CHAPITRE 4 - LES DÉPLACEMENTS

Les Franciliens effectuent, chaque jour, 33 millions de déplacements :

- 11 millions en marche à pied ;
- 22 millions dans un mode mécanisé dont :
  - 65% en voiture particulière (5,1 millions d'heures passées par jour) ;
  - 30% en transports collectifs (5,2 millions d'heures passées par jour) ;
  - 5% en deux roues et taxis.

Les transports collectifs sont majoritaires dans les déplacements qui sont liés à Paris, alors que la voiture particulière est majoritaire pour les déplacements banlieue-banlieue.

La part des voitures particulières dépend, par conséquent, en premier lieu de l'éloignement entre le lieu d'habitation et Paris. D'autres facteurs vont, néanmoins, jouer sur le choix du mode de transport et notamment :

- la structure de l'urbanisation (localisation et densité des populations et des emplois, type d'habitat, etc.) ;
- la structure de la population (composition des ménages) ;
- la qualité de desserte par les réseaux de transports, notamment collectifs ;
- la disponibilité d'une place de stationnement à la destination.

Ces éléments permettent de comprendre la place de Vincennes dans la politique des déplacements de l'agglomération parisienne. A noter que la ville bénéficie d'une bonne desserte, tant routière, avec la présence de la Route Nationale 34 qui traverse la commune d'est en ouest, qu'en matière de transports en commun avec la ligne A du Réseau Express Régional qui dessert la gare éponyme de la ville, et la ligne 1 du métropolitain qui assure la desserte de trois stations. Ces infrastructures expliquent en partie l'importance des déplacements à Vincennes.

1. - Les facteurs générateurs de déplacements

1.1. - Le positionnement de Vincennes

◆ La proximité à Paris

La commune de Vincennes bénéficie d'une proximité à Paris exceptionnelle qui explique en grande partie sa bonne desserte et l'importance des déplacements. La ville se situe ainsi en sortie de la capitale avec la porte de Vincennes, et à proximité d'autres portes importantes notamment Porte Dorée, de Saint-Mandé et plus au nord de Montreuil.

Directement ou indirectement, une partie du trafic routier en provenance ou à destination de la capitale transite donc par la commune. De même, la desserte en transports en commun permet d'irriguer l'Est parisien.

La ville est également traversée par des flux tangentiels, de banlieue à banlieue notamment en direction de la préfecture du département. Des déplacements à destination de Créteil originaires de Vincennes ou de Saint-Mandé mais aussi de Montreuil sont observés mais difficilement quantifiables. Une partie de ce trafic rejoint les grandes infrastructures extérieures à la commune, A86, A4, etc. Ce flux tangentiel, orienté nord-sud, est le résultat d'un déficit de transports collectifs tant au niveau de la petite couronne que de la grande.

L'avenue de Paris vers la capitale

Source : SCURE, mai 2004

◆ Des pôles générateurs de trafic sur le territoire et à proximité

Vincennes compte sur son territoire ou à proximité un certain nombre de pôles générant un nombre de déplacements importants. L'attractivité de la commune explique en partie l'importance des déplacements tant des Vincennois que des habitants des communes voisines.

La rue du Midi : cœur du centre-ville de Vincennes

Source : SCURE, mai 2004

Le centre-ville de Vincennes est un des premiers pôles générateurs de trafic. Il constitue un centre commerçant actif et de rayonnement local plus large que la commune. L'attractivité commerciale de la cité se solde aussi par un fort trafic de chalandises et de nombreuses livraisons.

Cette attractivité est renforcée par le bon maillage du territoire en terme **d'équipements publics** qui ont un rayonnement à l'échelle du quartier voire de la ville, générateurs aussi de nombreux flux souvent piétons à divers moments de la journée ou de la semaine. A noter aussi un nombre élevé d'établissements d'enseignement secondaire publics ou privés (deux collèges et un troisième programmé d'ici 2006, deux lycées et quatre établissements privés) qui sont générateurs de nombreux flux à l'intérieur de la commune et avec les villes voisines de Saint-Mandé, Montreuil et Fontenay.

Enfin, la ville de Vincennes se trouve à proximité de divers **pôles dynamiques**, générateurs d'un trafic important, notamment routier. L'IGN et l'hôpital Begin situés à Saint-Mandé se trouvent en limite communale le long de la RN 34. Le quartier Ouest de la commune est bordé au nord par le Bas-Montreuil, quartier industriel historique, actuellement en pleine mutation (accueil d'activités tertiaires, 10 000 à 15 000 emplois attendus). Vincennes n'est pas très éloignée des zones d'activités de communes proches : centre commercial « Bel Est » de Bagnolet, zone d'activités de Rosny-sous-Bois et de Fontenay-sous-Bois. A une échelle plus grande, les principaux pôles économiques de la région ont aussi une incidence sur les déplacements à Vincennes en particulier le quartier d'affaires de la Défense et la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (desservis tous deux par la ligne A du RER) et l'ensemble administratif de Créteil.

Le bois de Vincennes et ses équipements (parc floral, parc zoologique, hippodrome, équipements sportifs divers, etc.) est un pôle de loisirs attractif tant pour les Parisiens que pour les Vincennois et leurs voisins directs. Les déplacements y sont intenses notamment en fin de semaine.

1.2. - Des migrations alternantes nombreuses

Le territoire de Vincennes est dominé par les secteurs résidentiels. Le taux d'emploi est nettement inférieur à 1 et beaucoup d'habitants travaillent ainsi hors des limites de la ville. Cette situation correspond donc à une potentialité de fortes migrations alternantes. Les actifs vincennois occupant un emploi dans leur commune de résidence sont peu nombreux : 14,38%, chiffre très en deçà de la moyenne départementale. Ce déséquilibre entre l'offre d'emplois de la commune et la population active vincennoise est générateur **d'un besoin de déplacements importants.** Il est accentué par le fait qu'une partie des personnes travaillant à Vincennes n'habitent pas la commune.

Taux d'emplois et migrations alternantes

	Actifs occupant un emploi dans sa commune de résidence*	Taux d'emplois par rapport aux actifs**
Vincennes	14,38%	0,71
Saint-Mandé	17,73%	0,85
Val-de-Marne	20,29%	
Paris	69,02%	

**Source : INSEE, données RGP 1999*

***Souce : ACTEP, Diagnostic territorial partagé - Volet Transports et Déplacement - d'après données RGP 1999*

Le recensement de 1999 et les études préparatoires à l'élaboration du plan local de déplacements à l'échelle des communes de Saint-Mandé, Montreuil et Vincennes ont permis de constater les données suivantes :

- Paris est la commune où travaillent le plus d'actifs vincennois (40%) suivi du département des Hauts-de-Seine (10%) et de celui du Val-de-Marne (un actif vincennois sur neuf)[1] ;

- 16% des actifs non-vincennois sont originaires de la capitale, près d'un tiers du Val-de-Marne, et un cinquième de Seine-Saint-Denis[2].

Lieu de résidence et lieu de travail

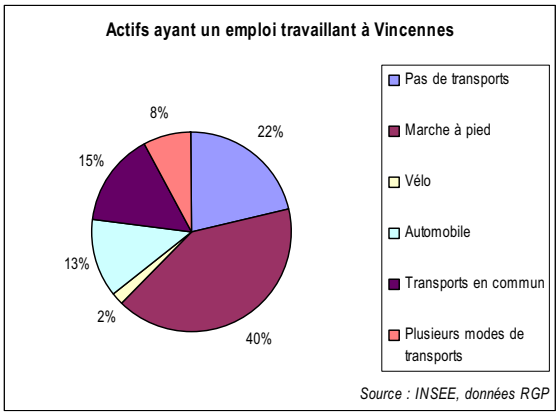
	Actifs occupant un emploi		
	dans sa commune de résidence	dans une autre commune	du même département
Vincennes	14,38%	85,62%	12,06%
Saint-Mandé	17,73%	82,27%	11,10%
Val-de-Marne	20,29%	79,71%	26,45%
Paris	69,02%	30,98%	-

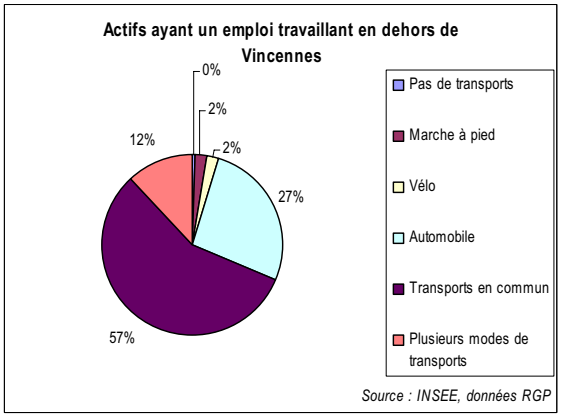
Source : INSEE, données RGP 1999

Pour ces migrations pendulaires, différents modes de déplacements sont utilisés : si 20% des actifs vincennois exerçant leur profession sur Vincennes travaillent à domicile (parmi les 14,38% des actifs vincennois travaillant sur la commune), les actifs vincennois travaillant en ville utilisent majoritairement les modes doux de déplacements (marche à pied et deux-roues). Les actifs vincennois travaillant en dehors de la commune utilisent en priorité les transports collectifs : 57%.

[1] Chiffres issus de l'étude préliminaire du Plan Local de Déplacements, mars 2004.

[2] Idem que précédemment.



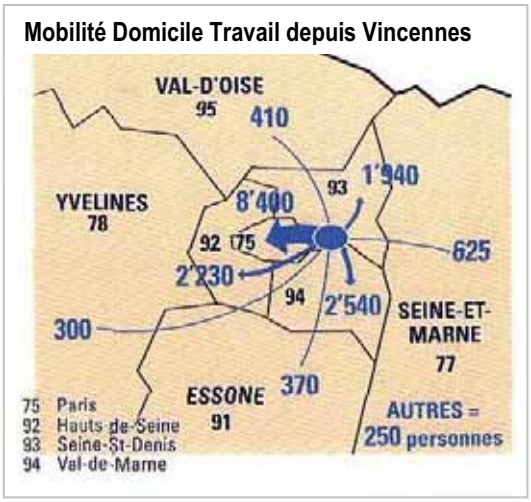


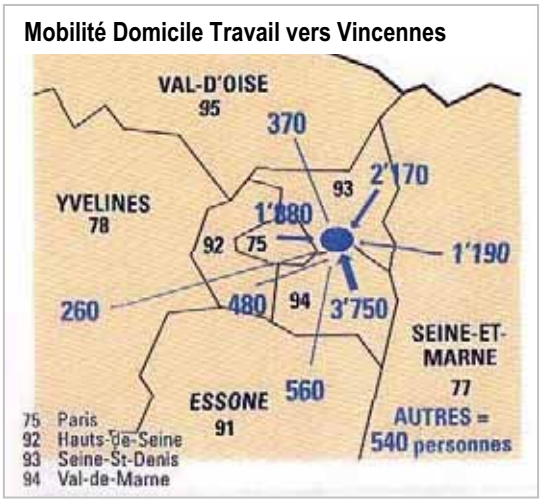
A noter que dans les deux cas (actifs vincennois travaillant à Vincennes et actifs vincennois travaillant dans une autre commune), les taux d'utilisation de l'automobile sont comparables à ceux de Paris et la proche couronne et inférieurs à ceux des communes moins bien desservies par les transports en commun et plus éloignées : 13% pour les premiers et 27% pour les seconds, ce qui est assez atypique pour une commune limitrophe de Paris. Dans le XII^{ème} arrondissement de Paris, ces valeurs s'établissent respectivement à 10,5% et 31,5% contre 28 et 35% à Fontenay-sous-Bois. Pour les Vincennois ne travaillant pas à Vincennes, cette part relativement élevée peut s'expliquer par le déficit de transport en commun dans la commune d'emploi. Ces taux sont à rapprocher d'un niveau élevé d'équipement des ménages en voiture.

Modes de déplacements domicile-travail

	Aucun	Marche	Vélo	Voiture	Transports en commun	Plusieurs modes
Vincennes	3%	8%	2%	25%	51%	11%
Saint-Mandé	4%	10%	2%	33%	39%	11%
Moyenne ACTEP	3%	7%	2%	36%	40%	12%
Moyenne du Val-de-Marne	3%	7%	2%	42%	34%	11%
Moyenne de Paris	5%	9%	3%	18%	52%	13%
Moyenne de l'Ile-de-France	4%	7%	2%	43%	33%	11%

Source : ACTEP, Diagnostic territorial partagé - Volet Transports et Déplacements, mars 2002 d'après l'INSEE, données RGP de 1999





Source : étude préliminaire du Plan Local de Déplacements, mars 2004

Les actifs vincennois travaillant hors Vincennes utilisant la voiture

Les actifs vincennois ne travaillant pas à Vincennes et utilisant leur voiture habitent majoritairement dans les quartiers périphériques de la commune moins bien pourvus en infrastructures de transports collectifs. Le quartier Est est celui où le phénomène est le plus important. Pour certaines zones (îlots avenue Foch et secteur de la place Carnot), les taux importants peuvent trouver deux explications : la présence de peu d'habitants qui faussent la représentation relative et la présence d'une population relativement plus aisée, qui disposant d'un plus grand nombre de voitures, les utilisent d'avantage.

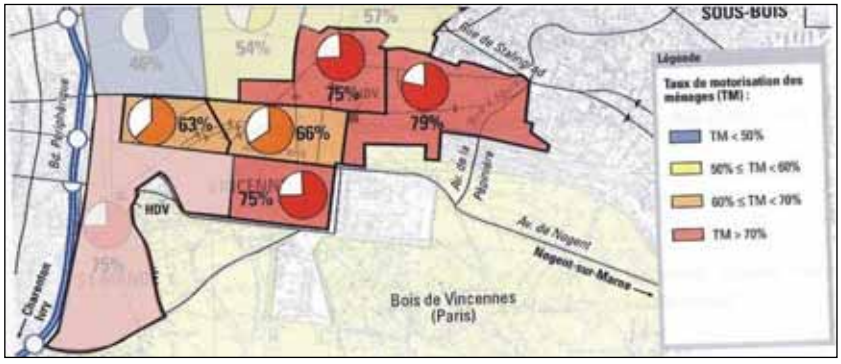
Source : INSEE, données RGP 1999

1.3. - Le niveau d'équipement des ménages

En petite couronne, le taux de motorisation des ménages augmente avec l'éloignement à Paris. Vincennes et Saint-Mandé sont des communes assez atypiques, puisque leur taux de motorisation est élevé et ce malgré une desserte en transports en commun attractive et une densité de l'habitat importante.

Le taux de motorisation des ménages vincennois a tendance à augmenter : il est proche de 60% en 1999 et n'était que de 57% en 1990[1].

Taux de motorisation des ménages		
	Ménages ayant au moins un véhicule	Ménages ayant au moins deux véhicules
Vincennes	59,63%	9,11%
Saint-Mandé	65,71%	13,94%
Val-de-Marne	72,95%	19,42%
Paris	44,55%	5,86%
Source : INSEE, données RGP 1999		



Source : PLD -INSEE

Ce taux varie selon les îlots. La carte suivante laisse apparaître que les quartiers Ouest et du Centre ont un taux de motorisation inférieur à la moyenne communale mettant ainsi en évidence l'importance d'une desserte en transports collectifs attractive pour ces secteurs.

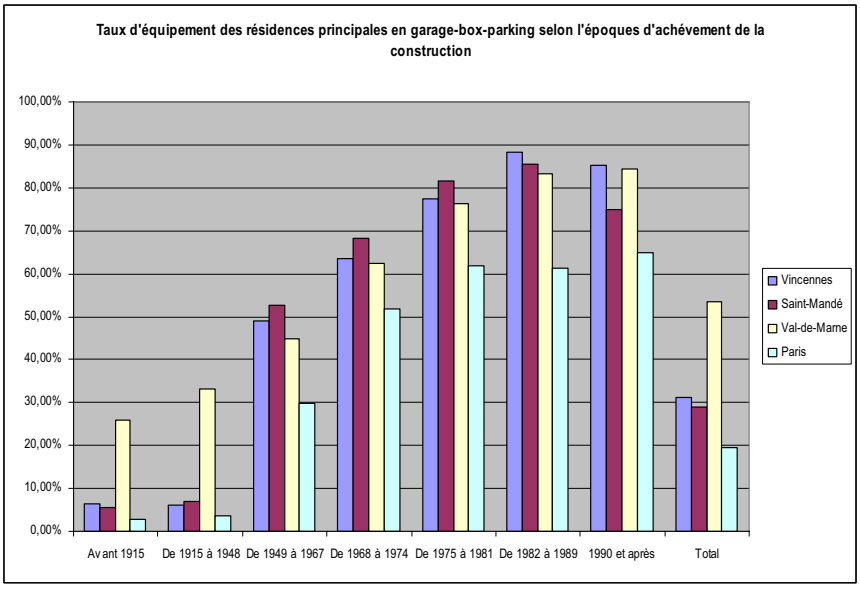
[1] Source : ACTEP d'après l'INSEE - données RGP de 1990 et 1999.

Le taux de motorisation des ménages

Les quartiers périphériques du nord et de l'est, où la couverture en transports collectifs est moins bonne que dans le reste de la commune sont ceux où le taux de motorisation est supérieur à la moyenne communale. Inversement, les quartiers de l'ouest et du centre, mieux desservis notamment par le métro et le RER, présentent des taux inférieurs à cette moyenne. Les secteurs où la population est relativement plus aisée ont des taux supérieurs au reste de la commune (secteur de l'avenue Foch, quartier des Vignerons).

Source : INSEE, données RGP 1999

Ce taux de motorisation sensiblement important est à confronter avec le nombre de résidences principales disposant d'un garage ou d'un box à voitures ou d'un parking privatif. A Vincennes ce dernier taux d'équipement est faible et s'établit à 31,11%, ce qui se situe dans la moyenne de Saint-Mandé (29%) mais est très en deçà de la moyenne départementale où une majorité de résidences principales dispose d'un tel équipement. Le taux vincennois est cependant supérieur à la moyenne de Paris qui se stabilise autour de 19,63%. Il laisse néanmoins entrevoir par sa faiblesse une utilisation du stationnement public sur voirie importante.



A noter que ce taux varie fortement selon l'époque d'achèvement de la construction. Il s'établit en moyenne à 6% pour les résidences principales antérieures à 1948, ces dernières représentant la majorité du parc résidentiel vincennois.

Le taux augmente pour les logements construits après 1948, résultat des obligations de réalisation d'aires de stationnement introduites par les documents d'urbanisme, (stationnement privé souterrain, etc.). Sur les deux dernières périodes intercensitaires, avec des chiffres dépassant les 85%, Vincennes fait mieux que Saint-Mandé (85% et 75%), que le Val-de-Marne (83 et 84%) ou que Paris (61 et 64%).

Malgré cet effort et compte tenu du taux de motorisation important de la commune, la majorité de l'offre de stationnement demeure sur la voirie publique, particulièrement dans les secteurs les plus anciennement urbanisés comme les quartiers centraux ou de l'Ouest.

2. - Les différents modes de déplacements

2.1. - La circulation routière

◆ L'organisation du réseau viaire

Vincennes se caractérise par un réseau viaire très dense : une centaine de rues qui se répartit sur 32 kilomètres de voiries publiques. La route nationale et les routes départementales structurent le territoire communal et permettent de hiérarchiser le réseau viaire en trois catégories :

- deux axes majeurs transversaux est-ouest, la RN 34 (route de Paris) et la RD 43E (rue de Fontenay) qui sont des radiales assurant la liaison avec Paris ;

- un réseau d'axes primaires constitué le plus souvent de routes départementales (avenue de la République, avenue du Général de Gaulle et rue de Montreuil, boulevard de la Libération, rue Félix-Faure, etc.) qui assurent les liaisons nord-sud et la desserte des quartiers, et permettent d'écouler le transit intercommunal proche, malgré un manque de continuité entre ces axes ;

- des axes secondaires très divers qui assurent la distribution des quartiers.

