intégration de technologies du Web 2.0 ;
- la mutualisation des ressources, la facilité des échanges entre les professionnels du réseau ;
- la mutualisation des tâches de catalogage et de dépouillement des périodiques.

Les autres communes et notamment les pôles urbains du territoire, viennent appuyer cette offre culturelle. Ainsi, la quasi-totalité des communes dispose d'un gymnase, d'une salle polyvalente ou d'une salle des fêtes pouvant accueillir jusqu'à plusieurs centaines de personnes. Bussy-Saint-Georges et Lagny-sur-Marne sont équipées de médiathèques :

- médiathèque de l'Europe à Bussy-Saint-Georges, ouverte depuis 2005 elle s'étend sur 1 600m² et symbolise la centralité culturelle de la ville (expositions, manifestations etc.),
- médiathèque Gérard Billy à Lagny-sur-Marne depuis 1989, elle s'étend sur 1 600m² et compte 20 200 abonnés en 2017).



*Médiathèques de Bussy-Saint-Georges et de Lagny
Sources : Citadia Conseil*



*Maison des Association de Pointcarré, Centre Culturel de Collégien
Sources : Citadia Conseil*

La commune de Lagny-sur-Marne est également dotée de 3 salles de cinéma, d'un musée, le Musée Gatien Bonnet consacré à l'archéologie, à l'histoire locale, au patrimoine de la ville et à certains artistes ayant travaillé à Lagny-sur-Marne à la fin du XIX^{ème} siècle. Les données indiquent qu'il a accueilli près de 5 500 visiteurs en 2016 pour majorité des visiteurs locaux et scolaires (Source : Marne et Gondoire 2017). L'idée d'une « Maison des Néo-impressionnistes » plane au-dessus des différents projets à long terme de la commune. Le musée pourrait ainsi devenir un équipement culturel structurant.

Le Château de Jossigny permet également d'accueillir des événements culturels lorsqu'il est ouvert au public.

L'offre culturelle de Bussy-Saint-Georges est en cours de développement avec une nouvelle salle culturelle qui devrait proposer plus de 500 places. Elle comprendrait un auditorium de 150 places ainsi qu'une salle de café/concert etc. afin de répondre aux besoins du public jeune de la ville. Le bâtiment, construit suivant des normes spécifiques, respecte au mieux l'environnement et assurera un lien entre les différents quartiers puisqu'il se situe entre le centre-ville de Bussy-Saint-Georges et le Sycomore.

La programmation culturelle au sein de ces équipements est riche et variée, notamment celui de Bussy-Saint-Georges qui est particulièrement actif. Le tissu associatif des pôles urbains est par ailleurs très actif ; ainsi la ville de Bussy-Saint-Georges ne compte pas moins d'une centaine d'associations, dont la plus importante est Résonances (environ 300 adhérents) et qui concerne différents aspects de l'art et de la culture.

A ceux-ci viennent s'ajouter le réseau du conservatoire de musique intercommunal de Marne et Gondoire dont le fonctionnement repose sur plusieurs sites tels que ceux de Bussy-Saint-Georges (833 élèves), Lagny-sur-Marne (679 élèves), Thorigny-sur-Marne/Dampmart (348 élèves), Collégien (291 élèves), Chanteloup-en-Brie (245 élèves) et Saint-Thibault-des-Vignes (203 élèves).

Sur l'année 2016/2017, ces établissements ont accueilli 2 547 élèves, dont 71% proviennent des communes du site (1 819 élèves), 21% des communes de la CAMG (522 élèves) et 6% de communes extérieures au territoire, témoignant du rayonnement de ces équipements.

La CAMG a acquis la compétence « musique » en 2010. A travers le projet Musique en Marne et Gondoire entamant cette année sa 7^{ème} saison, la Communauté d'Agglomération a prouvé son volontarisme pour la constitution d'une offre d'enseignement musical intercommunale. Cette politique communautaire autour de la pratique musicale passe également par d'autres canaux, telles qu'une action « Musique et Handicap », ou encore un festival jeune public composé de concerts nomades et de spectacles divers.

Alors que les établissements culturels de proximité induisent des flux essentiellement limités au bassin de vie de Marne et Gondoire, la

promotion des modes actifs s'avère particulièrement adaptée pour encadrer leur fréquentation. Afin d'être optimale, celle-ci devra passer par la combinaison d'aménagements de voirie, de dispositifs réglementaires et une offre en stationnement satisfaisante. Les équipements exerçant une polarisation géographique plus étendue ont davantage vocation à être desservis par les transports en commun, à travers une attention portée aux temporalités de fréquentation, souvent plus forte en weekend et durant les vacances scolaires.

Dans l'optique d'une politique culturelle ambitieuse, le territoire doit se donner les moyens de l'accessibilité pour tous. Cette politique doit être portée conjointement par Marne et Gondoire, Bussy-Saint-Georges et Montévrain. L'objectif est de poursuivre l'élargissement de la politique culturelle à l'ensemble des collectivités du territoire du SCoT.

Une politique culturelle de Marne et Gondoire en développement notamment autour du Domaine de Rentilly

A Bussy-Saint-Martin, le domaine de Rentilly, après avoir longtemps été un domaine seigneurial, abrite aujourd'hui le siège de la communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire.

Au début du XVI^{ème} siècle, un premier château est construit sur les terres de Rentilly ; il subira destruction et reconstruction pour prendre l'allure d'un château à l'italienne en 1780. La famille de chocolatiers Menier, qui « règne » déjà sur une grande partie des alentours, s'en empare en 1890 et lui donne le visage qu'on lui connaît aujourd'hui (après travaux de réhabilitation et de rénovation engagés par la communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire). Le 21 août 1944, le château est incendié par les troupes allemandes. Il est reconstruit entre 1953 et 1954 sur les bases de l'ancien mais ne sera pas reconstruit à l'identique. L'actuelle bâtisse, moins imposante et moins fastueuse, prend l'allure d'une demeure bourgeoise. C'est en 1988 que le domaine de Rentilly sort du patrimoine de la famille Menier. Il est aujourd'hui propriété de la CA de Marne-et-Gondoire.

Depuis septembre 2006, le Domaine de Rentilly est devenu le Parc Culturel, comprenant un espace de ressources documentaires, un espace d'exposition et un espace des arts vivants. Il est également un lieu d'accueil de l'art contemporain. Une convention triennale est signée avec

le Fonds Régional d'Art Contemporain d'Île-de-France, assurant un partenariat pour les expositions. Par ailleurs, les anciens garages à calèches (puis à voitures de la famille Menier) sont aujourd'hui des ateliers d'artistes ; le parc accueillant depuis 2007 des plasticiens en résidence. Les écuries laissent quant à elles place à une salle de spectacle et une salle de répétition destinées à recevoir des compagnies artistiques, de musique et de danse en résidence.