A l'exception de quelques axes (avenue de Paris, rue de Fontenay), le calibrage des voies laisse apparaître une majorité de rues étroites car anciennes (voirie départementale incluse) avec un gabarit généralement à 2x1 voie. La présence du stationnement sur voirie se traduit par des sens uniques qui structurent le réseau secondaire.

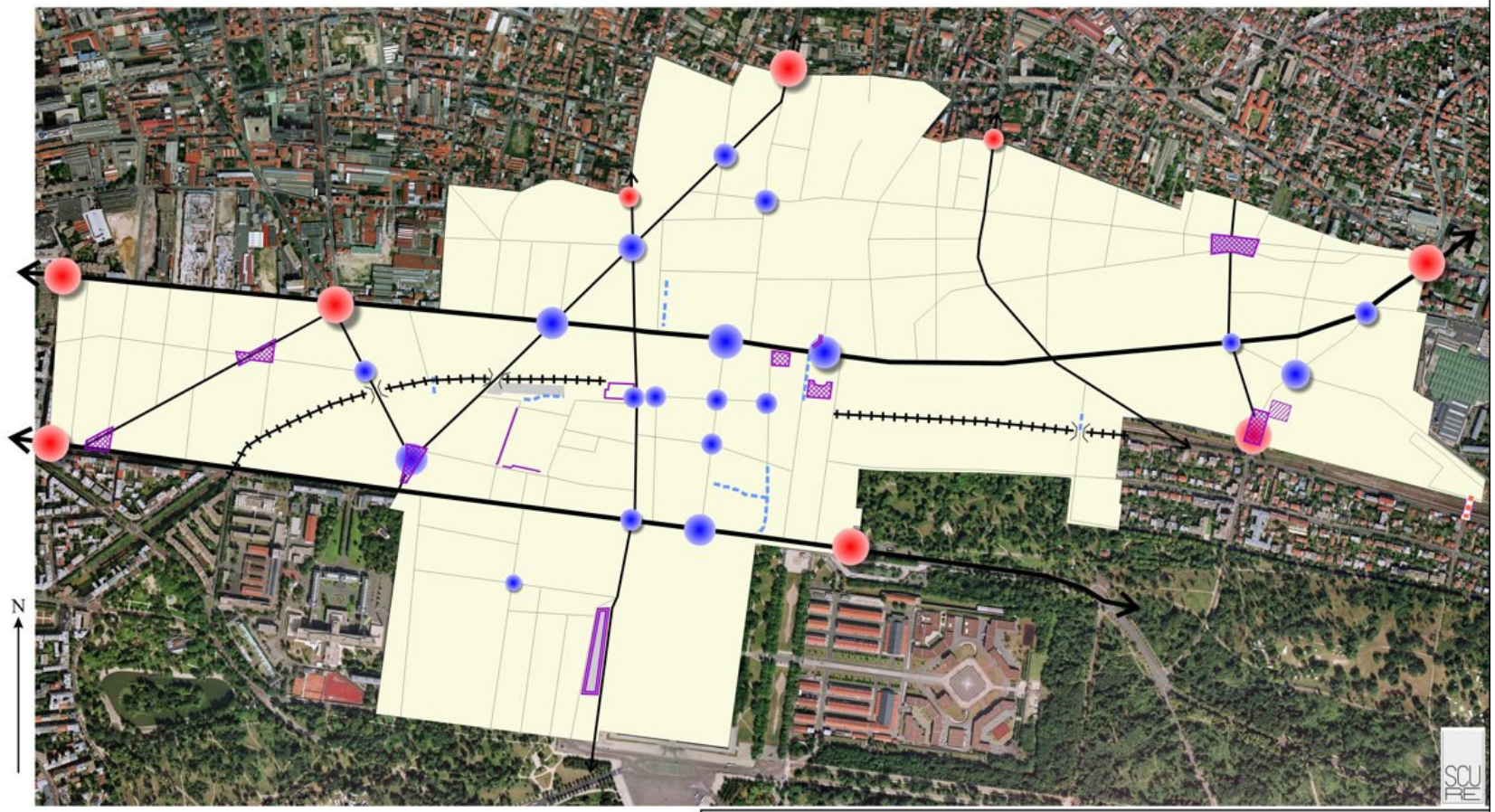
A noter d'autre part que la ville de Vincennes bénéficie d'une bonne accessibilité au réseau autoroutier : proximité du boulevard périphérique à l'ouest, A4 et A 86 au nord et à l'est en passant par Montreuil, Fontenay et Rosny-sous-Bois. L'absence de voie structurante nord-sud entre Montreuil et Vincennes en réduit néanmoins le bénéfice.

VILLE DE VINCENNES

Plan Local d'Urbanisme

Juillet 2004

ORGANISATION DE LA TRAME VIAIRE



Voirie :

- Axes majeurs
- Axes primaires
- Axes secondaires
- Entrée de ville
- Carrefours majeurs

Espaces minéraux :

- Places ou placettes publiques existantes
- Places publiques en cours de réalisation
- Aires de stationnement
- Accompagnement de voie publique (abords des écoles et autres bâtiments publics)
- Liaisons piétonnes
- projetées

◆ Les principaux flux

Les trafics journaliers laissent apparaître une forte sollicitation du réseau primaire et des axes majeurs. *A contrario* les charges de trafic du réseau secondaire (inférieur à 2 000 véhicules par jour) se situent dans une bonne moyenne et correspondent bien à leur rôle d'axes de distribution des quartiers et de desserte locale des habitations. Cette situation est globalement due au gabarit des rues et à la présence de nombreuses rues à sens unique de circulation.

Les charges de trafic demeurent très élevées sur l'avenue de Paris (RN 34) avec une moyenne de 30 040[1] véhicules par jour, en augmentation constante (+ 4,3% entre 2001 et 2002). Les charges sont croissantes en direction de Paris : passant de 18-20 000 véhicules par jour à l'entrée est de Vincennes à plus de 50 000 véhicules par jour sur l'avenue Gallieni située à Saint-Mandé mais à proximité immédiate de Vincennes. Cet axe connaît ainsi aux heures de pointes en semaine (déplacements travail-domicile, activités marchandes) et le *week-end* (activités de loisirs notamment vers le bois de Vincennes) une saturation généralisée qu'un fonctionnement des feux par phase (malgré une coordination partielle) et une absence de voie de tourne-à-gauche ne permettent pas de réduire. Cependant, des travaux sont en cours au carrefour avenue de Paris/avenue du Général de Gaulle/rue de Montreuil.

L'avenue de Paris : un axe de desserte important de la banlieue Est

Source : SCURE

Le reste du réseau primaire connaît des charges de trafic comprises entre 3 490 et 13 050 véhicules/jour. Les rues desservant le nord de la commune ont tendance à connaître un trafic routier croissant : +1,76% pour la rue des Laitières, +9% pour le tronçon à double sens de l'avenue de la République et +31,32% pour celui du boulevard de la Libération. La rue de Fontenay avec un trafic journalier de 13 050 véhicules a une circulation constante importante, en augmentation de +3,16% entre 2001 et 2002. L'enquête origine-destination des mois d'avril et mai 2004 a confirmé la fonction de ces axes du réseau primaire où les flux de transit (de traversée de la commune) ou d'échanges (des communes voisines avec Vincennes et réciproquement) sont majoritaires.

Résultats de l'enquête origine-destination

Axes étudiés	Trafic journalier total aux points d'études	Type de trafic
Avenue de la République (sens nord-sud)	3 800 véhicules/jour	- 31% : trafic de transit ;
		- 61% : trafic d'échange ;
		- 8% : trafic interne ;
Rues de Fontenay et Defrance (sens est-ouest)	7 000 véhicules/jour	- 26% : trafic de transit ;
		- 58% : trafic d'échange ;
		- 16% : trafic interne ;

Source : Mairie de Vincennes - Services techniques, juin 2004

A contrario, certaines voies assurant la desserte des extrémités ouest, est et sud de la commune voient leur trafic baisser : -8,6% pour la rue de Lagny, -5,78% pour la rue Félix Faure, et -46,47% pour l'avenue du Général de Gaulle, ce qui s'explique par les travaux en cours dans le quartier du Bas-Montreuil pour la première, ceux du Domaine du Bois de Vincennes pour la seconde et le report d'une partie du trafic de l'avenue de Paris sur le cours Marigny pour le dernier.

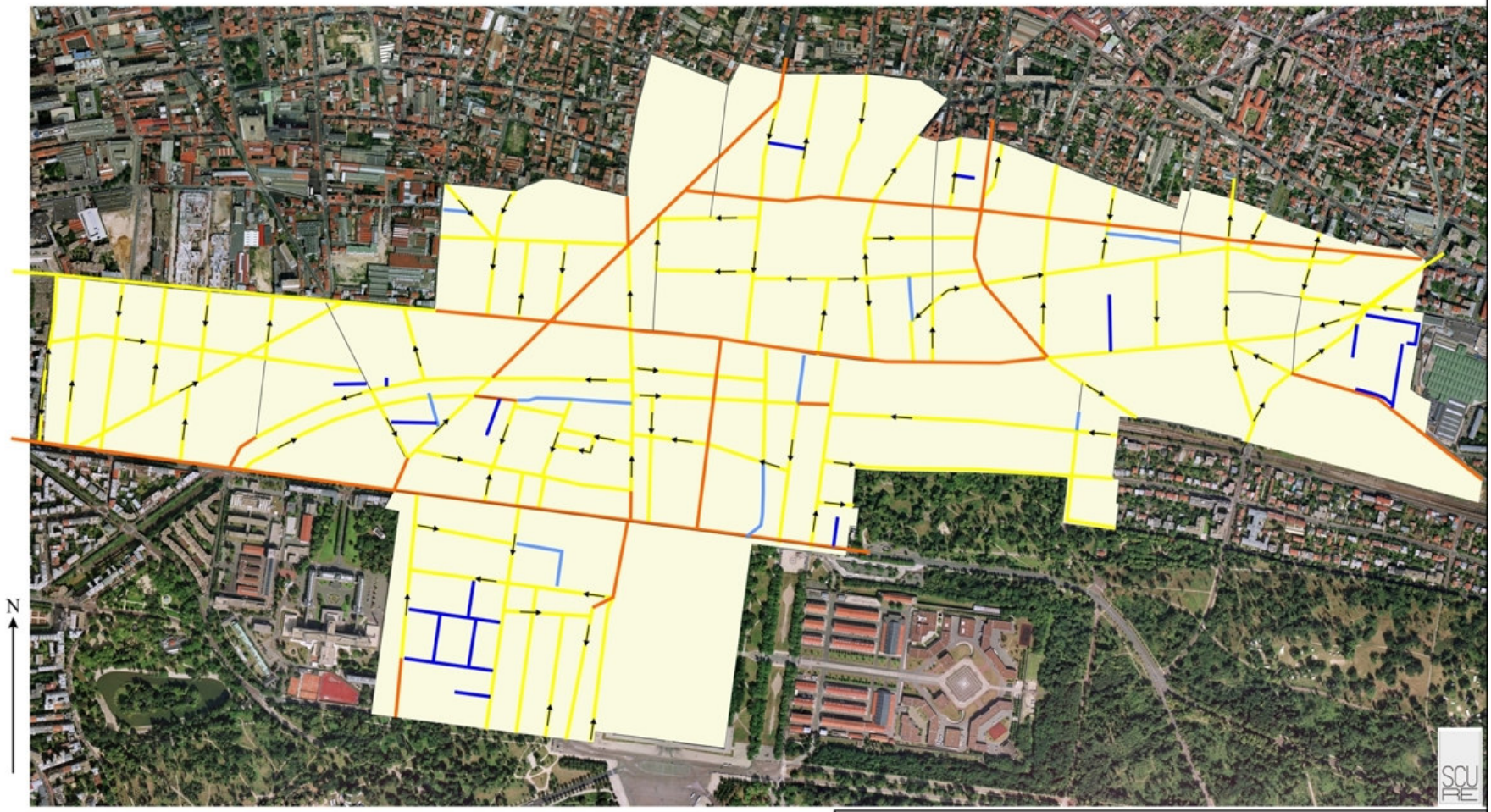
[1] Chiffres provenant des comptages routiers effectués par le DDE du Val-de-Marne pour les années 2001 et 2002.

VILLE DE VINCENNES

Plan Local d'Urbanisme

Juillet 2004

PLAN DE CIRCULATION



Voies à double sens de circulation

Voies à sens unique (sens indiqué en début de voie ou de séquence si modification du sens à un carrefour)

Voies à dominante piétonne

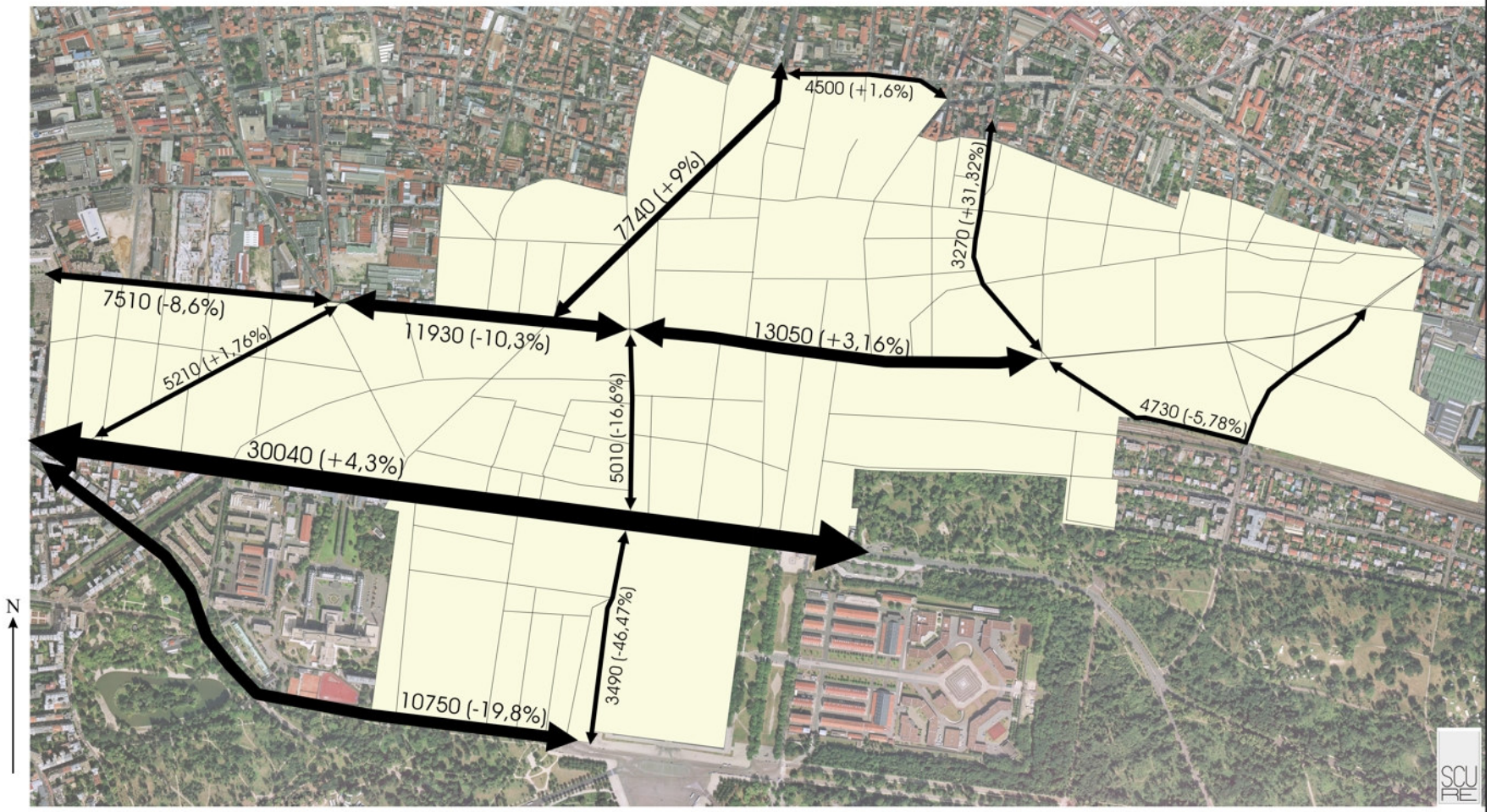
Voies privées ou impasses

VILLE DE VINCENNES

Plan Local d'Urbanisme

Juillet 2004

COMPTAGES TRAFIC ROUTIER



Principaux trafics
Nombre de véhicules moyens par jour en 2002 (évolution par rapport à 2001)

Source : DDE 94 mars 2004

◆ Les évolutions récentes et les aménagements existants

D'une manière générale, le volume et la nature du trafic sont en adéquation avec la fonction ou la catégorie de l'axe. Toutefois, la fermeture de certaines voies du bois, suite à la tempête de 1999, s'est traduite par le transfert des flux sur des voies secondaires.

En effet, compte tenu des encombrements sur les axes majeurs (route de Paris, …), les flux détournés du bois de Vincennes empruntent des itinéraires de substitution avenue Pierre Brossolette, cours Marigny et avenue des Minimes.

Pour améliorer la lisibilité de la hiérarchie des voies, des aménagements ponctuels ont été réalisés : aménagement de certains carrefours avec surélévation de la chaussée (carrefour des rues Prévoyance et Massue par exemple), informations à l'approche des établissements scolaires. La ville de Vincennes compte un nombre limité de rues en zone 30 (19 rues sur la centaine que compte la commune), avec un manque de continuité des zones (à l'exception du secteur de la rue de Belfort). Les rues ou voies piétonnes sont assez récentes et se limitent à quelques aménagements en centre-ville : piétonisation de la rue du Midi et d'une partie de la rue Giraudineau le samedi, piétonisation totale de la rue Eugène Renaud et du sud de la rue Raymond du Temple.

◆ Le stationnement

Le stationnement à Vincennes est un stationnement avant tout sur voirie publique, le nombre de logements équipés en garage, parking ou box étant limité (cf. supra). Ce stationnement s'organise de part et d'autre de la chaussée ou sur un seul côté. Le nouveau plan de stationnement mis en place à l'automne 2003 a réorganisé le stationnement sur voirie autour de trois principes :

- des zones de stationnement payant rotatif limité à deux heures sur les axes commerçants notamment dans le centre-ville ;

- des zones de stationnement résidentiel avec tarifs préférentiels pour les Vincennois notamment pour les quartiers situés à l'ouest du centre-ville et les secteurs proches des stations de transport en commun ;

- sur le reste des voies le stationnement est gratuit et illimité.

Le bilan du stationnement résidentiel semble être positif avec une baisse des taux de congestion[1] qui étaient élevés de jour comme de nuit entre 100 et 115%[2] selon les secteurs et les moments avec deux quartiers particulièrement touchés : l'ouest et le sud. Ces taux importants sont autant dus à l'offre privée de stationnement limitée, qu'à un nombre important de véhicules stationnés venant d'autres communes et départements notamment en journée (stationnement de voitures « ventouses »). Des problèmes subsistent notamment dans le centre-ville et aux abords du château compte tenu d'un stationnement anarchique (double file, arrêt aux carrefours).

[1] Taux de congestion : nombre total de véhicules (sur places autorisées ou interdites) par rapport au nombre de places autorisées.

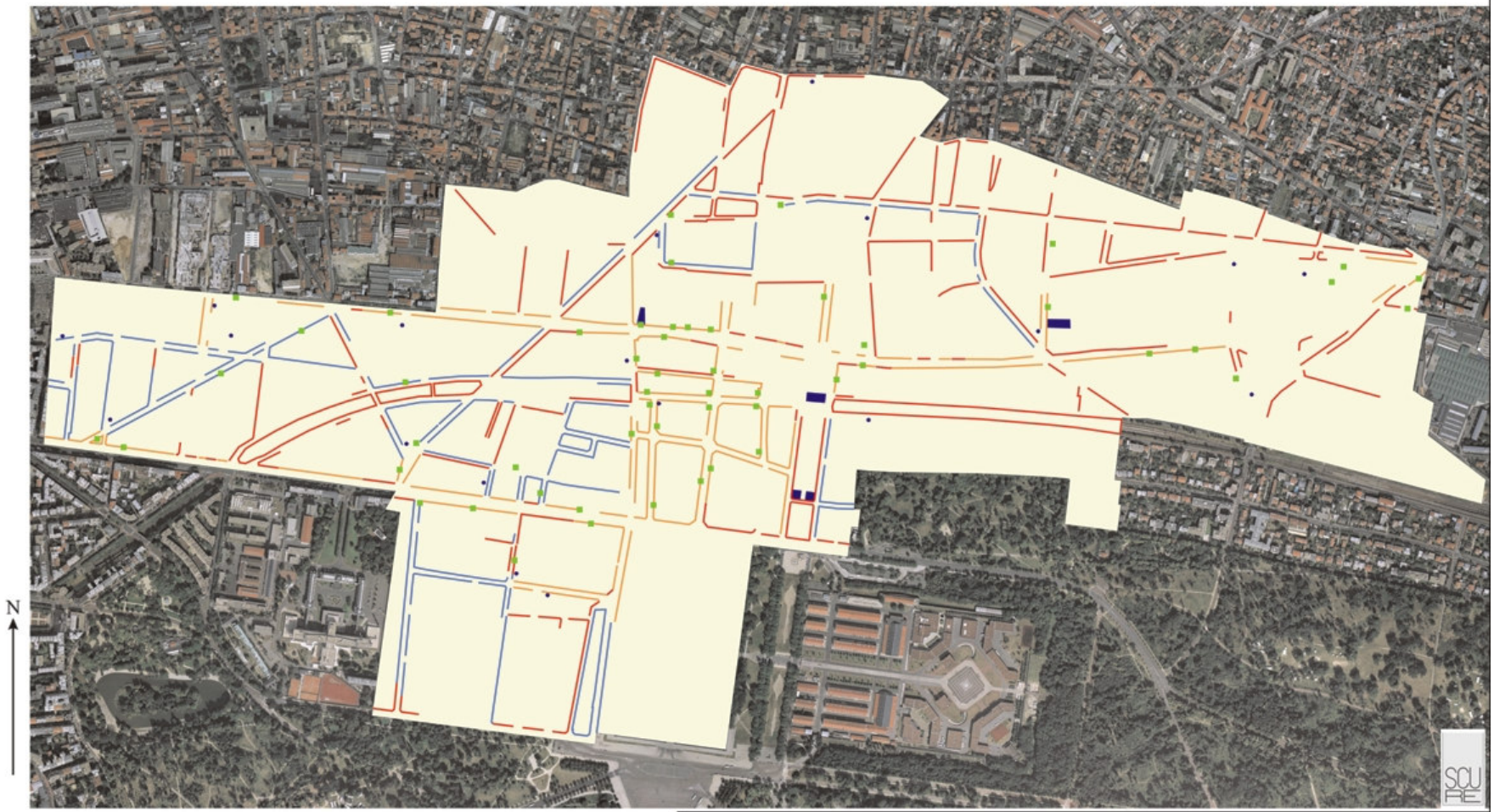
[2] Source : Etude préliminaire à l'élaboration du PLD Saint-Mandé – Vincennes – Montreuil d'après les chiffres du bureau d'études SARECO pour l'élaboration d'un nouveau plan de stationnement (2001).

VILLE DE VINCENNES

Plan Local d'Urbanisme

Juillet 2004

PLAN DE STATIONNEMENT



- Zone de stationnement payant rotatif de courte durée
- Zone de stationnement payant rotatif avec tarif résidentiel
- Zone de stationnement interdit
- Parking public souterrain
- Place de stationnement réservé pour les GIG - GIC
- Aires de livraison

En plus du stationnement de surface, la commune dispose d'une offre de stationnement souterrain public importante. La ville compte ainsi cinq aires de stationnement souterraines[1] dans le centre-ville ou à proximité immédiate qui totalisent en tout 1 595 places. Ces parkings ne disposent plus cependant que de disponibilités résiduelles pour le stationnement non résidentiel. Cependant, le parking Cœur de Ville, d'une capacité de 271 places, dédié pour moitié au stationnement public, offre encore des disponibilités. Ces parcs de stationnement concourent néanmoins à l'attractivité de la commune, notamment au niveau de l'accompagnement de son offre commerciale. Certains commerces offrent des heures de stationnement gratuites dans les parkings souterrains, dans le cadre d'un partenariat entre la chambre de commerces et d'industrie du Val-de-Marne, la ville de Vincennes et l'association de commerçants LACOMIDI. En outre, la création d'un nouveau parking est projetée dans le quartier ouest.

A noter que la ville dispose d'une capacité de 24 places réservées aux véhicules automobiles des personnes handicapées ou invalides. Ces dernières se répartissent sur l'ensemble de la commune. Ces emplacements spécifiques qui répondent à des normes strictes se font en fonction de la demande et des possibilités eu égard au gabarit des voies et à l'implantation de stationnement sur la voirie. Cette offre semble néanmoins inférieure aux nouvelles normes nationales qui prévoient une place réservée sur cinquante[2].

Au niveau des aires de livraison, la ville recense près de 56 aires de livraisons ou à destination des services publics. La gestion des livraisons peut poser problème dans certaines rues du centre-ville à certaines heures, d'où des problèmes d'encombrement de la voirie. Un stationnement adapté aux artisans-réparateurs de Vincennes (abonnement bi-annuel) a été aussi mis en place.

[1] Le parking Marigny appartenant à la ville de Paris

[2] Décret n° 99-756 du 31 août 1999 relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991.

2.2. - Les transports collectifs

La ville de Vincennes dispose d'une desserte en transports collectifs exceptionnelle. Vincennes est ainsi située à deux minutes de Paris grâce à sa desserte par le RER et le métro, auxquels il convient d'ajouter une douzaine de ligne de bus, dont sept desservent la commune. Vincennes se situe de plus en zone tarifaire 2 pour la carte orange.

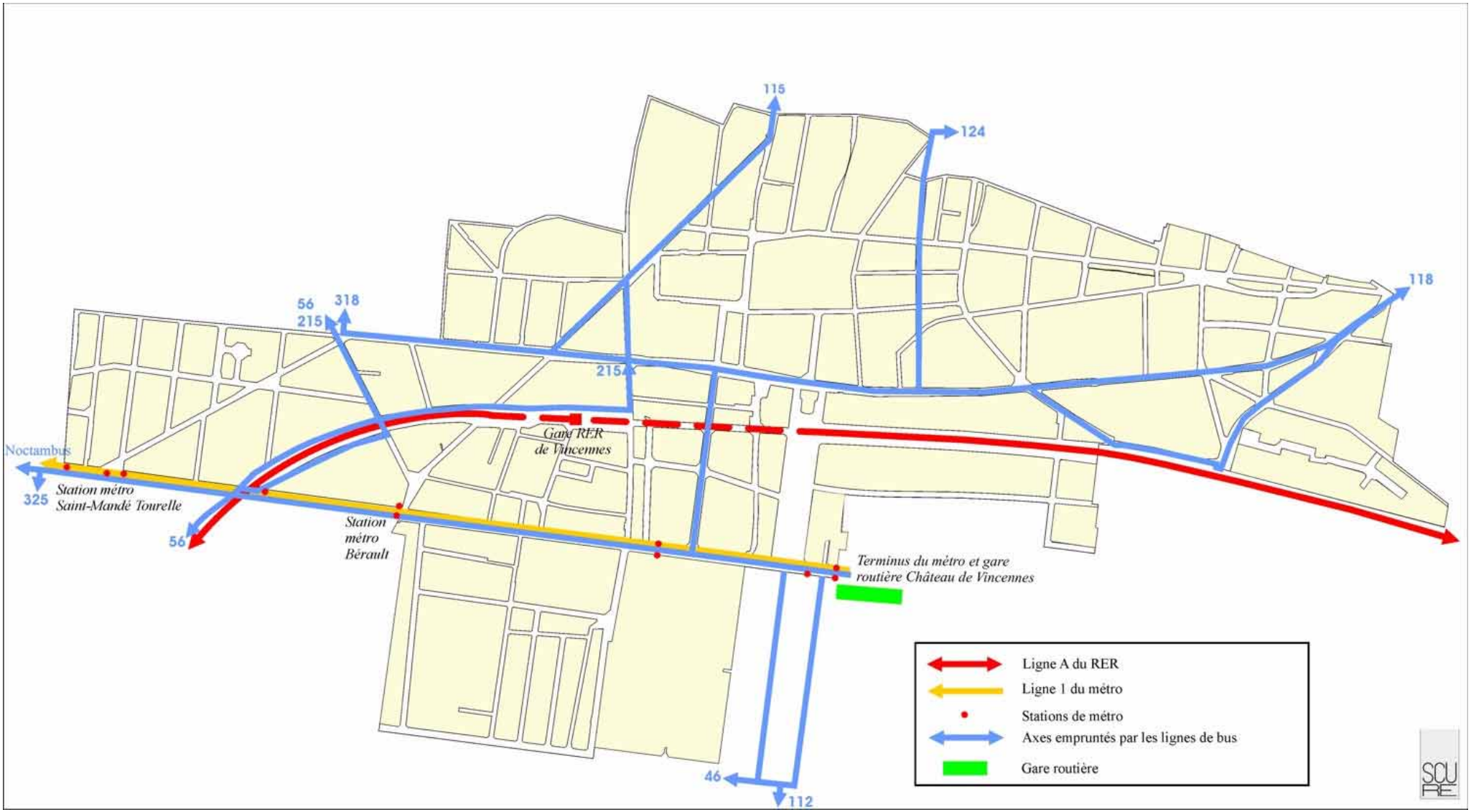
Offre et demande de transports en commun

		Demande	Offre		
			Fréquence en heures de pointe	Fréquence en heures creuse	Vitesse commerciale moyenne
RER A		5,2 millions voyageurs entrants/an*	2-3'	5'	
Métro Ligne 1	station Saint-Mandé-Tourelle	3,8 millions voyageurs entrants/an	<2'	2'	
	station Bérault	1,9 millions voyageurs entrants/an			
	station Château	3,7 millions voyageurs entrants/an			
Bus Ligne 46		1300 voyageurs/jour**	8-9'	12'	12,9 km/h
Bus Ligne 56		1300 voyageurs/jour	9'	10-12'	12,8 km/h
Bus Ligne 112					
Bus Ligne 114					
Bus Ligne 115		7000 voyageurs/jour	5'	12'	11,3 km/h
Bus Ligne 118					
Bus Ligne 124		1400 voyageurs/jour	11'	12-20'	
Bus Ligne 210					
Bus Ligne 215					
Bus Ligne 318		6000 voyageurs/jour	14'	15'	13,3 km/h
Bus Ligne 325		3200 voyageurs/jour	11'	15'	12,7 km/h
Noctambus H					

Source : RATP et TRANSITEC

** Nombre de voyageurs entrants en 2000*

*** Nombre moyen de voyageurs par jour en semaine (estimations 2000 et données 2001)*


115
124
118
56
215
318
215A
Noctambus
325
Station métro
Saint-Mandé Tourelle
56
Gare RER
de Vincennes
Station
métro
Bérault
Terminus du métro et gare
routière Château de Vincennes
46
112
Ligne A du RER
Ligne 1 du métro
Stations de métro
Axes empruntés par les lignes de bus
Gare routière

◆ Le réseau « lourd » RER et métropolitain

La commune est desservie par un excellent réseau « lourd » de transports en commun. Ainsi Vincennes constitue le terminus de la ligne historique du métropolitain, la ligne 1 qui la relie au centre de la capitale, ainsi qu'au quartier d'affaires de la Défense. Trois stations assurent la desserte de la ville. Le rayonnement de ces dernières est évalué à un rayon de 500 mètres[1], ce qui couvre l'ensemble des quartiers Ouest, Sud et centraux.

60% du territoire communal est à moins de 500 m d'une station de métro ou de la gare RER. La fréquence et la vitesse commerciale en font un mode de transport privilégié. En dehors de la station Bérault (1,9 millions de voyageurs entrants en 2000[2]), les autres stations (Saint-Mandé Tourelle et Château de Vincennes) connaissent une fréquentation équivalente aux alentours de 3,8 millions de voyageurs entrants par an.

A la base du développement urbain de la ville, l'ancienne ligne de chemin de fer a été intégrée au réseau express régional et sert à la ligne A qui assure une des principales transversales est-ouest de la région Ile-de-France. La ligne A est accessible au niveau de la gare de Vincennes, pôle de transport d'envergure dont le rayonnement peut être estimé à 800 mètres, complétant le rayonnement des stations de métro : ainsi seul le quartier Est se trouve moins desservi par les transports collectifs de type ferré. La fréquence et la vitesse commerciale de cette ligne sont remarquables, ce qui fait de la gare de Vincennes un des points les plus fréquentés du réseau Est avec 5,2 millions de voyageurs entrants en 2000. Cette ligne souffre cependant de surcharges chroniques, d'où le risque identifié d'une saturation, que la mauvaise desserte du Bas-Montreuil en transports collectifs ou la desserte incomplète de la station Fontenay amplifient, faisant de la gare de Vincennes un point de passage obligé dont le rayonnement dépasse les estimations.

Il faut noter que la gare RER de Fontenay n'améliore que très faiblement la desserte des quartiers Est de Vincennes (équidistants de la gare de Vincennes et de celle de Fontenay). En effet, les Vincennois habitant à l'Est de la commune empruntent peu cette gare classée dans la zone de tarification 3 et deux fois moins desservie que celle de Vincennes.

◆ Le réseau de bus

Le réseau de bus complète efficacement le réseau ferré et assure une desserte totale du territoire communal et notamment du quartier Est, même s'il présente quelques lacunes. L'aire de rayonnement d'un arrêt de bus est estimée à 300 mètres, ce qui permet notamment d'assurer la desserte du quartier Est. A noter que les secteurs proches du Bas-Montreuil sont mal desservis (partiellement par les lignes 58 et 318). Toutefois, une navette (ligne de bus 215) reliant le nouveau quartier de Montreuil à la gare RER de Vincennes a été mise en place. La desserte générale de la gare RER par les lignes de bus demeure néanmoins insuffisante.

La ville est desservie par une douzaine de lignes de bus dont une ligne Noctilien (N11 – Pont de Neuilly-Château de Vincennes et N33 – Paris Gare de Lyon – Villiers-sur-Marne RER). A l'exception de cette dernière et de la ligne 318 – qui sont des lignes radiales en liaison avec Paris – les autres lignes du bus sont des lignes de rocade en relation avec les communes de première et de seconde couronne. Le réseau des lignes de bus convergent vers le pôle du Château de Vincennes où se situe une gare routière d'importance à proximité du terminus de la ligne 1 du métro. Ce pôle, tout comme la gare de Vincennes est répertorié comme pôle PDU. Les lignes 115, 318 et 325 sont répertoriées au PDU comme lignes de bus mobilien.

[1] Source : Etude préliminaire à l'élaboration du PLD, d'après les chiffres RATP – Agences territoriales des départements 93 et 94.

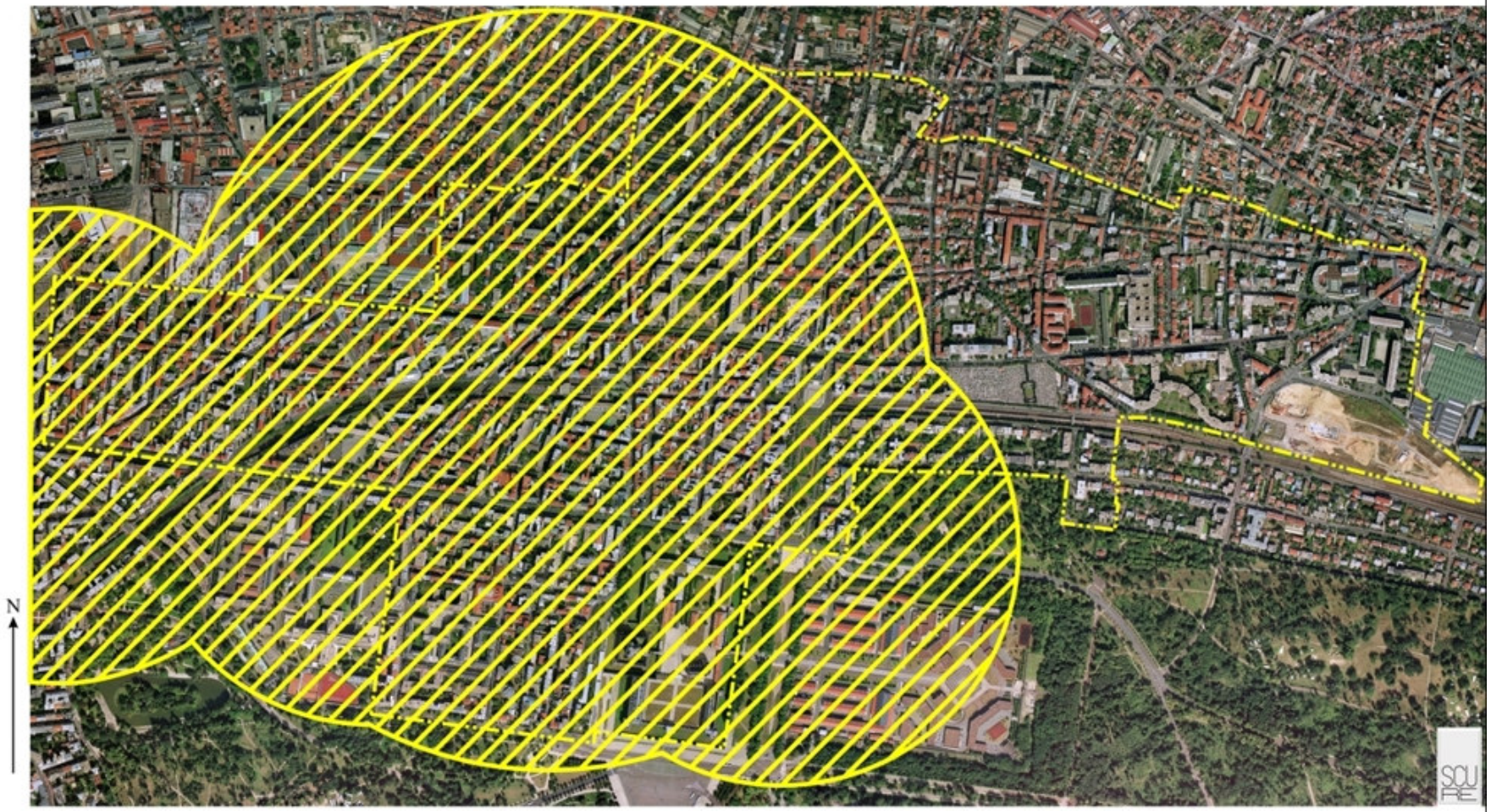
[2] Source : Étude préliminaire à l'élaboration du PLD, d'après les chiffres RATP – Agences territoriales des départements 93 et 94.

VILLE DE VINCENNES

Plan Local d'Urbanisme

Juillet 2004

ZONE PÉRIPHÉRIQUE POUR CHAQUE STATION RATP
(500m métro - 800m RER)



La fréquentation des lignes de bus est nettement moins importante que celle des réseaux de transports ferrés avec des charges de voyageurs variant de 1 400 voyageurs par jour pour la ligne 124 et près de 6 000 voyageurs par jour pour la ligne 318. Cette faiblesse relative s'explique par des vitesses commerciales faibles liées à l'absence de dispositif favorisant la circulation des bus (couloir de bus, priorité aux feux), ce qui en limite l'attractivité.