Le parc culturel se consacre au spectacle vivant en proposant tout au long de la saison des spectacles, contes, ateliers à destination du jeune public. Mais l'évènement phare en la matière est le festival *PrinTemps de paroles*, festival de toutes les expressions artistiques où différents artistes prennent possession du parc, et ce pendant tout le troisième week-end du mois de mai. Théâtre, musique, danse et arts plastiques se côtoient dans les arbres, les chemins, les bassins... En matière de festival, le Parc culturel s'est également enrichi d'un festival d'hiver, consacré aux arts baroques (musique, danse ...).



*Domaine de Rentilly, Château de Jossigny
Source : Citadia Conseil*

L'orangerie, enfin, devient un centre de ressources documentaires mettant à la disposition du public (en consultation sur place) plus de 6 000 ouvrages. La vocation de ce centre de ressources documentaires est d'être en lien avec les thématiques chères au domaine à savoir, l'histoire et l'architecture des jardins, l'histoire de l'art avec une ouverture vers l'art contemporain, et les arts vivants. Le Parc culturel s'est construit sur deux axes complémentaires et inséparables : l'approche de l'art contemporain et la culture sociale

accessible à tous. Ces objectifs se déclinent notamment en plusieurs missions :

- Soutenir les communes qui n'ont pas les équipements et les moyens nécessaires pour organiser des festivals, des événements délocalisés, etc.
- Un travail avec les écoles du territoire : les compagnies en résidence ont un rôle pédagogique très important autour des thèmes de la danse et de la musique contemporaine. Plusieurs classes d'écoles élémentaires de Marne-et-Gondoire bénéficient d'ateliers de création, dispensés par les artistes présents au parc.
- Mise en réseau de l'ensemble des publics de l'art musical : projet de « Musique en Marne-et-Gondoire ».
- Mise en valeur d'acteurs culturels reconnus par les instances locales comme le Fond Régional d'Art Contemporain (FRAC), les compagnies en résidence sur le territoire (danse, musique, arts plastiques, littérature).

La réhabilitation de l'ensemble du château de Rentilly valorise l'ensemble des efforts entrepris depuis la création du Parc culturel et conforte la vocation du site : un lieu d'exposition pérenne dédié aux arts vivants et à l'art contemporain. Ce projet instaure un partenariat étroit entre la Communauté d'agglomération de Marne et Gondoire, EPAMARNE, la Ville de Bussy-Saint-Georges, la Région Ile-de-France et le Conseil général de Seine-et-Marne.

- Dès le départ, le Parc culturel de Rentilly a été conçu comme un point fixe au cœur du territoire. Celui-ci a vocation à créer un véritable réseau sur l'ensemble des communes de Marne-et-Gondoire et au-delà, afin de générer des actions culturelles au plus près des habitants et des enfants.
- Depuis son ouverture, le Parc culturel a notamment accueilli en résidence une compagnie de musique contemporaine subventionnée pour quatre ans par le Conseil général, ainsi qu'une compagnie de danse contemporaine, quatre artistes plasticiens et une poète.

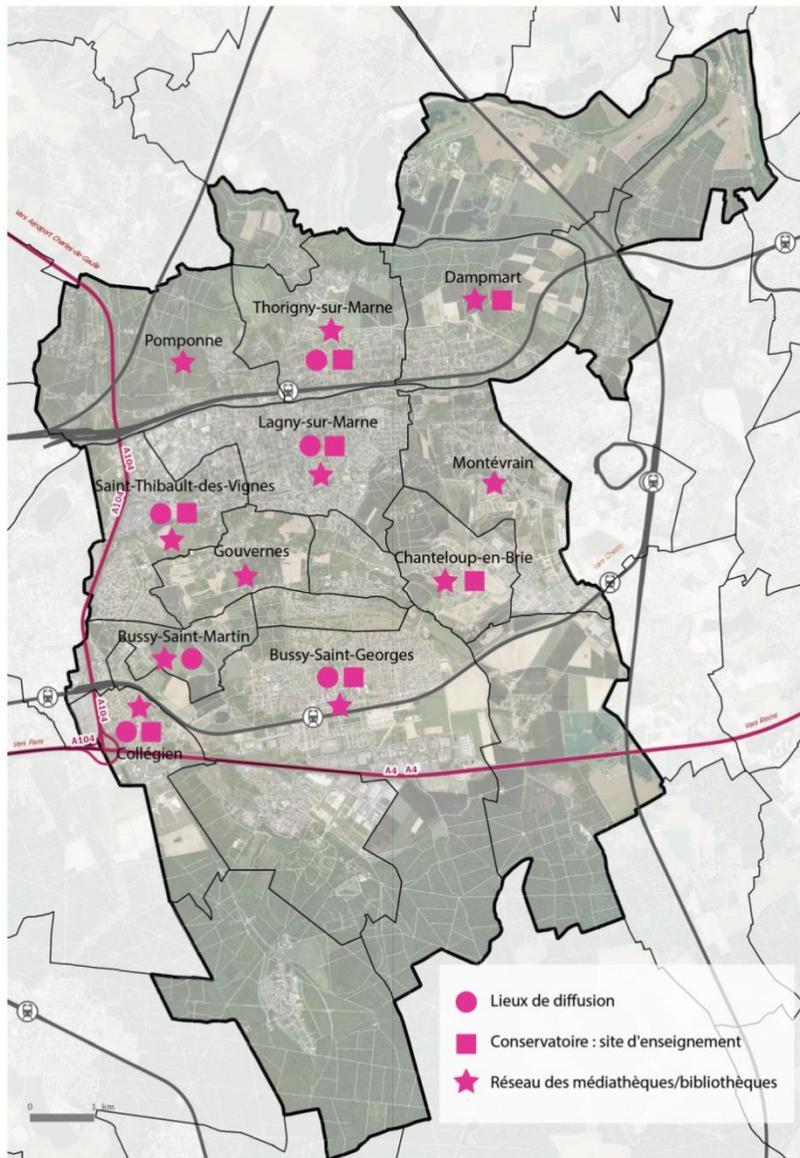
- Une convention de partenariat signée avec le Fonds Régional d'Art Contemporain d'Ile-de-France en 2007 assure la diffusion de l'art contemporain, à travers plusieurs expositions par an au sein des différents espaces d'exposition du Parc culturel.
- Le Parc de Rentilly possède d'autres partenaires tels que la ferme du Buisson, le Centre Photographique d'Ile-de-France (à Pontault-Combault) et les Églises de Chelles. Ils constituent ensemble les quatre lieux majeurs de l'art contemporain en Ile-de-France et sont en train d'élaborer un outil de communication commun.



*Domaine de Rentilly
Sources : Citadia Conseil*

Les efforts réalisés par la CAMG pour l'élaboration d'une politique culturelle intercommunale doit non seulement permettre de favoriser un accès à la culture pour tous les publics, mais également s'attacher à promouvoir divers usages de mobilités. En effet, la saturation de certains sites d'enseignement musical et la concentration de nombreux équipements à Lagny-Sur-Marne et Bussy-Saint-Georges risque d'entraîner des déplacements géographiquement étendus et souvent réalisés en mode motorisés, mais également de surcharger le réseau de transport en commun.

Les réflexions en matière d'offre en transport en commun devront être guidées par la vocation des équipements culturels, qu'ils soient de proximité ou structurants. De plus, l'organisation d'événements ponctuels comme le PrinTemps de Paroles est également l'occasion de promouvoir une réduction de l'usage exclusif de la voiture individuelle.