Les comités d'axes des lignes de bus mobilien qui empruntent toutes l'avenue de Paris et pour les lignes 115 et 318 traversent le centre-ville de Vincennes, ont mis en exergue des problèmes récurrents de circulation liés à :

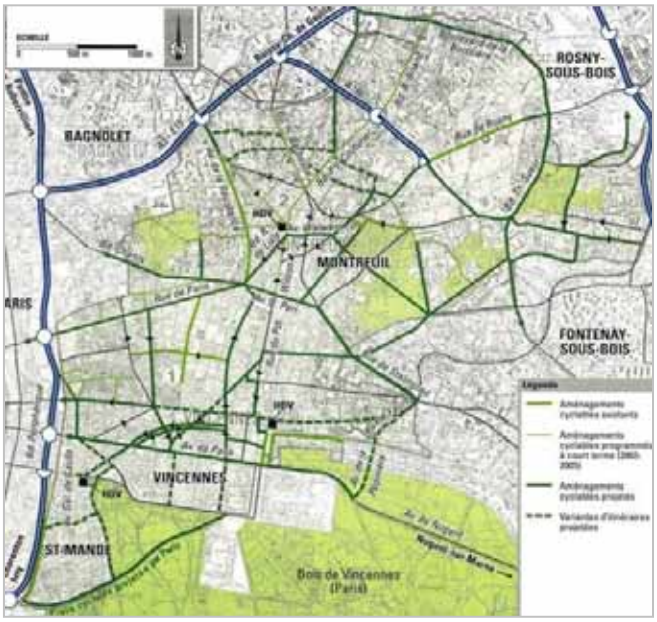
- des charges trop importantes de trafic notamment avenue de Paris qui provoquent la congestion des axes routiers empruntés par les lignes de bus ;
- un stationnement anarchique qui se manifeste principalement avenue de Paris par des véhicules immobilisés sur des emplacements réservés ou en double file ;
- un stationnement de courte durée souvent illicite et de livraison particulièrement gênant pour la traversée du centre-ville.

A noter que l'aménagement de l'espace public aux abords des arrêts de bus de l'ensemble des lignes mobiliennes (et des autres lignes de bus) ne permet pas de garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite à tous les arrêts.

2.3. - Les modes doux de déplacements

◆ Vers un développement des aménagements cyclables

Le relief peu marqué de Vincennes et la présence du bois sont des éléments porteurs pour un développement de l'usage du vélo. Compte tenu de la trame viaire et de la forte densité du bâti, la commune de Vincennes ne dispose que de quelques aménagements cyclables (signalétique et bandes cyclables). Ces itinéraires ne sont cependant pas continus notamment dans le centre-ville, en raison de l'étroitesse des voies et de la difficile cohabitation de l'automobile et du vélo sur un réseau étroit et commerçant. Il existe donc des discontinuités spatiales et infrastructurelles notamment avec certains autres secteurs de la ville et les communes voisines. Ces aménagements ne permettent pas de constituer un véritable réseau cyclable.



Étude préliminaire à l'élaboration du PLD, mars 2004

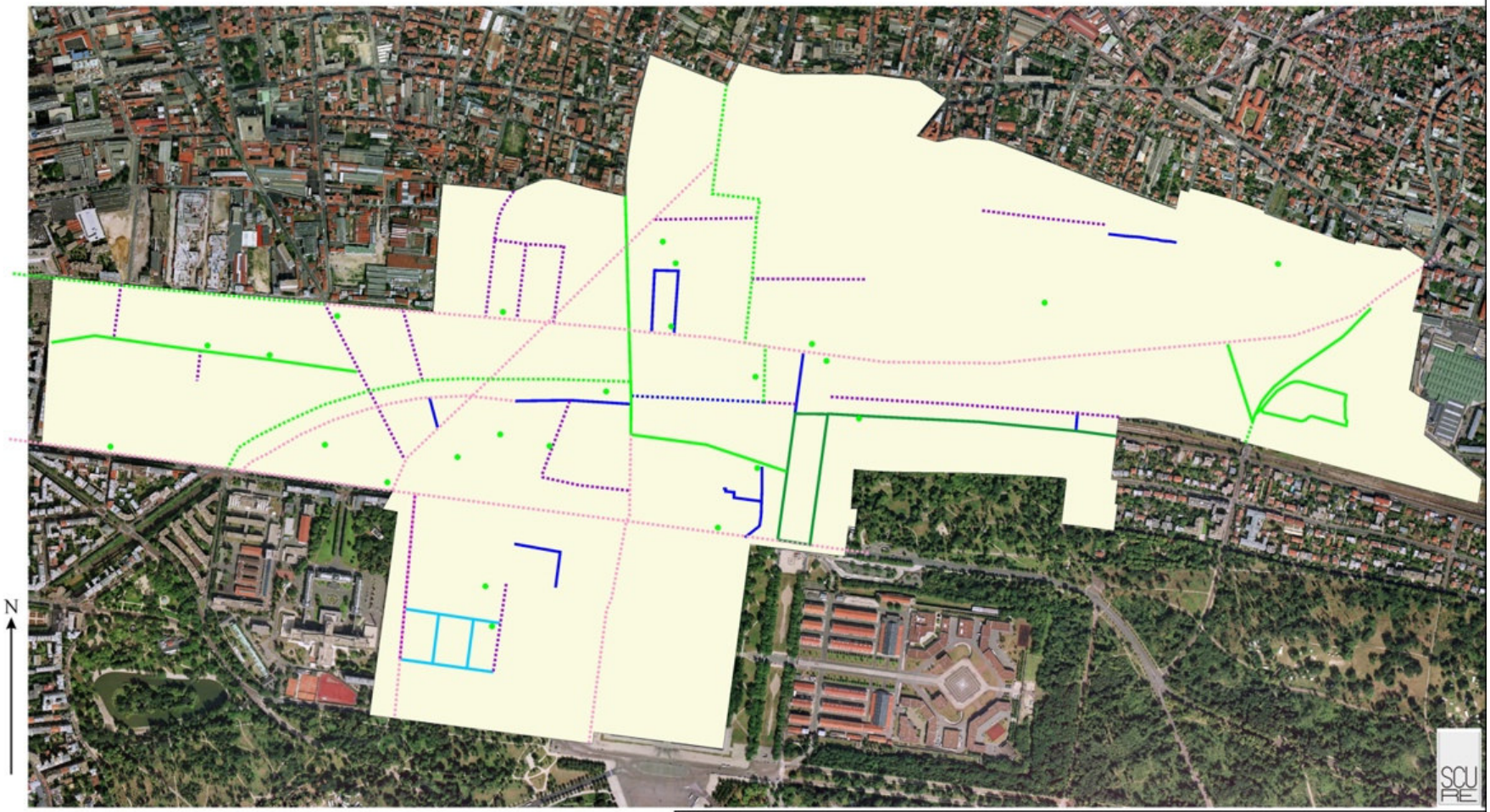
La Ville de Vincennes a cependant participé en 2002 à l'élaboration d'un schéma intercommunal des circulations douces, à l'échelle de huit communes de l'Est parisien, qui prévoit la création de nombreux itinéraires cyclables. L'enjeu pour Vincennes est d'assurer une traversée est-ouest de la commune afin de relier Paris et les communes plus à l'est et de créer des liaisons nord-sud afin de garantir une ouverture sur le bois et de se connecter au réseau vert en cours de constitution à Montreuil. En outre, la ville souhaite assurer la continuité de ces itinéraires cyclables à travers l'hypercentre.

VILLE DE VINCENNES

Plan Local d'Urbanisme

Novembre 2004

RÉSEAU FAVORISANT LES MODES DOUX



Aménagements à destination des piétons :

- Voies piétonnes et mails
- Zone piétonnière privée
- Voie partiellement piétonne
- Axes situés en zone 30

Aménagements destinés aux cyclistes :

- Aménagements existants
- Aménagements projetés
- Aménagements à l'étude
- Parcs à vélos

A court terme, la Ville projette des aménagements à destination des cyclistes pour relier le nord de la commune avec le centre-ville et se connecter aux aménagements existants : un premier tronçon vise ainsi à relier le cours Marigny avec la rue de Montreuil en passant par les rues Lejemptel et Saulpic, et un deuxième tronçon pour relier la rue Mirabeau au cours Marigny en passant par la rue de Strasbourg et une partie des rues de Fontenay, Raymond du Temple et du Midi. Ces aménagements jetteront les bases de la constitution d'un véritable réseau cyclable, complété à plus long terme par des aménagements rue de Fontenay, rue Defrance, rue de Lagny, et par l'utilisation des aménagements anti-bruit le long du RER.

Parmi les aménagements réalisés, la ville de Vincennes compte trois parcs à vélo (gare RER, station de métro Bérault et station de métro Saint Mandé côté Vincennes). En tout, près de 137 arceaux de stationnement ont été installés aux abords des principaux équipements, permettant ainsi d'accrocher 270 vélos. Cette offre paraît néanmoins insuffisante par rapport à la demande sur certains points, notamment au terminus du métro Château de Vincennes ainsi que à proximité de la gare RER.

C'est pourquoi sur ce dernier site (RER), la RATP et la Ville envisagent de doubler la capacité de stationnement des vélos.

- **Des aménagements ponctuels facilitant les cheminements piétons**

Compte tenu de sa faible superficie, Vincennes est une ville à l'échelle du piéton. La qualité des cheminements piétons et leurs continuités sont cependant variables sur l'ensemble du territoire communal. Ils apparaissent bons pour le centre-ville commerçant du fait d'un aménagement de l'espace public spécifique : trottoirs élargis, abaissement de bordures au droit des traversées piétonnes avec signalétique spécifique à destination des personnes malvoyantes, mobilier urbain discret et cohérent. La qualité des cheminements apparaît néanmoins moins bonne dans les quartiers Nord et Ouest de Vincennes, du fait de la densité du bâti, du gabarit étroit des rues, etc., et insuffisante le long de certaines voies telles l'avenue de Paris ou l'avenue de la République. Enfin, certaines coupures sont un frein au développement des cheminements piétons notamment les voies RATP de la ligne A du RER qui ne sont franchissables qu'à cinq endroits, dont une seule passerelle pour relier le quartier Est au bois de Vincennes.

La Ville a engagé une politique favorisant les déplacements à pied notamment en développant les aménagements de modération de trafic avec la mise en zone 30 de certaines rues résidentielles, et la piétonisation de la rue du Midi et une partie de la rue Giraudineau le samedi. Dans le centre-ville, certaines portions d'axes ou de petites rues ont été aménagées en mails piétons végétalisés, ce qui en fait des espaces publics de qualité. Il demeure néanmoins un manque de continuité entre ces aménagements pour qu'émergent des itinéraires piétons lisibles notamment pour le rabattement à la gare.

2.4. - L'intermodalité et le rabattement aux gares

La gare de Vincennes et les stations de métro constituent des pôles importants à analyser selon le concept de l'intermodalité. Les pôles intermodaux se caractérisent par les échanges, en un point, entre différents modes de transports : marche, vélo ou voiture/métro, bus ou RER ou encore bus / métro-RER. Vincennes compte ainsi deux pôles principaux : la gare RER et le terminus de la ligne 1 du métro au niveau du château de Vincennes.

Modes d'accès		
	Métro "Château de Vincennes"	RER "Vincennes"
Marche à pied	69%	86%
Transport en commun	22%	10%
Deux-roues	-	1%
Dépose en automobile	3%	2%
Automobile (puis stationnement)	6%	1%
		Source : TRANSITEC et SARECO

Une analyse des modes d'accès au RER et au métro ont permis de mettre en exergue que le principal mode d'accessibilité aux gares était la marche à pied : 86 à 87% des voyageurs accédant au RER ou au métro. L'intermodalité avec le bus ne concerne que 10% des voyageurs sauf à la station Château de Vincennes ou ce taux est plus élevé avec 22% de voyageurs qui utilisent ainsi quotidiennement les bus à l'arrivée ou au départ de la gare routière.

La dépose-minute apparaît marginale en chiffre relatif. L'utilisation de l'automobile est fortement découragée aux alentours de la gare ce qui en explique le très faible taux (1%), ce qui n'est pas le cas aux alentours de la station Château de Vincennes, d'où des problèmes de circulation aux heures de pointe et de stationnement anarchique (gratuité du stationnement aux alentours du château, sur l'esplanade et dans les allées du bois). L'intermodalité à la gare RER est fortement réduite du fait de la mauvaise desserte par les lignes de bus de ce lieu de rabattement et de la saturation généralisée des parcs à vélos installés à proximité.

La politique locale des déplacements

Bilan

Vincennes est une ville de banlieue bien desservie tant au niveau routier que des transports en commun. La disparité entre l'offre d'emploi et la population active, l'attractivité de la commune sont à l'origine de nombreux déplacements dont les transports collectifs (en majorité) et l'utilisation de la voiture particulière assurent la satisfaction. Néanmoins, la ville connaît quelques dysfonctionnements sur l'ensemble de ses réseaux :

- une saturation du réseau routier primaire née du trafic de transit entre Vincennes et ses communes voisines qui commence à se reporter sur le réseau secondaire et que la persistance d'un stationnement gênant avenue de Paris et dans le centre-ville ne permet pas de résorber ;
- une surcharge chronique du réseau RER ;
- une sous-utilisation du réseau de bus, liée à sa faible vitesse commerciale ;
- des aménagements à destination des modes doux encore peu nombreux et qui ne constituent pas des itinéraires cyclables et piétons lisibles et continus notamment à destination du centre-ville et de la gare RER ;
- un manque d'aménagements de l'espace public qui ne facilite pas le déplacement des personnes à mobilité réduite ;
- une intermodalité peu développée et des problèmes de rabattement à la gare, notamment entre le réseau bus et la gare RER.

Le faible gabarit des voies, l'importance du stationnement de surface et la forte densité bâtie contraignent les aménagements de voiries.

Les perspectives d'évolution et enjeux

Les perspectives d'évolution laissent apparaître une augmentation du nombre des déplacements du fait du développement des quartiers du Bas-Montreuil et du Domaine du Bois de Vincennes qui, à terme, si aucune mesure n'est prise, risquent de souffrir d'une desserte insuffisante.

Vincennes doit aussi se conformer à certaines orientations en terme de politique de déplacements définies par le PDUIF qui peuvent se synthétiser autour de trois grands enjeux :

- la requalification des grands axes routiers ;
- l'aménagement de grands pôles intermodaux ;
- la constitution du réseau principal de bus Mobiliens.

L'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP) a défini aussi un certain nombre d'enjeux propres à son territoire :

- la connexion du territoire de l'ACTEP avec les pôles régionaux d'emplois et de services dont Vincennes constitue une pièce maîtresse ;
- l'assurance d'une desserte par le réseau régional des pôles majeurs de développement et de services de l'ACTEP ;
- l'affirmation de la cohésion du territoire de l'ACTEP afin de faciliter les liaisons entre les villes et les quartiers et de mettre les pôles principaux à la portée de tous ;
- le développement d'alternatives à l'usage de la voiture.

Enfin, un certain nombre de perspectives sont à prendre en compte avec des projets à court et moyen termes dont certains sont encore au stade de l'étude ou de la déclaration d'intention :

- l'amélioration des lignes de bus mobiliens avec des rectifications de tracés à prévoir ;
- le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'au carrefour des Rigollots qui permettait de décharger une partie du trafic voyageurs transitant par la gare de Vincennes ;
- la réalisation prévue par le SDRIF du projet ORBITALE (métro périphérique reliant les différents terminus de banlieue) ;
- une meilleure desserte de la gare de Fontenay par la création d'un accès à son extrémité ouest, qui permettrait aux habitants de Vincennes Est un accès au RER plus facile ;
- la modification de l'itinéraire de la ligne de bus 210 afin de mieux desservir le Domaine du Bois.

Par rapport à ces objectifs et aux orientations du plan local de déplacements en cours d'élaboration sur trois communes (Vincennes, Saint-Mandé et Montreuil), les enjeux pour Vincennes sont donc :

- de maîtriser le trafic en relation avec Paris et les communes voisines en particulier sur l'avenue de Paris en évitant un transfert sur la voirie principale ou secondaire ;
- d'anticiper et d'organiser la desserte des pôles de développement, des déplacements pendulaires et la gestion des livraisons, l'amélioration de l'accessibilité en transports en commun (Bas-Montreuil, Domaine du Bois), tous modes de transports confondus ;
- d'améliorer les performances du réseau de bus, notamment à l'est de la ville ;
- de favoriser les conditions d'intermodalité dans les principaux pôles du réseau de transports collectifs ;
- de promouvoir un meilleur partage de la voirie au profit des circulations douces, tout en répondant aux besoins de stationnement et en tenant compte des contraintes urbaines (faible largeur des voies, densités, etc.).

Partie III –
L'état initial de l'environnement

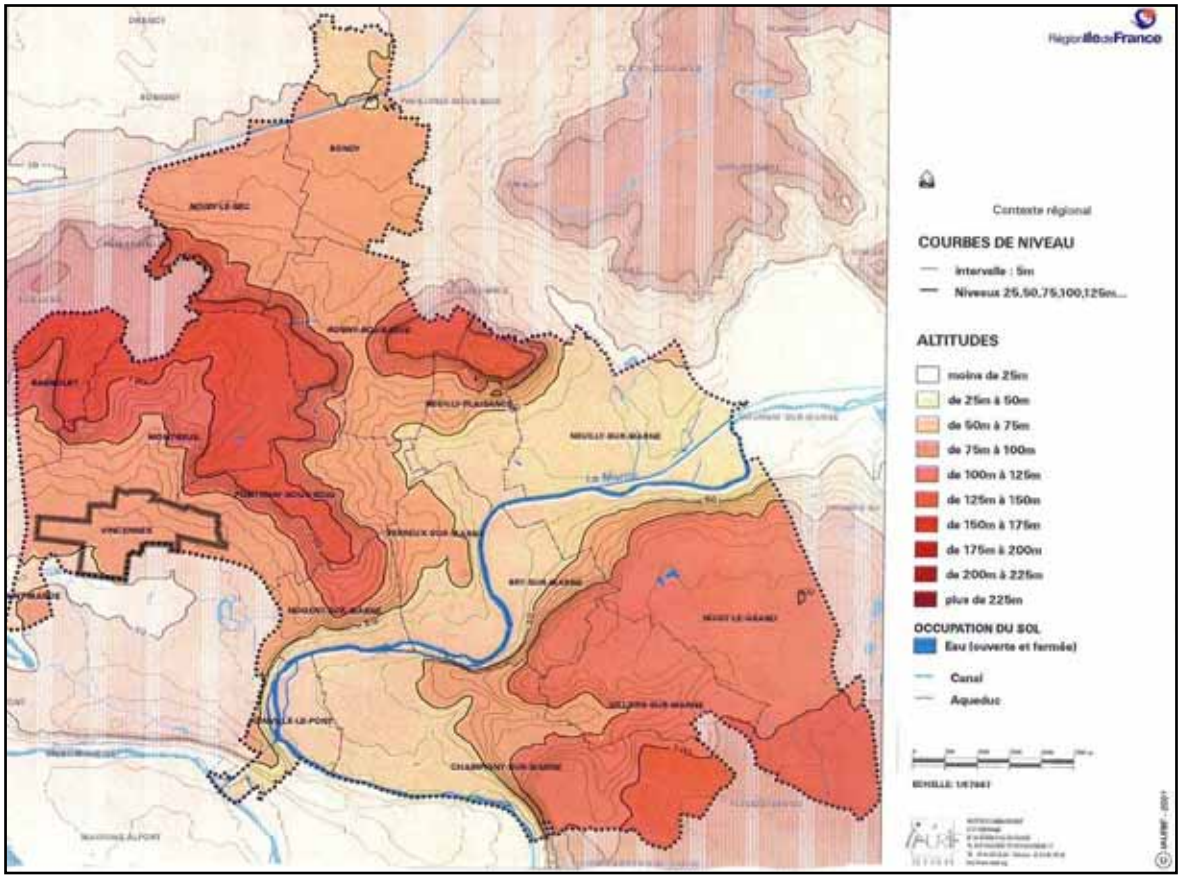
CHAPITRE 1 – LE MILIEUX PHYSIQUE

1. La topographie

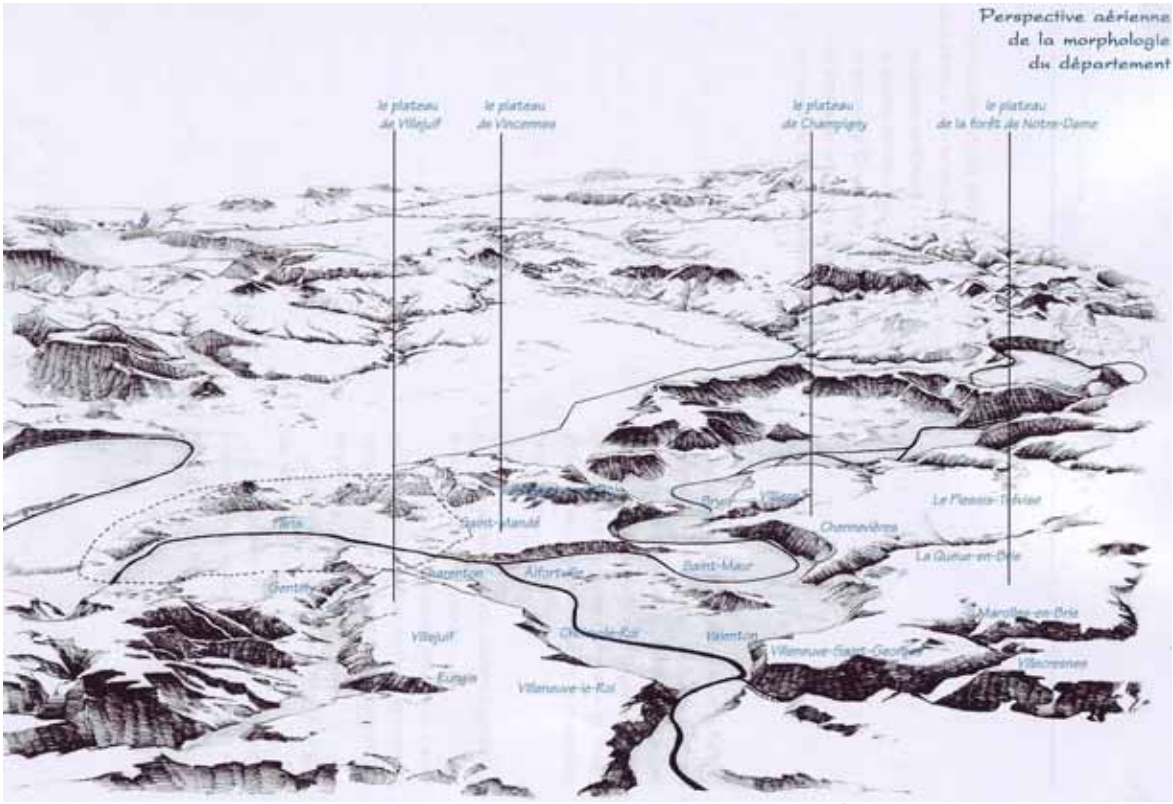
Le territoire des communes de l'Est parisien présente un relief particulier : il est dominé au Nord par des buttes et des plateaux (plateau de Romainville et celui d'Avron) et au Sud par le plateau de Brie. Il est également traversé par la vallée de la Marne. Trois bassins versants naturels sont présents :

- au Nord, vers le canal de l'Ourcq qui traverse les communes de Noisy-le-Sec et de Bondy ;
- à l'Ouest, vers la Seine du côté de Vincennes ;
- la plus grande partie du territoire depuis Fontenay-Sous-Bois, Rosny et Neuilly-Plaisance jusqu'à Villiers-Sur-Marne est drainée par la Marne.

Le relief de l'Est parisien



Source : Diagnostic territorial partagé, volet environnement de l'ACTEP par l'IAURIF



Source : DDE 94, Val de Marne Éléments pour une politique de paysages

Cette perspective situe Vincennes sur le plateau de Brie qui couvre lui-même une surface allant de la cuesta d'Ile-de-France à l'est jusqu'à Marne-la-Vallée au nord et Sénart au sud. Plus précisément, la commune se situe sur un plateau portant son nom et qui est délimité par Paris à l'ouest, les coteaux de Fontenay-sous-Bois au nord et la Marne au sud et à l'est.

Source : carte IGN Top25 et photo aérienne

Vincennes, située en contrebas de la butte-témoin[1] de Montreuil, présente un relief peu marqué. La pente générale du territoire suit un axe nord-est/sud-ouest avec une altitude maximale de 65 m en limite de Fontenay-Sous-Bois et une altitude minimale de 45 m en limite de Saint-Mandé et du Bois de Vincennes.

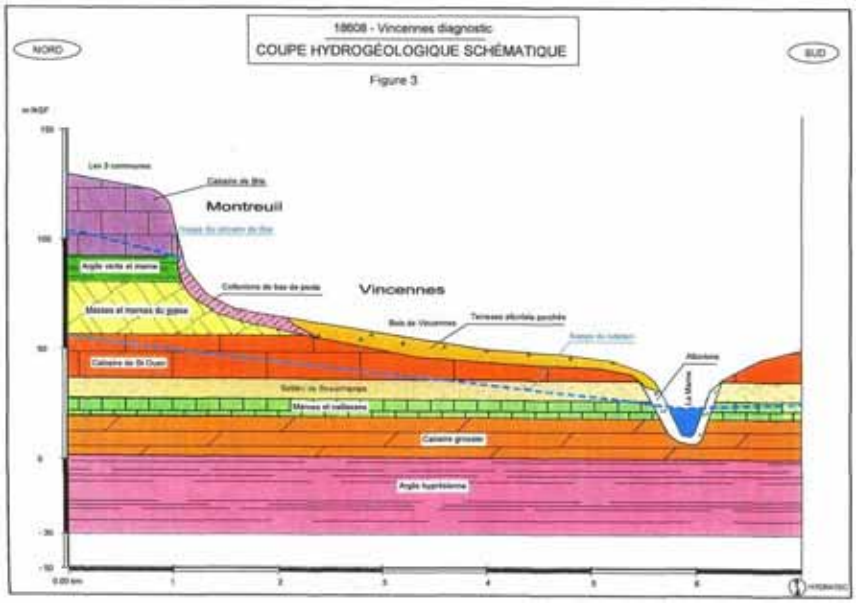
- **Majoritairement, la commune de Vincennes, située entre les courbes de niveau 55 et 50, est marquée par une absence de relief et la prédominance du plat. Cependant, la partie nord-est de la commune se caractérise par une dénivellation plus marquée (jusqu'à 10 mètres), que l'on retrouve dans l'inclinaison des rues Massenet, Dequen, Mowat,…**

2. La géologie

Vincennes se situe dans le vaste ensemble géomorphologique qu'est le Bassin Parisien. Plus localement, elle se situe sur une ancienne terrasse alluviale qui domine, à une hauteur de près de 25 m, le cours actuel de la Marne et de la Seine.

Cette disposition en terrasse perchée masque un substratum principalement rocheux, fortement érodé, qui se prolonge sur les hauteurs de Montreuil et de Romainville.

Vincennes est donc sur le revers oriental de ces buttes-témoins et présente la série stratigraphique complète parisienne qui s'étend du calcaire de Brie oligocène (au Nord de Vincennes) jusqu'aux terrains éocène inférieur d'âge lutétien du cours de la Marne, en passant par le calcaire de Saint Ouen et les masses et marnes du gypse de l'éocène supérieur situées sous Vincennes.



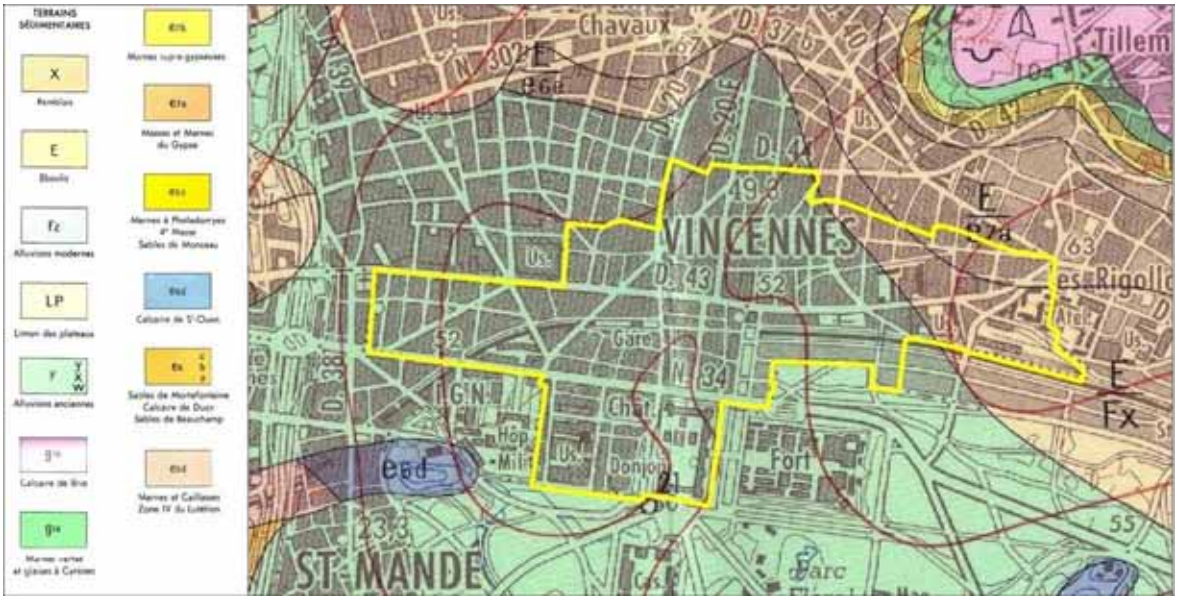
Source : Étude communale sur le réseau d'assainissement

[1] Une butte-témoin est une butte détachée par l'érosion du front de la cuesta. Celle de Montreuil date du tertiaire est formée de sables et d'argiles du landénien.

Cette coupe montre les différentes couches structurant le sol de Vincennes. Deux aquifères[1] peuvent être distingués :

- l'aquifère du calcaire de Brie : une nappe s'étend sous la butte-témoin septentrionale de Montreuil. Cette nappe a pour plancher le niveau d'argile verte ;
- l'aquifère du calcaire de Saint Ouen et des calcaires lutétiens (marne et caillasse, calcaire grossier).

Au-dessus de ces niveaux, on peut observer des horizons de masse et de marne du gypse.



Source : BRGM, carte géologique de Paris au 1/50 000ème

La majorité des sols de la commune est recouverte d'une couche d'alluvions anciennes. A l'est, des éboulis recouvrent une couche de masse et de marne du gypse ou une couche d'alluvions anciennes.
Dans le bois de Vincennes, les alluvions anciennes sont généralement dénoyées puisqu'elles sont nettement perchées par rapport à la vallée.

- **Vincennes ne connaît pas de problèmes spécifiques d'ordre géologique tel que des effondrements de terrain malgré la présence de gypse et de calcaire dans ses sous-sols. En effet, l'affaissement du sol peut être provoqué par la dissolution du gypse ou par le comblement d'anciennes carrières de calcaire (non présentes sur le territoire communal).**

[1] Un aquifère est une formation géologique contenant de façon temporaire ou permanente de l'eau mobilisable, constituée de roches perméables (formations poreuses et/ou fissurées) et capable de la restituer naturellement et/ou par exploitation (drainage, pompage,...).

3. Le climat et l'hydrographie

- Le climat

Le climat à Vincennes est tempéré, marqué par une influence océanique bien qu'altérée par l'éloignement du littoral : les hivers sont généralement doux, les étés orageux, le printemps et l'automne humides (650 mm de précipitations annuelles en moyenne sur l'Ile-de-France).

Les précipitations sont moins importantes et l'écart de température plus grand qu'à proximité des côtes. Les pluies tombent pendant moins de 111 jours/an.

Les vents de sud-ouest et de nord-est prédominent.

L'urbanisation très dense a une influence sur le climat. Ainsi son importance a entraîné dans les secteurs de Paris et de sa proche banlieue un léger réchauffement par rapport au reste de l'Ile-de-France.

- L'hydrographie

Vincennes n'est traversée par aucun cours d'eau de surface. Cela n'a pas toujours été le cas. Ainsi l'Avenue de la République correspond au tracé de l'ancien ru de Montreuil qui se déversait dans les étangs de Saint-Mandé.

Il existe un réseau diffus de circulation souterraine dans les horizons de masse et de marne de gypse, venant des niveaux supérieurs.

4. Un paysage urbain

On peut distinguer dans le Val-de-Marne 12 grands types de paysages[1]. Vincennes appartient à la famille des paysages urbains. Cette catégorie concerne les communes proches de Paris et les centres anciens. L'organisation paysagère est en général très proche de celle de Paris. Il s'agit d'ambiances diverses, dues à la qualité des constructions, à leur homogénéité, à leur époque et à leur densité. La caractéristique principale de ce paysage urbain est la densité.

La carte suivante montre la situation de Vincennes dans l'organisation paysagère de l'ouest du département. La commune est ainsi entourée par des paysages urbains de même nature à Saint Mandé et à Montreuil. Le bois de Vincennes constitue une entité paysagère à part qualifiée de « paysage ouvert urbain ». Enfin, l'est de la commune jouxte des paysages de coteaux présents à Fontenay-sous-Bois. Plus à l'est, les paysages sont qualifiés de « puzzle » en raison d'une juxtaposition moins structurée des fonctions urbaines. Les paysages de la Marne et de ses îles se retrouvent en limites du bois, sur les communes de Joinville-le-Pont et Maisons-Alfort.

[1] DDE 94, *Val de Marne Éléments pour une politique de paysages*

La carte des grands paysages de l'Ouest du Val de Marne

Source : DDE 94, Val de Marne Eléments pour une politique de paysages

5. La qualité de l'air

- 5.1 - La qualité de l'air

Depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) adoptée le 30 décembre 1996, l'attention portée à la qualité de l'air a été renforcée. Ainsi, deux outils de gestion de la qualité de l'air ont été institués : le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) et le Plan pour la Protection de l'Atmosphère (PPA). Par ailleurs, la vocation des Plans de Déplacements Urbains (PDU) a été réaffirmée.

L'Ile-de-France est dotée d'un PRQA depuis le 31 mai 2000 et le PPA est en cours d'élaboration.

Les mesures sont réalisées par AIRPARIF. La qualité de l'air est calculée sous forme de l'indice ATMO[1] qui prend en compte tous les polluants contenus dans l'air et dont les principaux sont :

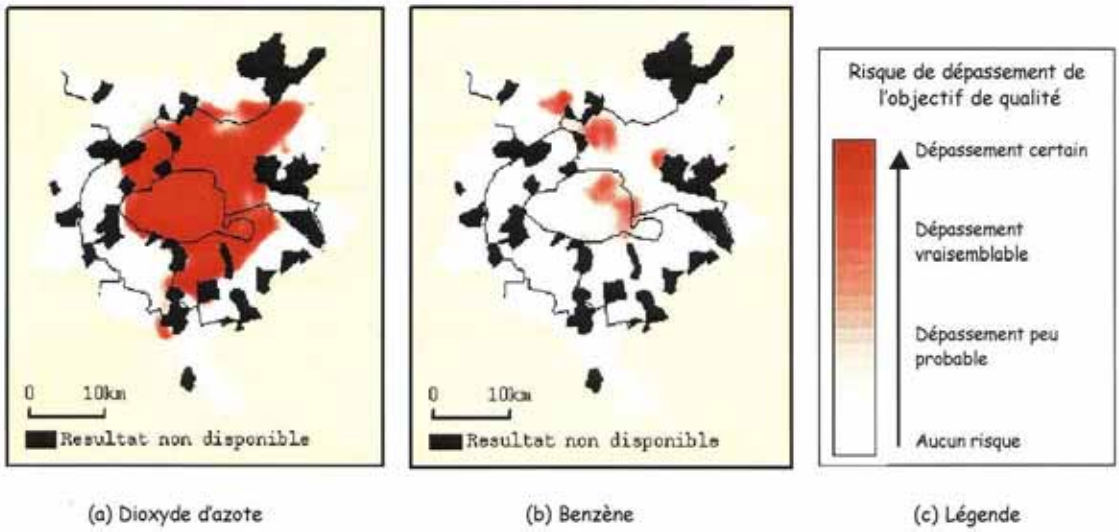
- le dioxyde de soufre $S0_2$, d'origine industrielle ;
- les poussières PM_{10}, d'origine industrielle et automobile ;
- le dioxyde d'azote NO_2, surtout d'origine industrielle et automobile ;
- l'azote O_3, d'origine automobile.

Les résultats sont classés selon une échelle des valeurs allant de 1, qualité excellente de l'air, à 10, qualité très mauvaise.

[1] Cet indice est déterminé à partir des niveaux de pollution mesurés au cours de la journée par les stations de fond urbaines et périurbaines de l'agglomération et prend en compte les différents polluants atmosphériques.

Des capteurs permettent d'obtenir des données quotidiennes qui, en Ile-de-France, sont traitées par AIRPARIF.

Les zones de risque de dépassement de l'objectif de qualité



(a) Dioxyde d'azote (b) Benzène (c) Légende

Source : Bilan final des résultats obtenus en Ile-de-France du projet Européen Life « Resoltion »

Au regard des résultats obtenus en Ile-de-France lors du projet *European Life « Resoltion »*,[1] Vincennes fait partie de la zone de forte concentration de polluants. Ainsi Vincennes est concernée par un risque significatif de dépassement de l'objectif de qualité pour le dioxyde d'azote puisque le niveau moyen évalué est supérieur à 43 µg/m³ (il est égal à 47 µg/m³) tandis que le risque est vraisemblable pour le benzène puisque le niveau moyen évalué est compris entre 1,7 µg/m³ et 2 µg/m³ (il est égal à 2 µg/m³) (*cf cartes précédentes*).

- 5.2 - Les sources de pollution

Les sources de pollution atmosphérique à Vincennes sont :

- le trafic routier en particulier sur l'A3, l'A86 et l'A4 ;
- le niveau de pollutions atmosphériques de la capitale étant donné que Vincennes est sous l'influence des vents dominants.

Il est difficile de lutter efficacement contre la pollution de l'air en dehors d'un plan à l'échelle minimum de la région. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 a défini les orientations poursuivies par le plan de déplacements urbains (PDU). Or l'une des principales sources de pollution atmosphérique à Vincennes est liée au trafic routier.

[1] Programme européen visant à établir l'étendue géographique et la population exposées à la pollution urbaine grâce à une cartographie dans quatre capitales sujettes à des problèmes de pollution de fond : Rome, Madrid, Dublin et Paris. Il s'agit de suivre principalement l'évolution de deux polluants : le dioxyde d'azote et le benzène. AIRPARIF a réalisé les campagnes de mesure avec la participation d'une centaine de communes pour l'agglomération parisienne.

Les actions proposées par le PDU d'Ile-de-France (adopté le 14 décembre 2000), et concernant également Vincennes, visent ainsi en cinq ans, à :

- diminuer de 3% le trafic automobile : diminution de 5% pour les déplacements à l'intérieur de Paris et les départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements et diminution de 2% pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et la grande couronne ;
- augmenter l'usage des transports collectifs de 2% en déplacements, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile-travail et des déplacements domicile-école ;
- augmenter de 10% la part de la marche pour les déplacements domicile-école et pour les déplacements inférieurs à 1 Km ;
- doubler le nombre de déplacements à vélo ;
- augmenter de 3% la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

Augmenter l'usage des modes alternatifs à l'automobile nécessite à Vincennes la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures à la fois transversales et complémentaires. Celles-ci relèvent à la fois de la gestion et du traitement des espaces publics et de la politique de stationnement, de la promotion d'une nouvelle urbanité et de l'intégration des problématiques de déplacements aux nouveaux aménagements.