8.5 Tourisme : un fort potentiel à valoriser

Faisant partie de **la Ceinture verte régionale**, le territoire de Marne et Gondoire bénéficie d'un cadre privilégié pour le développement d'une offre touristique de qualité.

L'Office de Tourisme existe depuis 35 ans et fonctionne en régie autonome depuis 2005. Cette structure produit des supports de communication sur plusieurs thèmes et travaille en réseau, notamment sur la mise en place d'itinéraires de découverte. Elle permet donc de mettre en valeur et de promouvoir le potentiel touristique du territoire. De plus, cette structure est amenée à jouer un rôle pivot dans l'organisation du territoire seine-et-marnais.

Positionnement touristique de Marne et Gondoire dans le département et la ville nouvelle

Voté en 2017 par le Conseil Régional pour la période 2017-2021, **le Schéma de développement et d'actions à destination des visiteurs étrangers ou français** met en avant plusieurs orientations à même de nourrir une politique touristique ambitieuse. Plusieurs orientations peuvent impacter le territoire de Marne et Gondoire, telles que :

- la création de parcours touristiques : châteaux d'Île-de-France, routes et jardins, street-art, tourisme industriel ;
- la mise en place d'un plan pluriannuel d'investissement dans les îles de loisirs ;
- le lancement d'un city pass, titre unique d'accès aux transports et aux loisirs.

Le Pôle touristique régional MOM regroupe plusieurs territoires d'identité locales (au regard du plan d'actions élaboré par BS Consultants), dont 4 concernent plus particulièrement le territoire :

- la Vallée de la Marne qui comporte des potentialités de développement du tourisme fluvial, des loisirs et activités liées à l'eau ;
- le territoire de Marne-la-Vallée : à la fois très urbanisé et à la fois couvert par de nombreux espaces ouverts, outre Disneyland Resort Paris, il comporte des potentialités de valorisation du patrimoine bâti ancien et innovant à travers les châteaux de Champs-sur-Marne, Ferrières-en-Brie et Guermantes, les 2 bases de loisirs de Vaires-Torcy et Jablines, les sites Menier, la ferme du Buisson, les bords de Marne, les promenades urbaines, l'architecture contemporaine, etc. ;
- la Boucle de Jablines : dont les méandres de la Marne présentent de nombreux cours d'eau, des ouvrages hydrauliques (tunnel, sous-pont canal, écluses, base de loisirs de Jablines). Le canal de Chalifert présente la particularité d'être le seul anneau de vitesse d'Ile-de-France où il est possible de naviguer à 70km/h au lieu de 30km/h ;
- la forêt Régionale de Ferrières et ses 2 900 ha d'ambiances variées. Située à 24 km de la capitale, cette forêt présente un fort potentiel de valorisation et de développement touristique.

La Seine-et-Marne a adopté en juin 2009 un nouveau Schéma Départemental du Tourisme pour la période 2008-2013 dont les ambitions consistent « à promouvoir l'identité d'un département moderne et innovant, soucieux de préserver et valoriser ses patrimoines et de prendre en compte la diversité des publics, [...] mais aussi de renforcer l'appropriation du territoire par ses habitants ».

La valorisation du patrimoine naturel et bâti : des potentiels d'aménagement du territoire

Le territoire du SCoT Marne et Gondoire, tout comme le reste du Pôle touristique risque d'être un territoire de passage et non une destination

touristique en tant que telle. Conséquente, l'offre d'hébergement du territoire n'en demeure pas moins marquée par certaines insuffisances, comme pour l'hôtellerie classée dont l'offre apparaît limitée : 14 hôtels classés en 2008, représentant 1 235 chambres soit une capacité théorique d'accueil de 2 470 lits (8% des capacités de Seine-et-Marne) (source : Insee).



*Patrimoine bâti, Jossigny
Sources : Citadia Conseil*

Des actions touristiques menées autour de 4 axes principaux

L'Office de Tourisme agit autour des 4 axes principaux suivants :

- **le tourisme vert** : il s'agit de valoriser les espaces naturels (essentiellement la Vallée de la Brosse), de développer des itinéraires de randonnée et les liaisons douces, de poursuivre la mise en place d'une scénographie autour du Moulin Russon pour en faire un centre d'interprétation à vocation régionale entamée depuis 2011, et enfin de mettre en valeur le parc de Cèdres et y organiser des manifestations. Le public ciblé est familial.
- **le tourisme fluvial** : l'objectif est d'animer la halte fluviale créée en 2006. Dans cette démarche, des croisières estivales ont été mises en place avec des prestataires privés. L'acquisition d'un bateau de promenade est à l'étude. La halte attire notamment un grand nombre de plaisanciers étrangers en escale. L'Office de Tourisme accompagne de plus en plus des associations sportives dans leur ouverture au tourisme. Cela représente un enjeu important pour l'offre touristique et le maintien des activités proposées par ces associations (ex : canoë-kayak, etc.). L'organisation de navettes fluviales vers Jablines est également envisagée, elles pourraient passer par d'anciens pontons toujours existants ou d'autres à créer et être liées à des activités de sensibilisation à l'environnement.
- **Le patrimoine** la présence d'un patrimoine diffus l'échelle du territoire tout entier représente un atout indéniable, mis en valeur à travers différents circuits pédestres et à destination des cyclistes. De plus, ce patrimoine est également mis en valeur à travers des associations locales et des démarches portées à l'échelle municipale, dont l'objectif est de tendre vers une mutualisation pour en renforcer le rayonnement. .
- **l'événementiel** : la Fête de la Marne est un événement majeur organisé chaque année, permettant de valoriser le territoire et son patrimoine, tout en fédérant les communes autour de cette animation. Elle propose ainsi une expérience enrichissante pour l'ensemble des partenaires et pour la promotion de l'environnement et du tourisme fluvial. Certains événements jouent un rôle touristique en drainant des publics d'un volume important, tels que les journées

européennes des métiers d'art, PrinTemps de paroles, ou encore la Rando Méli-Mélo.

Des programmes touristiques locaux

La commune de **Montévrain**, par exemple, mène des actions ponctuelles en faveur du tourisme (qui attirent surtout la population locale) liées notamment à la rénovation de l'église Saint-Rémy et l'accueil d'un groupe de gospel pour la fête de la musique.

Bussy-Saint-Georges se tourne vers des actions événementielles comme les journées du patrimoine mais aussi vers des actions conjointes avec la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire, comme des balades de découverte du patrimoine ancien et nouveau. Différents projets sont également en réflexion :

- le développement d'un tourisme lié à l'écoquartier, avec notamment la création d'un lieu d'accueil réservé aux étudiants et aux délégations internationales ;
- la valorisation des marchés forains de Bussy-Saint-Georges ;
- un projet de tourisme culturel lié à une opération d'ampleur qui est en cours pour la construction de plusieurs équipements culturels situé au nord de l'écoquartier (pagode, mosquée, centre culturel israélite notamment), « l'esplanade des religions ». L'objectif de ce projet culturel et touristique est de rassembler différentes communautés autour d'un même événement (par exemple, le thé est un thème commun à tous ces cultes).

La commune de **Ferrières-en-Brie** accueille la maison de la nature, équipement ayant pour vocation de sensibiliser les visiteurs aux thématiques environnementales. La Maison de la nature a été déclarée d'intérêt communautaire en 2017, elle sera gérée par l'Office de Tourisme à l'instar du moulin Russon et proposera aux groupes scolaires de découvrir les écosystèmes liés à la forêt à travers des ateliers, puis un programme grand public avec des conférences, balades découverte...

Des équipements de tourisme et de loisirs de qualité

Les équipements touristiques et de loisirs sont variés mais rayonnent peu au-delà du territoire du SCoT Marne et Gondoire :

- La **halte fluviale de Lagny-sur-Marne** accueille chaque année plusieurs milliers de personnes au travers des croisières et de la halte de plaisance ;
- Le **Moulin Russon à Bussy-Saint-Georges**, inauguré en 2004 (15 000 visiteurs/an) a été amené à se développer avec un projet d'aménagement scénographique réalisé en 2011 ;
- Le **Château de Jossigny**, ouvert ponctuellement au public pour les journées culture et pour les journées du patrimoine, au sein duquel un programme de réhabilitation est en cours ;
- Le **château de Ferrières-en-Brie** accueille l'école hôtelière Ferrières et une série de salles destinées aux événements d'envergure (conventions, séminaires etc.). Il est d'ailleurs prévu de développer un hôtel dans le parc du château, afin de renforcer la capacité d'hébergement et le rayonnement touristique et culturel de Marne et Gondoire ;
- Le **Domaine de Rentilly à Bussy-Saint-Martin** (15 000 à 20 000 visiteurs/an) appelé à se développer fortement au vu des projets programmés tout en sauvegardant le parc de Rentilly, un souhait fort pour quelques associations et habitants du secteur. Celui-ci a bénéficié d'un projet de réhabilitation. Ce projet vise un geste architectural et artistique fort afin de créer un site aisément identifié, un lieu phare de la **diffusion de l'art contemporain rayonnant à l'échelle de la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire**, de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, du département de Seine-et-Marne et de la région Ile-de-France. Il s'agit à la fois de donner une identité forte au lieu et proposer un cadre fonctionnel pour la présentation des œuvres. En 2007, le Parc culturel affirme son partenariat avec le FRAC d'Ile-de-France (Fonds Régional d'Art Contemporain) en signant une convention triennale. Au-delà de cette convention, c'est un véritable partenariat qui s'opère aujourd'hui avec le FRAC. Il s'agit aujourd'hui d'affirmer le

domaine de Rentilly comme un lieu fort pour le FRAC, une antenne durablement ancrée sur le territoire Est francilien.

- Le **Château de Guermantes** appartient désormais au domaine privé et propose des séminaires.
- Deux bases de loisirs sont également à proximité :
 - o **L'Île de Loisirs de Jablines-Annet** : elle est composée de 13 plans d'eau dont un de 45 hectares bordé de sable fin, réservé à la baignade, et propose différentes activités telles que l'équitation, le tennis, la voile, les pédalos, des jeux pour enfants, le parcours santé, la pêche à la ligne, etc.
 - o **La base de loisirs de Vaires-Torcy** : située le long des bords de la Marne, la base propose une dizaine d'activités qui bénéficient d'un cadre privilégié avec 90 hectares de plan d'eau et 150 hectares d'espaces verts.



*Ile de loisirs de Jablines, Château de Guermantes
Sources : Citadia Conseil*

Le territoire de Marne-la-Vallée est pourvu d'une offre d'équipements touristiques et de loisirs très dense, notamment dans le secteur IV Val d'Europe avec le parc d'attraction Disneyland Paris à rayonnement international. Dans la continuité du développement de cet équipement, le SDRIF a prévu la création d'un « Village nature » sur les communes de Villeneuve-le-Comte, Bailly-Romainvilliers et Coutevroult, au sud-est

du territoire du SCoT qui devrait recouvrir 530 hectares en partie dans le périmètre du PIG et de la convention Eurodisney. La première phase ouverte en juillet 2017, s'étend sur 259 hectares aménagés composés à 90% d'espaces naturels. Le projet comprend 916 appartements et cottages haut de gamme, accompagnés d'équipements de loisirs tels que l'Aqua lagon, une ferme interactive, une forêt, jardins d'ambiance et des commerces.

La réalisation de cet équipement, aux portes du territoire du SCoT, devra être prise en compte dans sa politique de développement touristique et présente de fortes potentialités.

Le Villages Nature

Eurodisney et Pierre & Vacances ont un projet de développement de « Villages Nature », dont l'étude de faisabilité a été annoncée depuis 2003, amenant à l'ouverture du complexe de loisirs en août 2017. Le site s'étend sur 120 hectares et possède une capacité d'accueil de 5000 visiteurs. Fort de 976 cottages et appartements et de 5 univers récréatifs (l'Aquaglon, la Promenade du Lac, les jardins extraordinaires, la forêt des Légendes et la ferme Bellevie), le Village Nature accueille des touristes en séjour ainsi que des clients de proximité à la journée, en provenance du territoire du SCoT mais également au-delà. L'ouverture du Villages Nature devra s'accompagner, à l'avenir, d'un renforcement de l'offre en transports en commun, notamment par des liaisons entre gares ou des prolongements de lignes existantes.

L'action de l'Office de Tourisme intercommunal en matière de tourisme vert, à travers le développement d'itinéraires cyclables et de liaisons douces montre combien une gestion intercommunale des équipements touristiques est à même de promouvoir de nouveaux usages de mobilités. Initialement très nombreux pour les déplacements récréatifs au sein du territoire, les modes actifs, et notamment le vélo, sont promus par la mise en place d'un système de VLS durant l'été, structuré autour de trois pôles (Maison des Mobilités, Centre Aquatique, Parc de Rentilly). De plus, la mise en place d'un circuit de Transport à la Demande dédié à l'île de loisirs de Jablines (circuit L du réseau « Plus de Peps ») témoigne du volontarisme de la CAMG.

Aménagement numérique : une offre récemment renforcée

L'article 23 de la loi n° 2009-1572 du 17 décembre 2009 relative à la lutte contre la fracture numérique a introduit dans le Code Général des Collectivités Territoriales un article L. 1425-2 qui prévoit l'établissement, à l'initiative de ces collectivités, de schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique (SDTAN). Le département de Seine et Marne, la région d'Ile-de-France ont impulsé la réalisation d'un SDTAN adopté en décembre 2010.

Le département seine et marnais s'est depuis longtemps engagé dans la voie de l'intervention volontariste en équipement numérique, notamment par une délégation de service public à l'origine de la création d'une société ad-hoc : Sem@for77, dont le rôle est d'assumer le déploiement d'un réseau fibre optique sur l'ensemble du territoire départemental.