Pour cela, Vincennes s'est associée aux communes de Montreuil et de Saint-Mandé afin d'élaborer un Plan Local de Déplacements. Il est actuellement en phase d'étude. Les orientations sont diverses et répondent aux objectifs de maîtrise des mutations urbaines et économiques et de hiérarchisation du réseau d'infrastructures routières et de transports collectifs :

- en terme d'organisation des circulations automobiles ;
- en terme d'organisation des transports collectifs ;
- en terme de liaisons multimodales ;
- en terme d'enjeux spatiaux (centre-ville de Vincennes ; Avenue de la République ; desserte de l'est de Vincennes ; desserte du Bas-Montreuil).

CHAPITRE 2 - LA GESTION DE L'EAU

La loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau a pour principal objectif « la gestion équilibrée de la ressource en eau » (article 2) afin d'assurer, notamment :

- la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ;
- la protection et la restructuration des eaux souterraines et superficielles ;
- le développement et la protection de la ressource en eau ;
- la valorisation de l'eau comme ressource économique et sa répartition de manière à satisfaire ou à concilier les exigences (de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile et de l'alimentation en eau potable ; de la conservation et du libre écoulement des eaux et de la protection contre les inondations ; de l'agriculture, de la pêche, de l'industrie, de la protection d'énergie, du tourisme et des sports nautiques).

1. Les orientations du SDAGE

Le Schéma Directeur, d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) a été institué par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 dans ses articles 1 à 3 en affirmant la nécessité d'une gestion équilibrée. Ce document fixe pour chaque grand bassin les orientations fondamentales de cette gestion équilibrée.

Le SDAGE du Bassin Versant Seine-Normandie, dont dépend Vincennes, a été approuvé le 20 septembre 1996. Il s'agit d'un outil d'aménagement du territoire qui vise à obtenir les conditions d'une meilleure économie de la ressource en eau et le respect des milieux aquatiques tout en assurant un développement économique et humain en vue de la recherche d'un développement durable.

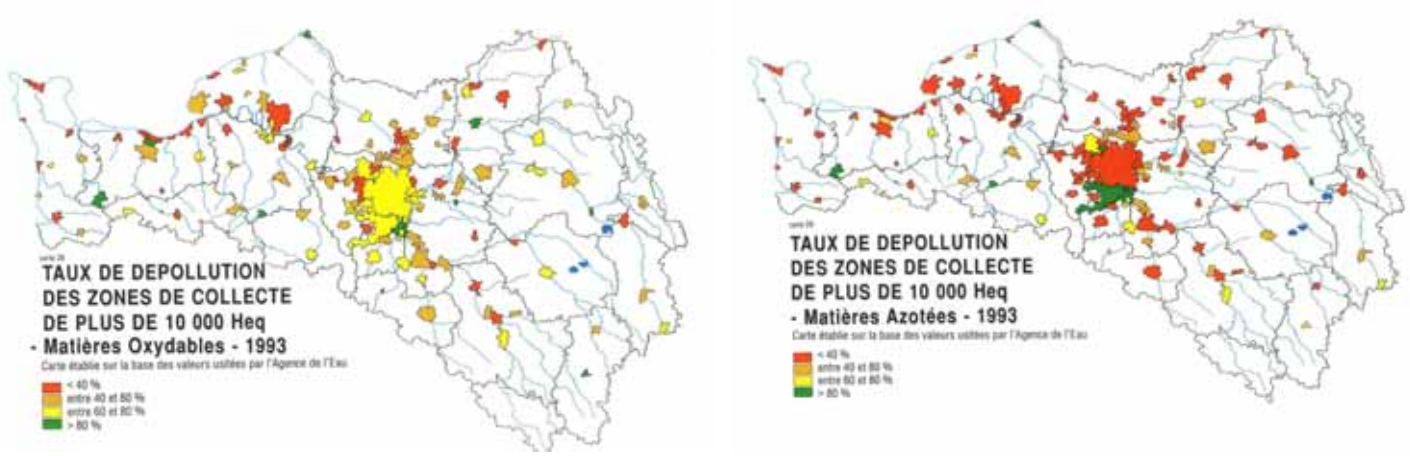
Pour répondre à cela, le SDAGE a défini deux grandes orientations :

- la gestion globale des milieux aquatiques et des vallées :
  - intégrer pleinement l'eau dans la conception des équipements structurants ;
  - assurer la cohérence hydraulique de l'occupation des sols, limiter le ruissellement et l'érosion ;
  - maîtriser les rejets polluants sur l'ensemble du bassin versant ;
  - restaurer la fonctionnalité de la rivière ;
- la gestion qualitative et quantitative des eaux superficielles et souterraines :
  - améliorer la qualité générale des eaux (réduction des pollutions urbaines de temps de pluie, réduction des rejets des industries et des collectivités locales) (*cf cartes suivantes*[1]) ;
  - préserver ou restaurer la qualité générale de l'ensemble de la ressource (agir prioritairement sur certains paramètres tels que les nitrates, mener à terme et conforter les procédures de protection des captages, prévenir les pollutions accidentelles, préserver certaines ressources particulières).

[1] Vincennes est située dans la tâche jaune pour la première carte et dans la tâche rouge pour la seconde

Par ailleurs, la circulaire du 12 février 2002 faisant suite à la directive européenne du 23 octobre 2000 et établissant un cadre pour la politique communautaire de l'eau, prévoit une révision du SDAGE afin d'intégrer les objectifs de qualité et de quantité des eaux retenus pour 2015. Cette révision destinée à intégrer les prescriptions de la directive européenne sera engagée en 2005 après la réalisation de l'état des lieux et devra être approuvée avant la fin 2009.

L'insuffisance et la faible fiabilité de l'assainissement des collectivités locales sur le bassin versant Seine-Normandie



Source : SDAGE Bassin Seine Normandie

- **Vincennes appartient à l'unité hydrographique Marne Aval dont les principales préoccupations concernent :**
  - **la qualité des eaux de surfaces ;**
  - **la lutte contre les pollutions accidentelles ;**
  - **la lutte contre les inondations[1] ;**
  - **les sites pollués[2].**

Ce qui signifie :

- **le renforcement des capacités d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales ;**
- **la réduction des pollutions industrielles.**

[1] Vincennes n'est pas concerné par ce point (*cf partie sur les risques*)
[2] *cf partie sur les risques*

2. L'adduction d'eau potable

La commune est alimentée en eau par le réseau du Syndicat des Eaux d'Ile de France (le SEDIF, le plus gros syndicat des eaux français), dont l'exploitation est confiée à la Compagnie Générale des Eaux.

Vincennes compte 47 499 m de canalisations et 3 145 abonnés en 2003.

On constate une diminution des volumes consommés, avec des fluctuations, observables également à l'échelle de l'agglomération parisienne, depuis 2000. Ainsi en 2003, 3 076 909 m³ d'eau ont été vendus pour 3 145 abonnés tandis qu'en 2000, 3 114 348 m³ ont été vendus pour 2 942 abonnés, soit une baisse de 1,2%.

La consommation en eau potable vincennoise entre 2000 et 2003

	2000	2001	2002	2003
Nombre d'abonnés	2 942	3 151	3 145	3 145
Volumes d'eau vendus (m³)	3 114 348	3 071 973	3 126 257	3 076 909
Variation des volumes d'eau vendus	-	- 1,4%	+ 1,8%	-1,6%

Source : Rapport annuel 2003 du SEDIF

Par ailleurs, la consommation en 2000 équivaut à 2 898 532 m³, soit 182 l/jour/habitant, y compris avec les gros consommateurs[1] ou 175 l/jour/habitant sans ces derniers.

L'eau provient essentiellement de la Seine et est traitée, filtrée et contrôlée dans l'usine de Choisy-le-Roi.
A la sortie de l'usine, l'eau respecte les normes de qualité[2] :

- les teneurs en nitrate en moyenne atteignent 24 mg/l ;
- celles des pesticides sont inférieures à 0,03 µg/l ;
- la valeur moyenne en sodium est de 15,8 mg/l ;
- celle en potassium est de 2,8 mg/l ;
- celle en sulfates est de 30,2 mg/l ;
- celle en chlorures est de 28,7 mg/l ;
- absence de plomb.

[1] Les gros consommateurs d'eau à Vincennes sont le premier régiment du train, la garde républicaine de Paris, la piscine municipale, la SCI Cité Industrielle, la STIC Blanchisserie et l'Ecole des Bâtiments et Travaux Publics.

[2] Les valeurs fixées par la réglementation pour l'eau potable :

- un maximum de 50 mg/l pour les nitrates ;
- un maximum de 0,1 µg/l pour les pesticides ;
- un maximum de 150 mg/l pour le sodium ;
- un maximum de 200 mg/l pour le potassium ;
- un maximum de 250 mg/l pour les sulfates ;
- un maximum de 200 mg/l pour les chlorures ;
- pour décembre 2003, un passage de 50 µg/l à 25µg/l et à 10 µg/l pour 2013 pour le plomb (directive européenne)

Cependant lors de son trajet, l'eau peut se charger en particules et notamment en plomb au contact de certains branchements publics et de réseaux privés en cette matière. La directive européenne du 5 décembre 1998 (transcrite en droit français par le décret 2001-1220) réduit le taux maximal de plomb dans les « eaux destinées à la consommation humaine » de 50 µg/l à 25µg/l pour 2003 et à 10 µg/l pour 2013.

Pour répondre à cet objectif, les canalisations en plomb doivent être supprimées pour 2013. Vincennes ne possède plus de canalisations en plomb dans le réseau public[1]. Les embranchements privés peuvent être en plomb. La Ville Vincennes a engagé les travaux de remplacement en privilégiant les équipements destinés à la petite enfance.

3. L'assainissement

Vincennes est équipée d'un réseau d'assainissement de type unitaire, à l'exception du Domaine du Bois, présentant une structure maillée. Il existe également sur le territoire vincennois des collecteurs pluviaux départementaux et interdépartementaux qui reçoivent les effluents surversés lors d'évènements pluvieux importants au niveau des déversoirs d'orages servant à soulager le réseau unitaire.

Les eaux usées produites sur Vincennes, en transitant par des ouvrages départementaux situés sur Vincennes, sont dirigées pour l'essentiel sur les ouvrages départementaux situés sur la commune de Saint-Mandé, puis sur les ouvrages du Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP) avec traitement sur l'usine d'épuration Seine Aval.

La gestion du réseau est assurée en régie par la commune de Vincennes tandis que le réseau départemental et interdépartemental est géré par le Conseil Général du Val de Marne.

Vincennes est située à l'aval du bassin de collecte comprenant une partie des territoires des communes de Montreuil, de Fontenay-Sous-Bois et de Paris par l'intermédiaire du Bois de Vincennes.

L'essentiel du réseau date du début du XX^{ème} siècle, les portions les plus anciennes datant de 1885. Depuis 1985, des opérations de réhabilitation et de rénovation des ouvrages communaux ont été réalisées.

Les réseaux d'assainissement vincennois totalisent 39,66 km de linéaire divisé comme suit :

- 2,3 km de réseau interdépartemental ;
- 14,86 km de réseau départemental ;
- 22,50 km de réseau communal.

Le réseau interdépartemental correspond au collecteur d'eaux pluviales du Bois de Vincennes. Ce collecteur se rejette dans la Marne, sur la commune de Charenton-Le-Pont.

Le réseau départemental collecte également les eaux pluviales. Les écoulements de ce réseau se font gravitairement suivant un axe Nord-Est/Sud-Ouest.

Le réseau communal est maillé. Il présente de multiples possibilités de répartition des effluents en fonction du niveau d'eau atteint dans les collecteurs. Deux ouvrages correspondent à des déversoirs d'orages.

[1] Le branchement public est situé entre la condition de distribution sous la chaussée et le compteur au pied de l'immeuble.

Dans l'ensemble, le réseau d'assainissement est dans un état correct. Les désordres les plus fréquents sont des corrosions en radier, des décollements d'enduits et des encrassements d'ouvrages. Les dégradations les plus notables concernent les réseaux non visitables.

En 2003, un diagnostic des réseaux d'assainissement communaux et départementaux présents sur le territoire communal a été réalisé. Ce rapport présente les résultats et conclusions issues de la collecte de données, des enquêtes et reconnaissances concernant la structure d'assainissement de la ville de Vincennes. L'objectif de cette étude est de réaliser un plan complet des ouvrages d'assainissement communaux et départementaux, de définir et quantifier les désordres observés sur les réseaux d'assainissement, afin d'établir un programme de travaux d'assainissement adapté aux besoins actuels et futurs de la Ville, tenant compte du fonctionnement et des aménagements des ouvrages supra-communaux.

Conformément aux dispositions de la loi sur l'eau, il convient de mettre en œuvre les moyens adaptés pour que la pollution en temps de pluie soit réduite et traitée en amont et que le débit de rejet des eaux pluviales dans le réseau public soit maîtrisé.

Par ailleurs, en concertation avec le département, la commune doit établir un zonage d'assainissement collectif et non collectif d'eaux usées et un zonage relatif aux eaux pluviales et de ruissellement.

CHAPITRE 3 – LA GESTION DES DÉCHETS

1. Le dispositif législatif

La loi n° 92-646 du 13 juillet 1992 relative aux déchets ainsi qu'aux installations classées pour la protection de l'environnement complète et renforce la réglementation mise en place par les lois n° 75-633 et n° 76-663 des 15 juillet 1975 et 19 juillet 1976.
Ces mesures ont pour objet d'améliorer le stockage et de renforcer le traitement des déchets ménagers et industriels, traduisant ainsi différentes directives communautaires et décisions d'application dans le droit français.

La loi met en avant trois types de priorités à engager dans les communes :

- la réduction des déchets à la source ;
- le tri sélectif ;
- la valorisation et la réutilisation des déchets produits.

Concrètement, la loi prévoit :

- l'élaboration dans chaque département d'un plan départemental ou interdépartemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés et dans chaque région d'un plan régional ou interrégional d'élimination des déchets autres ;
- les installations d'élimination des déchets par stockage ne peuvent plus accueillir des déchets ultimes, à compter du 1er juillet 2002.

2. La collecte et le traitement des déchets

- <u>Le tri et la collecte</u>

Le tri sélectif est instauré à Vincennes depuis le 1er février 2000. La ville a fourni gratuitement les bacs à la population.

La collecte s'effectue comme suit.

Nature des déchets	Collecte
Ordures ménagères	Ces déchets sont déposés par les Vincennois dans les bacs gris fournis par la commune *Collecte effectuée les lundis, mercredis, vendredis et samedis*
Déchets secs	Ces déchets sont les bouteilles et flacons en plastique, emballages métalliques, cartonnettes d'emballage, briques alimentaires, journaux, magazines et prospectus. Ils déposés par les Vincennois dans les bacs bleus fournis par la commune. *Collecte tous les mardis*
Verre	Ces déchets sont déposés par les Vincennois dans les bacs verts fournis par la commune *collecte tous les jeudis*
Les encombrants	Les encombrants (vieilles literies, ferrailles, électroménagers…) sont placés sur le domaine public *Collecte un jour par semaine, le lundi et le mardi selon le secteur (A et B)*
Les déchets végétaux	Les déchets végétaux (tontes, feuilles, branchages, bois) doivent être présentés dans des sacs biodégradables adaptés au compostage. Ces sacs sont fournis gratuitement par la ville. *Collecte les lundis du début avril à la fin novembre*
Les Déchets Ménagers Spéciaux	Les Déchets Ménagers Spéciaux (aérosols, acides, batteries automobiles, colle, détergents, désherbants, eau de javel…) sont déposés à un agent spécialisé sur le marché de la rue de Fontenay. *Collecte les 2ème dimanches de chaque mois sur la place de l'Hôtel de Ville et les 4ème samedis du mois sur la place Diderot*
Les gravats et vieux pneus	Apport volontaire (seulement pour les particuliers) aux déchetteries du SYCTOM, soit à Ivry-sur-Seine, soit à Romainville
Les déchets de voirie	Les déchets de voirie (encombrants en dépôts sauvages, gravats de chantier de la régie municipale, déchets des balayeuses voirie, déchets verts du service espaces verts (non valorisables) sont collectés en interne par la ville.
Les piles usagées	Dépôt dans 40 points d'accueil de la ville

Source : données communales

La ville continue à assurer la collecte des déchets des marchés des places Diderot et Carnot, des corbeilles à papier, des dépôts sauvages d'encombrants et des autres déchets de voirie. Quant à la collecte des déchets des marchés de la rue de Fontenay et de l'avenue Georges Clémenceau, la Société SODED s'en charge depuis avril 2003.

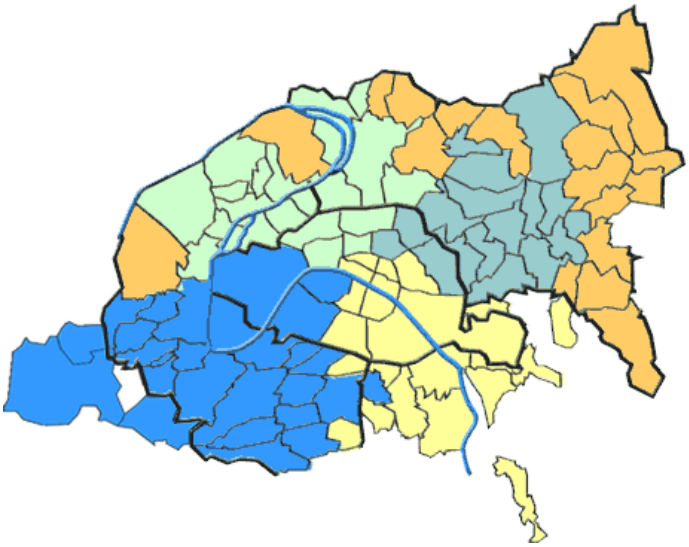
- Le traitement des déchets

Concernant le traitement des déchets, la commune adhère au SYCTOM[1] depuis 1998 et utilise ses installations :

- le centre multifilière d'Ivry-Paris XIII, la déchetterie pour les ordures ménagères ainsi que pour les gravats et le centre de tri pour les déchets secs ;
- le centre de tri et de transfert du SYCTOM pour les objets encombrants.

Le SYCTOM a organisé le traitement des déchets ménagers selon une logique de proximité géographique. Elle a ainsi découpé son territoire en quatre segments appelés bassin versant et associé chacun à un centre de traitement. Vincennes appartient à celui d'Ivry-Paris XIII et dépend donc du centre multifilière d'Ivry-sur-Seine.

Les communes membres du SYCTOM



Bassin versant de l'usine d'Issy-les-Moulineaux- 22 communes et 3 arrondissements parisiens - 1 162 971 habitants

Bassin versant de l'usine de Saint-Ouen - 18 communes et 4 arrondissements parisiens - 1 310 208 habitants

Bassin versant de l'usine d'Ivry-Paris XIII - 17 communes dont 3 clientes et 10 arrondissement parisiens - 1 317 802 habitants

Bassin versant du centre de Romainville - 16 communes et 3 arrondissements parisiens - 1 026 865 habitants

18 communes adhérentes ne déversant pas dans les installations du SYCTOM

Les déchets non traités par le SYCTOM mais par d'autres prestataires sont organisés comme suit :

- la valorisation du verre est assurée par la société Saint-Gobain ;
- la société SITA s'occupe de tous les déchets de voirie de la ville ;
- les déchets végétaux sont traités par compostage par la société Terre Diffusion ;
- les déchets ménagers spéciaux et les déchets industriels sont traités par la société Chimitec.

[1] Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne : 89 communes y adhèrent, représentant 5,5 millions d'habitants et près de 3 millions de tonnes de déchets ménagers par an.