Etat des lieux

L'action du Délégué est un succès. Il a pris en charge en 2008 un réseau qui était à l'époque utilisé par 600 clients, l'a amélioré en portant le nombre de clients en service au 31 août 2010 à plus de 2 700. En matière d'ouverture à la concurrence, celle-ci est plus ou moins forte selon les technologies, quand bien même il s'agit de marché de niche. On constate une réelle ouverture pour la WiMax, le satellite, les NRA-ZO (Nœud de Raccordement Abonnés Zone d'Ombre), il n'y a que pour le CPL (Courant Porteur en Ligne) que ce développement est encore faible.

Le Délégué a également conçu et réalisé un réseau de fibre optique de près de 1 200 km. Ce réseau traverse 282 communes (sur 514). Son tracé fait en sorte que 84,2 % des zones urbanisées du Département sont à moins de 2 km du réseau (95% à moins de 4 km), et qu'aucune habitation, même la plus éloignée, ne soit distante de plus de 10 Km de la fibre optique.

Des entreprises situées en zones rurales bénéficient d'accès au service à un coût identique à celui des zones urbanisées : à titre d'exemple, la ZA

de la Chapelle la Reine (2 700 habitants) est intégralement pré-fibrée et éligible au label THD (Très Haut Débit), comme une vingtaine d'autres zones à travers le département.

Le Département mène une politique coordonnée de pose de fourreaux destinés à accueillir la fibre optique lors de certains travaux routiers :

- pose systématique de fourreaux lors de création de carrefours giratoires ;
- pose systématique de fourreaux lors de la création de nouvelles voiries;
- pose opportuniste lors de travaux de réfection de chaussée, dès lors que la profondeur d'intervention le permet à un coût marginal acceptable.

Les usagers ne sont pas oubliés et l'objectif est de :

- soutenir les PME et TPE dans le développement des usages numériques afin d'en augmenter la capacité à innover ;
- accompagner leur développement ;
- préserver un tissu économique maillant le territoire francilien.

La formation des collégiens profitera également des possibilités techniques offertes par le réseau départemental ; dans le cadre du projet "Collège du 21e siècle", la généralisation du déploiement des Espaces Numériques de Travail (ENT), permise par le raccordement optique de tous les collèges, a été réalisée dans les collèges publics sur la période 2009-2017, afin de lutter efficacement contre la fracture numérique.

Des objectifs dégagés

Depuis le lancement de Sem@for77, les besoins en débit des entreprises mais aussi des particuliers ont continué à augmenter. L'accès bas débit était le standard en 2000, l'accès haut débit (ADSL) est devenu le standard en 2010. L'objectif de cette réflexion est d'anticiper ce que sera le standard en 2020 pour l'accès très haut débit sur fibre optique (FTTH). La problématique d'une telle initiative est le coût élevé pour l'installation de chaque prise FTTH, allant de 500 à 2000 € pour la

plupart des prises, tandis que le coût de près de 10% des prises en zone rurale se situe même dans une fourchette de 2000 € à 6000 €.

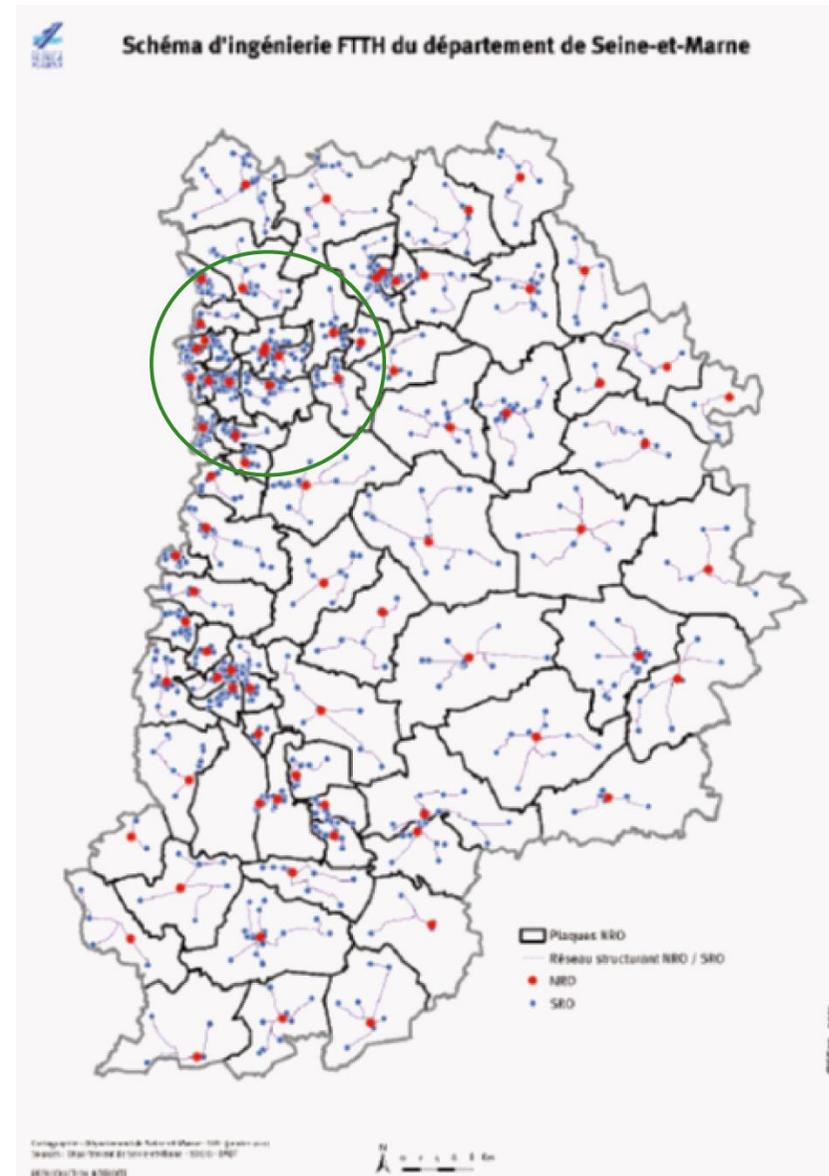
Aussi le SDTAN comprend-il plusieurs axes stratégiques, tous cohérents les uns avec les autres et dont l'objectif final est de conduire, en évitant au possible les réinvestissements technologiques sur un même territoire, à une couverture à 100% du territoire départemental en FTTH, à un horizon qui dépendra beaucoup de l'engagement financier de l'État et de l'Europe, mais également de la réglementation en vigueur. Le présent SDTAN propose une option de déploiement qu'il conviendra de faire évoluer selon les demandes effectives des collectivités locales. Les axes et objectifs à atteindre sont : l'adaptation du réseau Sem@for77, la création de boucles locales optiques, la montée en débit à la sous-boucle, ou encore le recours aux compléments radios.

- Malgré l'important maillage qui fait que près d'une commune sur deux est impactée par le tracé du réseau Sem@for77, il reste près de 62km de réseaux supplémentaires à réaliser pour collecter 100% des futurs NRO (Nœud de Raccordement Optique). Le SDTAN prévoit que Sem@for77 se charge de réaliser progressivement ces compléments, avec, si le besoin en est justifié, l'appui financier du Département et de la Région, et au fur et à mesure de la programmation des travaux des NRO concernés. Le coût estimé de la réalisation des derniers kilomètres est au maximum de 3,5 millions d'€.
- Bien que située en Île-de-France, la Seine-et-Marne se caractérise par une densité faible et très inégalitaire de sa population ; de surcroît, contrairement à certains autres départements ruraux, il n'existe aucune ville ou agglomération « centre » concentrant une grande partie de la population. Il en ressort que le déploiement du FTTH sera non seulement plus coûteux qu'ailleurs, mais également que le taux d'équipement en FTTH de la population ne pourra progresser que très lentement. Aussi, le SDTAN prévoit une couverture progressive en FTTH, visant à raccorder à la fibre optique les deux tiers de la population sous dix ans, avec 3 étapes (au moins 28% des

foyers raccordables sous 3 ans, 45% sous 5 ans et 60% sous 10 ans), et la quasi-totalité de la population sous 20 ans. Cela représente un coût d'investissement de 743 millions d'€ ; ce coût pourrait être amené à diminuer considérablement s'il devenait plus intéressant de louer des fourreaux à l'opérateur historique que de les construire, ce qui n'est pour le moment pas le cas.

- Le SDTAN considère la montée en débit à la sous-boucle comme une étape transitoire, plus ou moins durable, avant le fibrage à 100 % du territoire. Aussi, celle-ci sera déployée en cohérence avec le schéma d'ingénierie FTTH (13 % des foyers non raccordés en FTTH seront traités en montée en débit sous 2 ans et 20 % des foyers non raccordés en FTTH seront traités en montée en débit sous 3 ans). Au total, le coût de cette option est estimé à 27 millions d'€.
- Même dans un département francilien comme la Seine-et-Marne, la desserte par les technologies filaires ne permet pas de rendre toujours le service souhaité ; en effet, l'habitat isolé se rencontre fréquemment. Aussi, le fibrage de certaines habitations peut ponctuellement approcher les 10.000 €, et la montée en débit être inopérante ou très limitée, en raison des longues distances de la ligne téléphonique. De ce fait, il est inenvisageable de faire l'impasse sur les technologies radio qui devraient être certes marginales, mais incontournables. Avec le basculement de la diffusion de la télévision, de l'analogique vers la télévision numérique terrestre (TNT), les fréquences de l'analogique seront libérées. Une partie de ces fréquences sera réaffectée pour les réseaux de télécommunications. C'est ce que l'on appelle le dividende numérique. Ces fréquences sont particulièrement propices à la diffusion de signaux radio, et sont de ce fait très convoitées par les opérateurs de télécommunications. De toutes les technologies déployées par le Département, le satellite est celle qui concentre le plus de critique. Cependant, si les débits venaient à s'accroître considérablement, comme l'annonce Eutelsat, et si la question

des quotas de téléchargement venait à disparaître, cette technologie pourrait devenir particulièrement intéressante. Aussi, le Département reste pour le moment très prudent sur les possibilités offertes par la technologie satellite. Au regard des trop nombreuses incertitudes sur les performances et les coûts des différentes technologies pouvant être mise en œuvre, le SDTAN ne prévoit aucun budget précis sur ce point. Il est juste prévu qu'il s'agisse d'un budget d'aide à l'équipement des clients concernés et non pas un budget d'investissement dans un réseau à proprement parler.



Synthèse et enjeux des équipements

Les équipements d'intérêt communautaire contribuant au rayonnement du territoire du SCoT sont peu nombreux. Des projets en cours devraient cependant contribuer à affirmer le rôle structurant de certains équipements.

A côté de cet ensemble de premier rang, les équipements de proximité contribuant à l'équité territoriale restent assez concentrés dans les pôles urbains du territoire du SCoT : Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne et Bussy-Saint-Georges. Torcy, Chelles ou encore le Val d'Europe présentent une offre d'équipements vers laquelle peut se rabattre la population de Marne et Gondoire. Les communes rurales entretiennent d'étroites relations avec ces derniers pour accéder aux équipements scolaires, de services, sportifs et culturels.

S'agissant des équipements de proximité, l'offre est à déployer plus encore dans l'ensemble du territoire du SCoT en prenant en compte les nouvelles populations qui vont s'y implanter, notamment au niveau des équipements scolaires du premier degré et de la petite enfance dont certaines communes sont dépourvues.

À même de réduire les surplus de déplacements générés par l'inégale répartition des équipements sur le territoire et une saturation de l'offre, son renforcement est l'occasion d'engager des réflexions sur la promotion d'une mobilité multimodale. Le positionnement fort de la Communauté d'Agglomération en matière de politique de santé, culturelle ou touristique doit s'attacher à combiner l'ensemble des outils disponibles pour réduire l'usage exclusif de la voiture individuelle, dans un contexte de croissance démographique et de promotion d'une qualité de vie attractive. De plus, la mutualisation d'activités au sein des équipements plutôt que leur multiplication est également une piste à développer.

Concernant l'équipement numérique du territoire, les investissements futurs sont à modeler selon les évolutions technologiques et réglementaires. L'enjeu final est d'offrir un accès équitable au numérique et réduire la fracture entre les zones denses et celles plus éloignées.