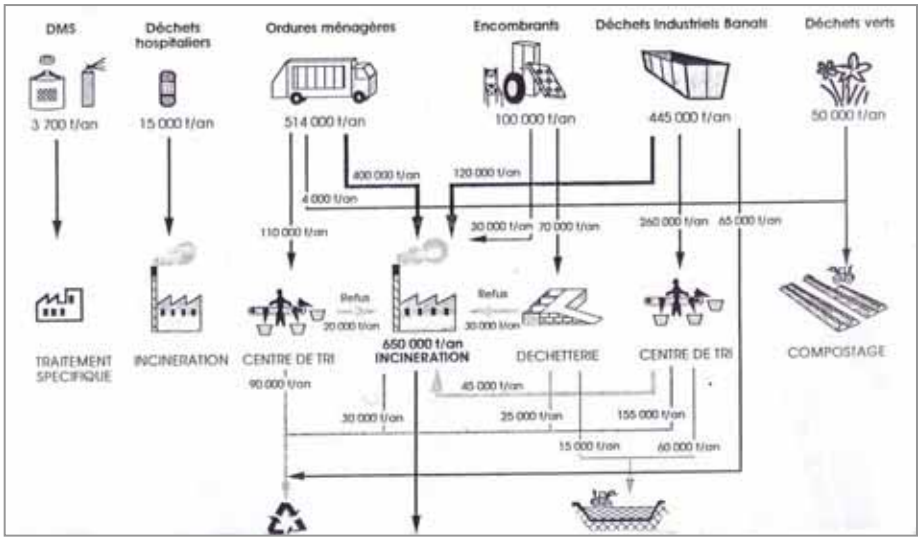
- Bilan et perspectives

On peut noter une légère augmentation du tonnage entre 2003 et 2004 (+0,7%). Cette augmentation est principalement due aux nouveaux immeubles du Domaine du Bois, collectés progressivement depuis 2004.

Le tonnage du verre collecté a augmenté de 4% entre 200 et 2004. Le ratio moyen[1] de collecte d'emballages en 2004 est de 41 kg/personne/an, soit un chiffre supérieur à la moyenne du SYCTOM (18 kg/habitant/an). Le tonnage des déchets verts a augmenté de 9% et celui des encombrants de 7,1%.

En outre la gestion des déchets est encadrée à l'échelle du Val-de-Marne par le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés, arrêté en août 1997, dont la révision a été approuvée par arrêté préfectoral du 20 mars 2000. Il prévoit notamment le remplacement total ou partiel de l'usine d'Ivry sur Seine pour l'horizon 2010. Il organise également les flux des déchets et en tire un bilan pour l'horizon 2005.

Bilan des flux de déchets à l'horizon 2005 avec collectes sélectives des recyclables secs



Source : Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés du Val-de-Marne

[1] Ratio calculé sur 43 937 habitants.

CHAPITRE 4 – LES RISQUES ET LES NUISANCES

1. Le cadre législatif de la prévention contre les risques majeurs

Un aléa, c'est-à-dire un événement potentiellement dangereux, n'est un risque majeur que s'il s'applique à une zone où sont présents des enjeux humains, économiques et environnementaux.

Afin de réduire la vulnérabilité des populations vis-à-vis des risques majeurs, le Ministère de l'écologie et du développement durable a développé des programmes d'information dans les communes à risques, ce par l'intermédiaire des préfectures et des collectivités territoriales.

L'information préventive a été instaurée par l'article 21 de la loi du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs qui stipule que :

« *le citoyen a le droit à l'information sur les risques qu'il encoure en certains points du territoire et sur les mesures de sauvegarde pour s'en protéger* ».

Le décret du 11 octobre 1990 relatif à l'exercice du droit à l'information sur les risques majeurs, précise le contenu et la forme des informations auxquelles doivent avoir accès les personnes susceptibles d'être exposées à des risques majeurs, ainsi que les zones dans lesquelles cette information sera réalisée.

Deux documents établis par le préfet, sont à la base de cette information :

- le DDRM (Dossier Départemental des Risques Majeurs) : il est destiné aux responsables et acteurs du risque dans le département ;
- le DCS (Dossier Communal Synthétique) a une vocation communale. Il est établi conjointement entre l'Etat et la commune, à partir du DDRM.

De plus, le maire doit réaliser un DICRIM (Dossier d'Information Communal sur les Risques Majeurs) qui sera mis à la disposition du public.

Ainsi, en 1998, la préfecture du Val-de-Marne a transmis un DDRM à la commune. Le DCS a été établi en 1999 et a pris en compte le seul risque concernant Vincennes, à savoir le transport des matières dangereuses.

2. Les risques de transport des matières dangereuses

Une matière dangereuse est une substance qui, par ses propriétés physiques ou chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle est susceptible de mettre en œuvre, peut présenter un danger grave pour l'homme, les biens ou l'environnement. Elle peut être inflammable, toxique, explosive, corrosive ou radioactive.
Le transport des matières dangereuses (TMD) est considéré comme un risque technologique. Il a donc les mêmes manifestations que le risque industriel (incendie, explosion, nuage toxique, pollution des eaux). Ces dernières peuvent être associées.

Les accidents sont très redoutés à cause de leur caractère aléatoire et de la difficulté à les prévoir. En fait, le risque TMD est un risque technologique pouvant se produire en n'importe quel point du territoire.

Le risque à Vincennes est lié au mode de transport par voie routière, l'axe à utiliser devant être la RN 34. Le réseau routier n'est pas dangereux en lui-même. Cependant certaines sections, par leurs caractéristiques aériennes, souterraines, en courbes ou en pentes prononcées, peuvent dans le cas de perte de contrôle d'un véhicule, conduire à des sinistres.

A Vincennes, ce risque est accentué par une densité de la population importante, ce qui implique un nombre conséquent de personnes concernées en cas d'accident.

- **Aucun accident TMD n'a été recensé sur le territoire communal à ce jour.**

3. Les installations classées pour la protection de l'environnement

Depuis 1976, les établissements pouvant être source de danger sont soumis à la loi n°76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées.

Les installations classées sont définies à l'article 1er de cette loi comme tel : « les usines, ateliers, dépôts, chantiers et d'une manière générale les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments ».

Une nomenclature a été établie par décret et modifiée plusieurs fois par des circulaires dont la dernière du 14 juin 1994 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Les installations sont soumises à autorisation ou à déclaration selon la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation. Ainsi les installations présentant de graves dangers ou inconvénients sont soumises à autorisation préfectorale. Cette dernière ne peut être accordée que si les dangers ou inconvénients peuvent être prévenus par des mesures spécifiées dans l'arrêté. Les installations soumises à déclaration ne présentent pas les mêmes dangers ou inconvénients que les premières. Elles doivent cependant respecter les prescriptions générales édictées par le préfet en vue d'assurer dans le département la protection des intérêts sanitaires, sécuritaires, agricoles, environnementaux, culturels et historiques.

- **Vincennes possède un seul établissement soumis à autorisation (la blanchisserie Sainte Marie) et 65 soumis à déclaration. Parmi cette dernière catégorie, on peut y distinguer :**
  - **la résidence de l'Esplanade Daumesnil du fait de la présence d'un parking de plus de 250 places ;**
  - **les groupes scolaires du Sud et de l'Est pourvus de transformateurs et de chaufferies (capacité supérieure à 2 MW mais inférieure à 20 MW).**

4. La pollution des sols

- Le Domaine du Bois

Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire du terrain du Domaine du Bois jusqu'à son rachat par Bouygues Immobilier en 2000, a fait réaliser dès 1999 trois campagnes de sondages destinées à rechercher d'éventuelles pollutions liées au passé industriel du site. Des traces de pollution aux métaux lourds ont été détectées et les résultats des campagnes transmis à la préfecture du Val-de-Marne. Un arrêté préfectoral du 07 mars 2001 a ordonné l'extraction des poches de terre polluées et leur transfert dans un centre de traitement spécialisé. Cette opération a eu lieu en octobre 2003 et a concerné 533 tonnes de terre.

Quant à la qualité de l'eau de la nappe souterraine, aucune pollution n'a été détectée depuis la mise en place d'analyses d'eau tous les six mois depuis août 2001.

En outre, aucune trace de radioactivité n'a été observée lors de la recherche demandée par la ville de Vincennes.

Lors de travaux de terrassement, une nouvelle source de pollution (métaux lourds et PCB) a été décelée, entraînant Bouygues Immobilier à transférer près de 2 500 tonnes de terres en centre de traitement spécialisé. Suite à cette découverte, de nouvelles investigations ont eu lieu, notamment sur la parcelle destinée à l'accueil du groupe scolaire et se sont avérées positives. La ville de Vincennes a appliqué le principe de précaution en exigeant une dépollution de l'intégralité de la parcelle. Plus de 4 000 tonnes de terres ont ainsi été évacuées au centre de traitement en avril 2004. D'autres extractions ont complété l'opération de dépollution, portant à plus de 7 800 tonnes les quantités de terres évacuées. Suite à ces opérations, la ville de Vincennes a saisi le préfet afin d'obtenir son avis sur les mesures prises en matière de pollution et sur l'absence de risques pour les enfants appelés à fréquenter le groupe scolaire. Le préfet demande qu'une étude détaillée des risques sanitaires soit réalisée sur la totalité du site par principe de précaution. L'objectif est d'évaluer sur le long terme les conséquences éventuelles d'une pollution résiduelle. Depuis les conclusions ont été rendues : « les résultats obtenus pour cette étude détaillée des risques sur la base des hypothèses effectuées, montrent que les niveaux de risques sanitaires sont acceptables pour l'ensemble de ces voies et milieux d'exposition ».

- L'ancien site Kodak : le Quartier des Vignerons

Par arrêté du 21 mai 2002, le Préfet du Val-de-Marne a demandé à la société KODAK-PATHÉ la réalisation d'une Évaluation Détaillée des Risques (E.D.R.) de son ancien site dans le quartier Sud de Vincennes.

Ce site de 35 000m² délimité entre les rues des Vignerons, Maréchal Maunoury et l'avenue du Petit Parc a été exploité par la société KODAK de 1906 à 1986 pour y produire essentiellement des films et papiers photographiques.

Après l'arrêt des activités, le site a été réaménagé pour être intégré à l'environnement résidentiel du « Quartier sud » de Vincennes. L'aménagement comprend des immeubles de bureaux et de résidences privés ainsi que des bâtiments publics dont l'école maternelle Franklin Roosevelt.

Entre 1995 et 2000, des cas de cancers ont été diagnostiqués sur des élèves de l'école Franklin Roosevelt et les pouvoirs publics ont décidé d'engager des études épidémiologiques et des études environnementales sur ce site. Un Comité Scientifique et un Comité de suivi ont été créés pour suivre la réalisation de ces études. Les résultats des études et des investigations réalisées sous le contrôle du Comité Scientifique ont conduit à la publication de l'Arrêté Préfectoral prescrivant l'E.D.R.

L'objectif de l'E.D.R. était d'évaluer les risques pour la santé humaine liés à l'exposition à des substances provenant de sources résiduelles potentielles de l'ancien site KODAK.

Le programme de l'E.D.R. a donc consisté en particulier, à étudier les substances utilisées par la société KODAK pendant son activité, à effectuer des prélèvements d'air ambiant, de sols profonds et gaz de sol et d'eaux souterraines sur la zone du site et à sélectionner une zone témoin sans passif industriel pour y effectuer des prélèvements similaires au quartier Sud.

Le rapport final du 30 mai 2003 de l'E.D.R. a permis de conclure que *« l'évolution des risques de l'ancien site KODAK a mis en évidence, sur la base des meilleures connaissances scientifiques du moment et des techniques d'investigations et d'analyse environnementales actuellement disponibles, que les risques potentiellement liés à des sources résiduelles dans les milieux souterrains qui pourraient résulter des anciennes activités de KODAK, sont très inférieurs aux niveaux de risques réputés acceptables pour la santé humaine en France, en application de la circulaire du 10 décembre 1999 du Ministre chargé de l'environnement. Ce résultat est basé sur des calculs utilisant, en vertu du principe de précaution systématiquement appliqué à tous les stades de la démarche, des hypothèses volontairement conservatrices et sécuritaires conduisant à une majoration de l'évolution du risque ».*

Suite à ce rapport, un programme de surveillance a été prescrit par arrêté préfectoral du 13 mai 2004 pour une période de 3 ans.

5. Le bruit

- 5.1. Le cadre législatif

Conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 et en application de l'arrêté préfectoral du 19 mars 2000 portant sur le classement des infrastructures de transports terrestres et prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit, certaines voies ont été classées en cinq catégories selon le bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. A ce titre, les constructions nouvelles situées dans un secteur affecté par le bruit doivent faire l'objet d'une isolation acoustique selon les dispositions fixées par l'arrêté du 30 mai 1996, pour les bâtiments d'habitation et par l'arrêté du 9 janvier 1995, pour les bâtiments d'enseignement.

Le classement concerne les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour, les infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour ainsi que les infrastructures ferroviaires urbaines et les lignes de transports collectifs en site propre de plus de 100 trains ou bus par jour.

- Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre

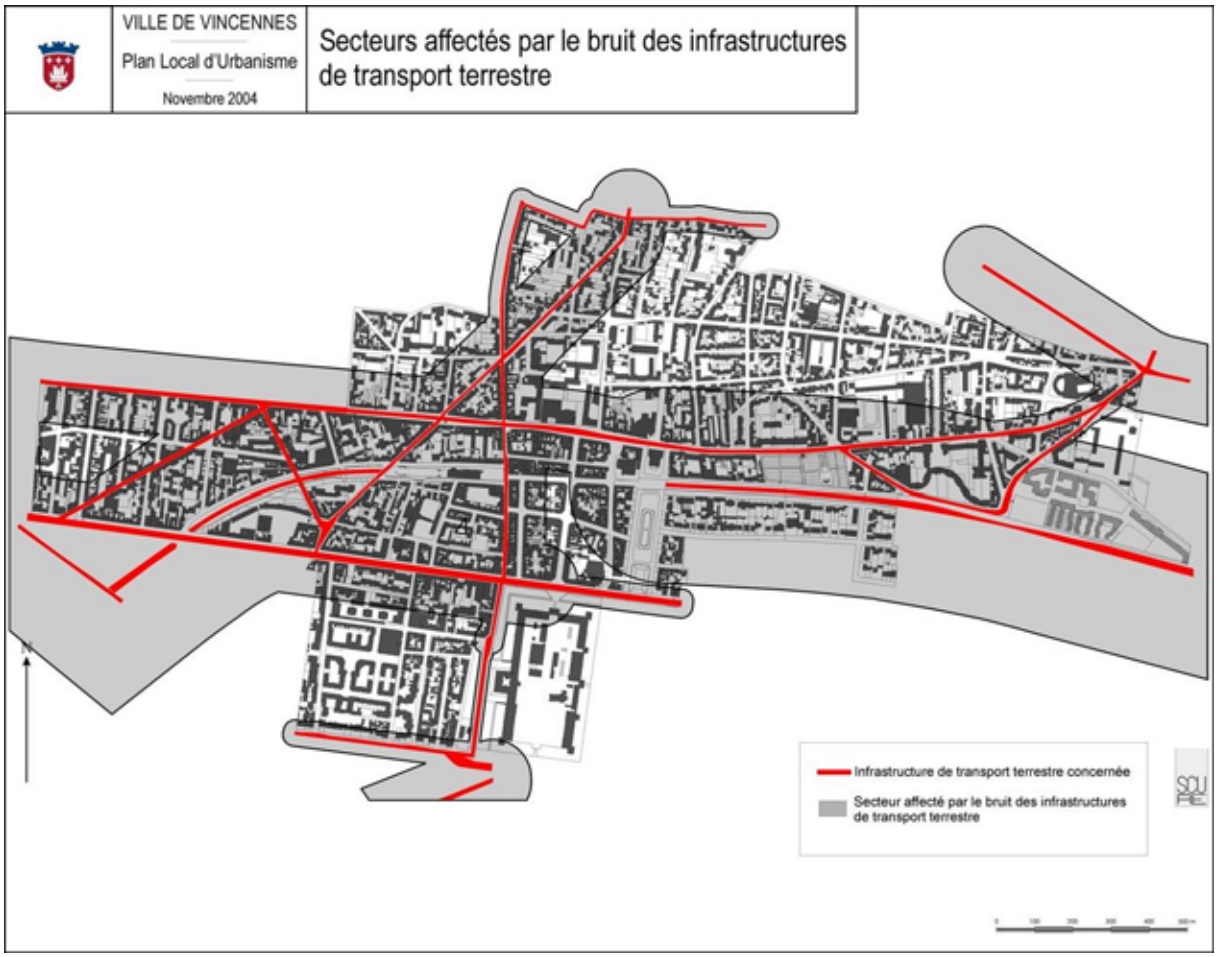
Par arrêtés du 3 janvier 2002, le préfet a défini les infrastructures bruyantes et les secteurs affectés par le bruit.

On distingue deux types de situations de calcul de la valeur d'isolement acoustique minimale des pièces principales et cuisine des logements contre les bruits extérieurs :

- les bâtiments construits dans des rues en U (calcul en fonction de la catégorie de l'infrastructure) ;
- les bâtiments construits en tissu ouvert (calcul en fonction de la distance entre le bâtiment et le bord extérieur de la chaussée la plus proche pour les infrastructures routières ou en fonction de la distance entre le bâtiment et le bord du rail extérieur de la voie la plus proche pour les infrastructures ferroviaires).

A Vincennes, ce sont des voies nationales et départementales ainsi que le tronçon de RER A traversant la commune qui sont concernés.

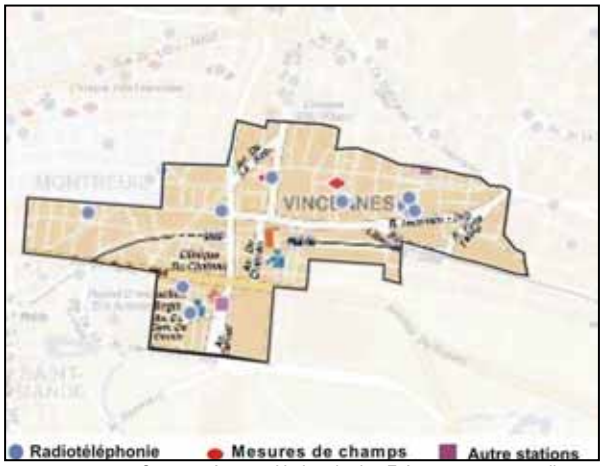
La plupart des voies sur Vincennes sont affectées d'une largeur de 100 m déterminée par le niveau sonore de la voie.



- **La quasi-totalité de la commune est concernée par les nuisances sonores liées aux infrastructures de transports terrestres. Seuls les quartiers nord et le quartier des Vignerons ne sont pas affectés par ces nuisances.**

6. Les ondes magnétiques

Plusieurs antennes de radiotéléphonie sont implantées à Vincennes.



Source : Agence Nationale des Fréquences, cartoradio

CHAPITRE 5 – LE PATRIMOINE BÂTI ET NATUREL

Vincennes possède deux types de patrimoine :

- le patrimoine d'intérêt national résultant notamment de son passé royal ;
- le patrimoine d'intérêt local.

Dans les deux cas, il s'agit d'éléments bâtis ou naturels participant à la qualité du cadre de vie vincennois. Le patrimoine naturel n'est pas traité en totalité dans cette partie. En effet, les espaces verts publics tels que les squares, les jardins publics, les terrains de sport, les cimetières, les espaces libres et les allées plantées ainsi que les jardins privés sont traités dans la partie concernant la trame urbaine.

1. Le patrimoine d'intérêt national

- **LES MONUMENTS HISTORIQUES**

La ville de Vincennes compte trois édifices classés ou inscrits au titre des monuments historiques, au sens de la loi du 31 décembre 1913.

La procédure réglementaire de protection de ces édifices concerne " les immeubles dont la conservation présente, du point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public ". Ceux-ci peuvent être classés parmi les monuments historiques en totalité ou en partie par les soins du ministre chargé de la culture (article 1er).