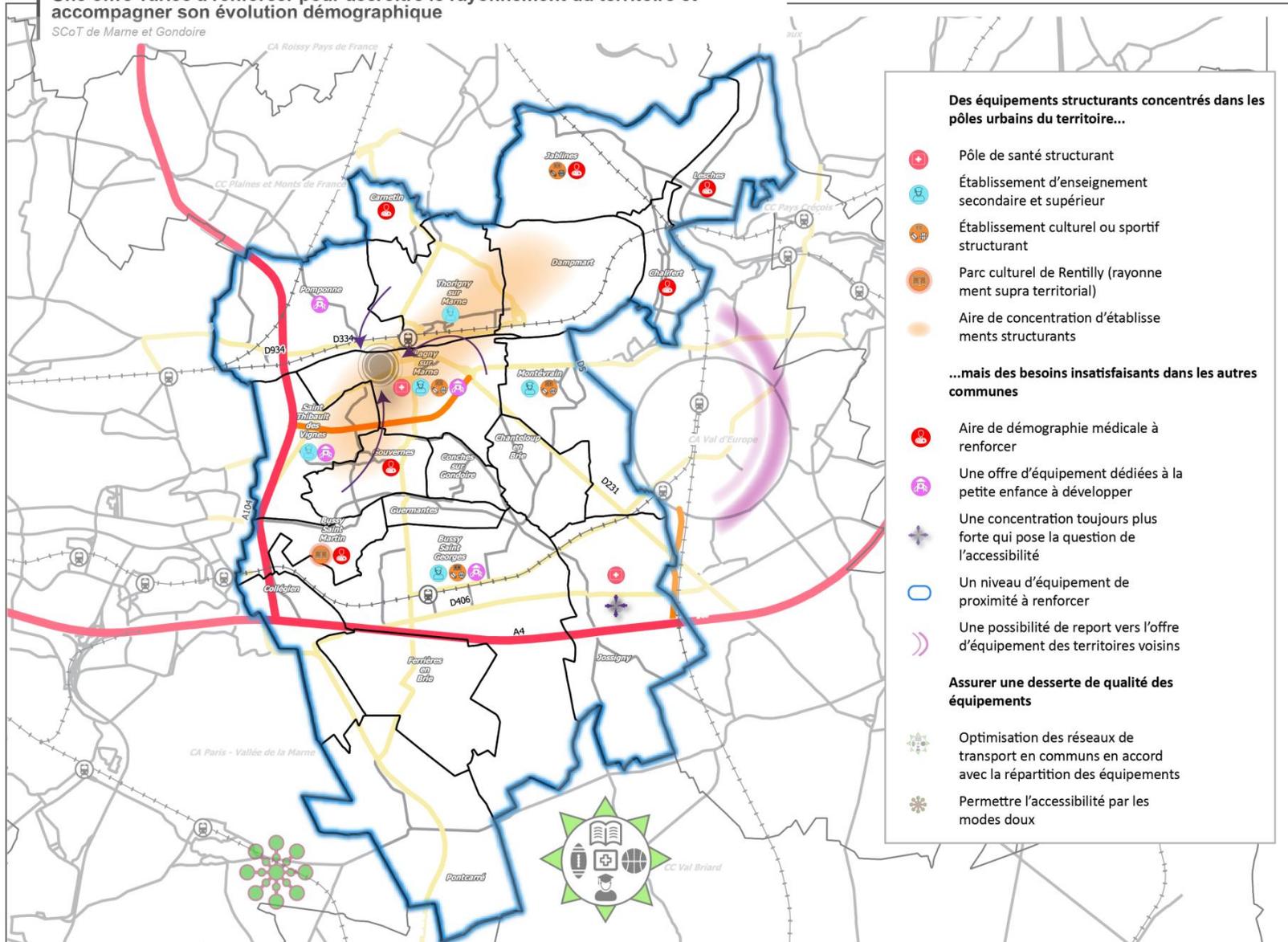
THEMATIQUES	ATOUTS/POTENTIALITES	FAIBLESSES/CONTRAINTES	ENJEUX
PETITE ENFANCE	<ul style="list-style-type: none"> - Des solutions d'accueil variées - Des projets d'extension et de création de structures d'accueil - Une politique départementale volontariste pour favoriser la création d'équipements et de modes d'accueil innovants 	<ul style="list-style-type: none"> - Une offre quantitative limitée et inégale - Des besoins démographiques à anticiper 	<ul style="list-style-type: none"> - Répartir l'offre en équipements dédiés à la petite enfance de manière équilibrée sur le territoire en fonction des besoins identifiés (notamment à Conches-sur-Gondaire, Dampmart et Saint-Thibault-des-Vignes, Pomponne)
EDUCATION ET FORMATION	<ul style="list-style-type: none"> - Un dynamisme démographique qui se répercute sur les effectifs scolaires - Un bon niveau d'équipements scolaires du primaire et du secondaire - Des structures d'accueil dédiées aux activités extrascolaires nombreuses et variées - Une offre d'enseignement supérieure à venir 	<ul style="list-style-type: none"> - Une évolution contrastée des équipements de l'enseignement primaire - Une concentration de l'enseignement secondaire dans les pôles urbains du territoire qui engendre de nombreux déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> - Maintenir les effectifs scolaires dans les plus petites communes afin d'éviter la fermeture des classes - Accompagner l'offre d'enseignement supérieur conjointement avec les territoires voisins (logements, transports) - Favoriser l'usage des modes actifs pour les déplacements internes au territoire
SANTE	<ul style="list-style-type: none"> - Des pôles de santé structurants - Une politique départementale dynamique en faveur de la démographie médicale - Une prise de la compétence relative à l'action sociale par la CAMG 	<ul style="list-style-type: none"> - Une baisse du nombre de professionnels de la santé sur l'ensemble du territoire, en particulier des médecins généralistes et des infirmiers - Une faible offre en équipements de santé et dans les communes rurales du territoire et une concentration du corps médical dans les centres de santé - Un vieillissement de la population à anticiper - Des problématiques d'accès aux centres de santé (CH de Jossigny notamment) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en cohérence l'offre existante avec les dynamiques sociodémographiques actuelles et futures - Favoriser l'implantation de professionnels de la santé en fonction des besoins identifiés - Encourager la coopération intercommunale pour la création de maisons médicales pluridisciplinaires - Garantir l'accès pour tous aux équipements de santé structurants - Assurer une bonne desserte en transports en commun des centres de santé
	<ul style="list-style-type: none"> - Une offre en équipements 	<ul style="list-style-type: none"> - Peu d'équipements sportifs 	<ul style="list-style-type: none"> - Contribuer au rayonnement du

<p style="text-align: center;">SPORTS</p>	<p>sportifs importante et équilibrée</p> <ul style="list-style-type: none"> - La création d'un stade d'athlétisme couvert à Bussy-Saint-Georges à venir 	<p>structurants (Centre Aquatique, base de loisirs de Jablines, Golf de Bussy-Saint-Georges, les gymnases de Montévrain (MSA), Laura Flessel à Bussy-Saint-Georges et le Parc des sports à Lagny-sur-Marne</p>	<p>territoire à travers l'organisation de manifestations sportives de grande ampleur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintenir et développer l'offre d'équipements sportifs de proximité dans les zones désertes - Développer des équipements intercommunaux, comme les gymnases - Favoriser l'usage des modes actifs pour les équipements sportifs de proximité et veiller à la desserte en transports en commun des équipements structurants
<p style="text-align: center;">CULTURE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Des activités culturelles, de sports et de loisirs portées par le tissu associatif local - Des équipements culturels, tels que la bibliothèque et l'équivalent d'une salle polyvalente, présents dans la majorité des communes - Une compétence musique détenue par la CAMG et une multitude de sites du conservatoire de musique - Une politique culturelle sociale du Parc de Rentilly et la promotion de l'art contemporain 	<ul style="list-style-type: none"> - Une offre relativement concentrée dans les pôles urbains du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Continuer le développement de la politique culturelle à l'échelle du SCoT en s'appuyant sur le Parc Culturel de Rentilly et relayer ses actions dans les centres culturels communaux (échelle plus locale) - Favoriser de nouveaux usages de mobilité liés à l'offre culturelle à travers une action intercommunale
<p style="text-align: center;">TOURISME</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La présence d'un patrimoine bâti de qualité - La présence d'un patrimoine 	<ul style="list-style-type: none"> - Un manque d'optimisation des aménagements existants en faveur de la découverte des atouts du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre la valorisation des bords de Marne en cohérence avec le projet de cœur urbain de Marne-et-Gondoire

	<p>naturel boisé</p> <ul style="list-style-type: none"> - La présence d'un patrimoine naturel fluvial : les voies d'eau de la Marne, de la Gondoire et de la Brosse, rus etc. - Présence d'un réseau de liaisons douces à vocation principalement de loisirs - Présence du Parc culturel de Rentilly, équipement d'envergure rayonnant au-delà des limites du SCoT - Des équipements touristiques de qualité - Des projets d'équipements : salle de spectacle de Bussy-Saint-Georges etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Accès au Parc de Rentilly difficile : pas de signalétique appropriée, pas de bus le week-end - Peu d'équipements à rayonnement supra-communal 	<ul style="list-style-type: none"> - Préserver le patrimoine vert, bleu et bâti en encourageant son appropriation par les habitants et sa découverte par les visiteurs - Renforcer l'offre existante en équipements touristiques et de loisirs à rayonnement supra-territorial - Favoriser la coopération intercommunale pour la création d'équipements culturels - Poursuivre les efforts en matière de mise en réseau des équipements touristiques à travers des itinéraires dédiés aux modes actifs.
--	--	--	---

Une offre variée à renforcer pour accroître le rayonnement du territoire et accompagner son évolution démographique

SCoT de Marne et Gondoire



9. POSITIONNEMENT DES TERRITOIRES DU SCOT DANS L'EST PARISIEN

Le diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement ont mis en avant les logiques de fonctionnement internes de Marne et Gondoire ainsi que ses logiques de fonctionnement externes.

Les logiques de fonctionnement internes ont été analysées pour chaque thématique du diagnostic territorial : phénomènes de migrations résidentielles, nouvelles dynamiques économiques, problématiques liées au commerce, effets de coupures ou de liaisons générés par les infrastructures lourdes de transport, accessibilité par les réseaux de transport urbain, mécanismes de mobilités utilitaires et de loisirs, espaces naturels communs, etc.

Si l'identité de Marne et Gondoire est à fédérer en vue d'aboutir à un projet d'aménagement global, le territoire du SCoT est loin d'être perméable à son environnement. Ces liens sont à la fois fonctionnels et urbains.

A cet effet, les interactions de Marne et Gondoire avec les territoires extérieurs ont également été analysées. Le projet de SCoT tient donc compte des dynamiques des collectivités limitrophes (Paris Vallée de la Marne et Val d'Europe en particulier) et ceux reliés à Marne et Gondoire, soit par des infrastructures, des équipements, des espaces physiques partagés (urbains, naturels...), ou encore des synergies pressenties.

Marne et Gondoire présente des enjeux communs avec ces territoires au regard de projets stratégiques métropolitains. C'est tout d'abord le cas du renforcement de la Cité Descartes vers la constitution d'un pôle d'innovation majeur scientifique et technique sur le thème du développement durable. Le périmètre du Cluster Ville Durable, dont le noyau est la Cité Descartes, englobe plus d'une trentaine de communes appartenant aux départements de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de Seine-et-Marne. Ce périmètre non figé et extensif, témoigne d'une ambition de rayonnement de l'est francilien au service du développement de l'éco-région Île-de-France, avec un rayonnement et des impacts à différents niveaux : international, national et local.

Autre projet stratégique métropolitain : le renforcement du Val d'Europe comme pôle de développement mixte est structuré autour du noyau tertiaire, de loisirs et de tourisme qu'est le Parc Disneyland élargi, avec des projets récents comme Village Nature.

Marne et Gondoire souhaite ainsi pouvoir bénéficier des dynamiques en place et véritablement intégrer un fonctionnement en réseau constitué avec ces pôles. **Le territoire vise néanmoins à se démarquer au travers d'un positionnement en faveur d'une « croissance verte »** permettant de mettre en lumière l'ensemble de ses qualités, quelles que soit leurs natures (économique, naturelle, culturelle...).

Le tourisme et la culture mis en lumière dans ce diagnostic, seront également des volets privilégiés sur lesquels le projet de territoire portera une attention particulière. Ils répondront en partie à l'objectif de distinction de Marne et Gondoire sur la scène régionale.

Relevons toutefois que l'ambition de développement de l'est francilien, aura des conséquences du point de vue foncier, sur le renouvellement urbain ainsi que sur les besoins économiques, de déplacements, d'équipements et de maintien d'un cadre de vie de qualité pour les habitants, actifs, usagers actuels et futurs.

A ce titre, le territoire souhaite s'engager dans un développement responsable, alerte sur les questions de consommation des espaces naturels et agricoles, autant que sur leurs relations avec les espaces urbains.

Dès lors, ces aspects constituent de vrais enjeux pour Marne et Gondoire, notamment en termes de cohérence de développement avec les territoires voisins. A cet effet, des dénominateurs communs sont perceptibles :

- **En matière de liens urbains et fonctionnels :** la continuité urbaine existante et future entre la frange est du territoire du SCoT (Montévrain, Chanteloup-en-Brie, Chalifert, Jossigny) et le Val d'Europe est amenée à se renforcer au regard des ZAC qui y sont contiguës et dont la programmation est complémentaire.

S'y ajoute les interactions issues de la présence des gares RER A de Val d'Europe et de Marne-la-Vallée-Chessy, cette dernière étant aussi une gare TGV à l'articulation du TGV nord et du TGV sud-est.

La frange ouest du territoire du SCoT (Collégien, Bussy-Saint-Martin, Saint-Thibault-des-Vignes) et le Val Maubuée, bien que l'A104 soit une coupure physique, comporte des espaces de perméabilité.

De plus, la gare RER A de Torcy, qui est desservie par un réseau de bus urbain sous compétence du SIT, est utilisée par les personnes transitant entre les territoires au centre de Marne-la-Vallée. Le projet de développement de lignes A, C et D (transport en commun en site propre) traversant le territoire, inclut 2 lignes passant par la gare de Torcy et celle de Lagny-Thorigny-Pomponne.

- **En matière de liens naturels :** la Vallée de la Marne fait partie des principales entités paysagères de la Seine-et-Marne. L'aménagement de ses berges, d'une portée régionale, aura des conséquences sur la valorisation des autres cours d'eau et rus qui la rejoignent. La présence de la base de loisirs de Jablines et la proximité de celle de Vaires-Torcy constituent des atouts en termes d'équipements liés à l'eau.

Les espaces agricoles constituent un autre lien. Bien qu'ils soient moins présents que sur le département de la Seine-et-Marne, ces espaces sont constitutifs de la ceinture verte régionale. Le maintien et le renouveau de ces espaces de respiration, la qualité du traitement de leurs franges avec les zones urbaines, les enjeux d'aménagement du territoire et de développement durable qu'ils portent doivent être mis au premier plan.

Les grands équilibres entre espaces ouverts et urbains constituent de cette manière, le socle de la stratégie de développement de Marne et Gondoire. Le projet de SCoT s'oriente ainsi vers un territoire vert à faible impact qui prendra appui sur ses ressources locales (cadre de vie, atouts paysagers...) pour en faire un levier de développement.

De nouveaux enjeux viennent enrichir le projet et orienter ses objectifs, notamment en matière de développement économique innovant et de réponse aux nouveaux besoins en matière de services et d'équipements. A noter enfin que tout le projet de territoire et l'ensemble de ses objectifs, tendront vers la valorisation du cadre de vie local, propre à Marne et Gondoire, ainsi qu'à l'affirmation du positionnement et de l'attractivité du territoire dans une logique de développement durable.