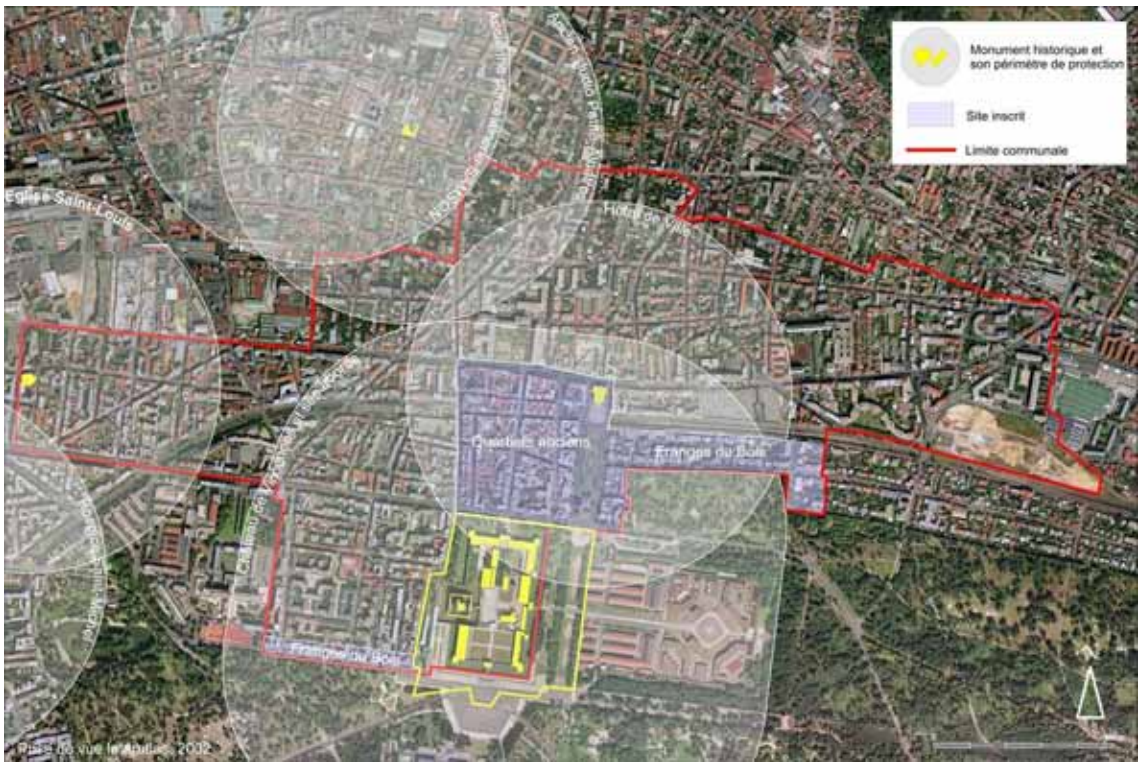
La procédure de protection est initiée et instruite par les services de l'Etat (direction régionale des affaires culturelles) soit au terme d'un recensement systématique (zone géographique donnée, typologie particulière), soit à la suite d'une demande (propriétaire de l'immeuble ou tiers : collectivité locale, association, etc.).

Le classement est prononcé par arrêté du ministre en charge des monuments historiques et constitue une servitude d'utilité publique portant à la fois sur la protection des monuments inscrits et classés et de leurs abords.

L'immeuble classé ne peut être détruit ou déplacé, même en partie, ni être l'objet d'un travail de restauration, de réparation ou de modification quelconque, si l'autorité compétente n'y a donné son consentement. Il ne peut être cédé (donné, vendu, légué, etc) sans que le ministre en soit informé (article 8 de la loi de 1913).

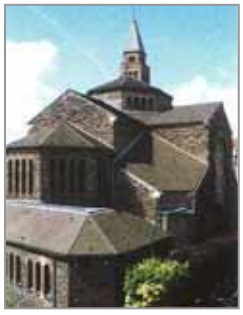
Cette servitude implique l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France pour toutes modifications apportées à ces édifices et pour toutes modifications apportées au mode d'utilisation du sol, ainsi qu'aux constructions covisibles avec le monument dans un rayon de 500 mètres autour de ces bâtiments (article 1er modifié de la loi de 1913).

Les périmètres de protection liés aux monuments historiques



Les bâtiments préservés au titre de monuments historiques à Vincennes sont les suivants :

- *l'église Saint Louis est préservée en totalité et a été classée le 10 septembre 1996*

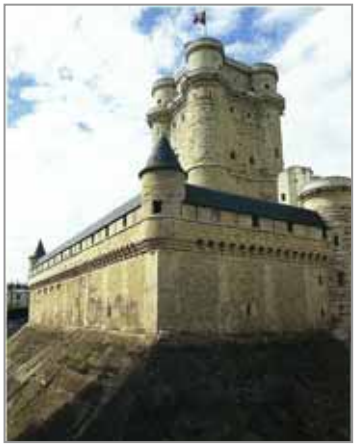

Église Saint Louis

L'église Saint Louis fut édifiée sur un terrain en limite des communes de Vincennes et de Saint Mandé. Partagé en plusieurs lots, il appartenait aux familles Viteau et Castagnary. Au sein d'un quartier progressivement urbanisé à partir du XIX^{ème} siècle, sous la pression démographique et grâce à la destruction des fortifications, l'église Saint Louis fut réalisée par les architectes Droz et Marrast, qui remportèrent le concours d'architecture en 1912. Les travaux débutèrent en 1914 mais furent interrompus par la guerre jusqu'en 1919. L'église fut inaugurée le 9 novembre 1924 mais fut totalement achevée en 1927.

Conçu en édifice de plan centré et quasiment carré (28 m de largeur et 26 m de profondeur), en référence à l'architecture byzantine, l'église Saint Louis offre une abside polygonale. Les moyens mis en œuvre pour la construction sont résolument contemporains (arcs en béton armé, meulières, briques rouges).
L'église Saint Louis de Vincennes a été inscrite à l'Inventaire des Monuments Historiques en 1994 et classée dans sa totalité en 1996.

- *le Château de Vincennes, préservé en quasi-totalité (éléments bâtis et non bâtis), et les abords attenants du château situés sur les communes de Vincennes et de Paris sont classés monument historique le 19 octobre 1999.*

Édifié autour d'un manoir, aujourd'hui disparu, le château de Vincennes a été principalement bâti au XIVème siècle, sous la dynastie des Valois. Charles V décide de fortifier le manoir en y adjoignant un puissant donjon (50 mètres de haut) et une immense enceinte fortifiée flanquée de 9 tours. La construction de la Saint Chapelle débute en 1379 et s'achève en 1552. Cet édifice allie la richesse du gothique flamboyant à la finesse du décor de la Renaissance. Le château est ensuite étoffé par Marie de Médicis, qui y fait construire un bâtiment tout en longueur qui deviendra le pavillon du Roi. L'architecte Le Vau conçoit un projet d'extension formant la cour d'honneur. Les pavillons du Roi et de la Reine, l'arc de triomphe et les portiques montrent les prémices du style classique.



Donjon et enceinte fortifiée

À partir du XVème siècle, le château connaît de multiples affectations : prison d'état, manufacture royale de porcelaines… Au XIXème siècle, la forteresse devient un haut lieu militaire, fonction qui ne s'est pas démentie depuis. Il est aujourd'hui le siège des services historiques de l'Armée.

Pendant la Seconde Guerre Mondiale, les bâtiments furent occupés par l'armée allemande qui les laissa en mauvais état. Le château, reconstruit à l'identique fut l'objet en 1988 d'un vaste programme de restauration et d'animation.

Château (partie XVIIIème siècle)

- *l'hôtel de ville : les façades et toitures ainsi que certaines parties intérieures (halls d'entrée, salle des mariages et du conseil, salle des fêtes et bureau du 1er adjoint au maire) sont inscrites à l'inventaire supplémentaire le 22 décembre 1999 par le préfet de région. Le volume complet de l'escalier d'honneur, y compris la coupole et les portes d'accès à la salle des fêtes ainsi que l'escalier secondaire ouest sont classés monument historique le 26 septembre 2000 par arrêté ministériel.*

Hôtel de Ville

L'hôtel de ville de Vincennes est un édifice issu de deux opérations distinctes de construction, réalisées à quarantaine d'années d'intervalle, au XIXème siècle, puis au milieu des années 1930.
Son édification débute en 1887 pour s'achever en 1891. Un concours d'envergure nationale est lancé et 74 projets sont exposés à la Caserne Lobau à Paris. L'architecte Eugène Calinaud obtient la prime d'exécution.
Le bâtiment néo-renaissance, inauguré le 25 octobre 1891 par le préfet de la Seine Eugène René Poubelle et le maire Louis Besquel se caractérise par ses fenêtres à meneaux, son campanile et ses toitures à fortes pentes.
La pierre de taille est le matériau de base. Acier et bois soutiennent planchers et charpente, la toiture est en ardoise. L'inspiration néo-renaissance régit également la décoration intérieure caractérisée par la multiplicité des techniques mises en œuvre (mosaïques, boiseries, vitraux, sculpture…). L'escalier d'honneur composé de deux volées droites s'inscrit dans une cage de 5 mètres de large.

En l'espace de quarante ans, la population vincennoise double et l'hôtel de ville n'est plus adapté au développement des tâches de la municipalité. Léon Bonvoisin, maire de 1929 à 1944 mènera le projet d'extension basé sur les plans d'Henri Quarez et de Gustave Lapostolle, architectes communaux. Le nouvel hôtel de ville est inauguré en 1935. Plus qu'une juxtaposition, les architectes ont réalisé avec succès la fusion du nouveau et de l'ancien bâtiment.
L'ancienne façade, rue de Fontenay (en retrait de 20 mètres), disparaît et le nouveau bâtiment s'avance désormais à l'alignement de la rue, avec une façade plus large.
Le style développé à l'intérieur s'inscrit dans le mouvement Art Déco. Depuis le vestibule, un large escalier, solennisé par la présence de lourdes colonnes de marbre cannelé, permet d'accéder au 1er étage. L'escalier d'honneur est éclairé par une coupole de 12,20 mètres de diamètre, composée de 10 000 éléments de verre.

Le territoire de la commune de Vincennes est également concerné par la présence de trois périmètres de protection des abords des monuments présents sur des communes voisines :

- l'hospice Saint Michel sur la commune de Paris, inscrit à l'inventaire le 10 avril 1929 ;

- l'ancien studio Pathé-Albatros sur la commune de Montreuil, inscrit à l'inventaire le 18 juillet 1997 ;

- l'ancienne fabrique de porcelaines SAMSON sur la commune de Montreuil, inscrit à l'inventaire le 13 février 1999.

- **LE BOIS DE VINCENNES**

Bien que le bois fasse partie de la vie des vincennois, il n'est pas sur le territoire de la commune. En effet il est sur le territoire de la ville de Paris auquel il appartient.

Une charte pour l'aménagement durable du bois de Vincennes a été signée le 26 avril 2003 entre la ville de Paris et les communes limitrophes du bois (et donc Vincennes). Elle part de deux constats :

- le bois est une respiration pour la ville ;
- le bois est un espace convivial de liberté et de nature.

La volonté est de mettre en place une politique d'aménagement durable du bois qui se base sur quatre axes :

- réhabiliter les paysages et restaurer les milieux naturels :
  - sauvegarder et améliorer la qualité des milieux naturels ;
  - développer un mode de management exemplaire ;
  - remettre en valeur la trame d'eau en veillant aux économies de la ressource ;
  - réhabiliter les paysages ;
- réduire fortement la circulation automobile pour une promenade tranquille :
  - donner la priorité aux itinéraires de circulation douce ;
  - réduire de manière importante la circulation automobile qui morcelle le bois ;
- reconquérir l'espace public et gérer les activités dans la cohérence et la transparence :
  - réguler les activités dans le bois ;
  - maîtriser la fréquentation massive liée aux manifestations ;
  - coordonner dans l'espace et le temps les travaux des services et des concessionnaires ;
  - assurer le respect et la préservation des lieux de mémoire ;
- innover dans les modes de gestion et de gouvernance :
  - associer usagers et acteurs locaux dans un dispositif institutionnel spécifique ;
  - évaluer la gestion durable ;
  - élaborer un contrat spécifique de sécurité ;
  - établir un plan de communication partagé.

- **LE SITE INSCRIT DES FRANGES DU BOIS**

Les franges du bois de Vincennes ont été inscrites à l'inventaire des sites et monuments naturels par arrêté du 16 décembre 1980. Dans cet arrêté, sont délimitées quatre zones dans les communes concernées (Charenton-Le-Pont, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Saint-Mandé, Saint-Maurice et Vincennes) correspondant aux franges du bois de Vincennes. Il s'agit de protéger le caractère pittoresque et architectural de cet espace ainsi que sa vocation de détente.

Ce site est marqué par le manque de coupure nette entre le domaine minéral et construit et celui « naturel » non bâti puisque les franges du bois sont constituées par un tissu urbain mixte dans lequel les volumes des végétaux équilibrent harmonieusement ceux des constructions minérales. Cet espace est également considéré comme un lieu de promenade.

Un tissu urbain mixte

Le site inscrit correspond en partie à la zone retranchée du bois. Ce secteur correspond aux Avenues Pierre Brossolette, Foch, Fayolle et de la Dame Blanche, au cours Marigny et à la rue d'Idalie. Ces terrains ont été vendus par la ville de Paris à des particuliers à partir de 1860. Ces propriétaires privés avaient deux ou trois ans pour construire leur maison selon un cahier des charges stricts. Elle devait avoir un aspect agréable et des pignons ornés. Les plans étaient soumis préalablement à une autorisation de l'administration parisienne. Tout commerce ou industrie étaient prohibés dans cette zone afin de préserver son caractère résidentiel.

Actuellement il s'agit d'une zone tampon destinée à assurer la transition entre le bois lui-même et les secteurs urbanisés limitrophes. La vocation de cette inscription est de maintenir une architecture de qualité sur des parcelles végétalisées en dialogue avec le bois.

Les franges présentent différents aspects, généralement bâtis. A Vincennes, il s'agit d'un mélange de maisons individuelles (villas) et d'immeubles comme on peut l'observer sur l'Avenue Foch. La cohérence de cette zone repose sur le retrait à 10 mètres de toutes les constructions ainsi que sur l'alignement des grilles. Cette cohérence relève du passé historique de ce secteur. En effet le cahier des charges de la zone retranchée du bois (1863) réglementait : « les adjudicataires seront tenus de clore les terrains par eux acquis […] par des grilles en fer d'une hauteur de 1,85 m sur socle en pierre de taille de 0,60 m de hauteur [qui] devront être conforme au modèle ci-annexé ».

Les différents bâtis présents dans le site inscrit des franges du bois

- **LE SITE INSCRIT DES QUARTIERS ANCIENS**

Au sein des périmètres instituant une protection au titre des sites inscrits, tous les projets de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site doivent faire l'objet d'une autorisation. L'architecte des bâtiments de France (ABF) émet un avis simple sur les projets de construction et un avis conforme sur les projets de démolition. La Commission Départementale des Sites, Perspectives et Paysages (CDSPP) peut être consultée dans tous les cas.

Sur le territoire d'un site classé inscrit (article L.341-11 du code de l'environnement), «il est fait obligation d'enfouissement des réseaux électriques ou téléphoniques ou, pour les lignes électriques d'une tension inférieure à 19 000 volts, d'utilisation de techniques de réseaux torsadés en façade d'habitation, lors de la création de lignes électriques nouvelles ou de réseaux téléphoniques nouveaux ».

L'ensemble formé par les quartiers anciens a été inscrit par arrêté en date du 28 janvier 1976. L'arrêté ministériel d'inscription délimite, dans son arrêté, le secteur concerné. Cette protection a été décidée pour conserver le caractère pittoresque du site ainsi que son animation liée à la vie de Vincennes.

Le quartier est constitué d'immeubles construits sur une période allant de l'ancien Régime à nos jours. De ce fait, il ne s'agit pas d'un ensemble homogène.

Les limites du site inscrit reprennent en quasi-totalité le tracé de l'ancienne basse-cour datant du règne de Charles V (1373). L'octroi en partie Ouest du Cours Marigny et de la Place du Général Leclerc fait également partie de ce périmètre.

Actuellement le tissu urbain des quartiers anciens est dense, composé de bâtiments de diverses époques. Le Cours Marigny se présente comme une succession d'espaces plantés et de squares ménageant une perspective sur l'Hôtel de Ville.

Un tissu urbain dense

Le cours Marigny

Le bâti de la rue du Midi

- **LE PROJET DE VALORISATION DES ABORDS DU CHÂTEAU**

Monsieur Y. Boiret, architecte en chef des monuments historiques, a établi un projet d'aménagement des abords du château afin d'assurer une meilleure mise en valeur de ce monument. Mandaté par le Ministère de la Culture, son projet a été validé par la commission interministérielle créée en 1988 afin de « reprendre en main les destinées du château de Vincennes »[1]. Selon lui, les lisières du château présentent une incohérence de traitement. Son objectif est « d'améliorer l'écrin d'où surgit le château ».

Le projet de réaménageant des abords du château est donc basé sur plusieurs propositions :

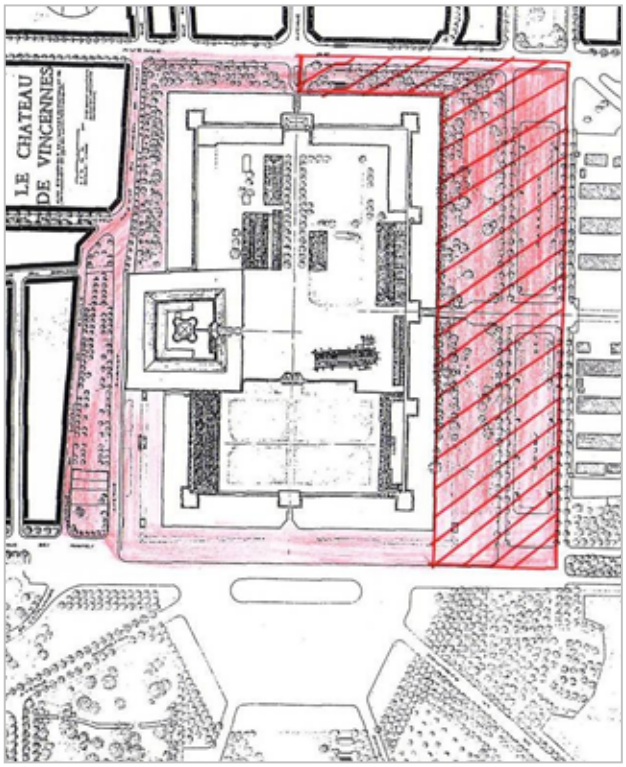
- du côté Est, densifier au maximum les plantations en lisière du Cours des Maréchaux et supprimer les arbres qui occupent le glacis ;
- sur la partie Sud, isoler la circulation automobile par des plantations denses et rétrécir l'emprise de l'esplanade qui serait majoritairement réservée aux piétons ;
- du côté Ouest, supprimer l'Avenue Carnot (démolition de l'îlot Carnot et création d'un parterre) et recalibrer l'Avenue Général de Gaulle bordée d'arbres ;
- maintenir une circulation à double sens sur l'Avenue de Paris et densifier les plantations d'alignement devant les façades d'immeubles.

Il s'agit de réfléchir à un aménagement global de l'ensemble des abords du château, délimités par l'avenue de Paris, au nord, le cours des Maréchaux à l'est, l'esplanade Saint Louis au sud et enfin, l'avenue du général de Gaulle à l'ouest.

Un premier projet global d'aménagement a été présenté au conseil municipal de Vincennes le 4 février 1999.

Une première phase d'aménagement a été présentée le 7 novembre 2003 à une réunion plénière. Cette phase ne concerne qu'une partie du périmètre de l'étude, à savoir la partie Est (hachurée en rouge sur le plan suivant). Cette première phase d'aménagement porte sur le traitement de la partie Est de l'avenue de Paris (sur le territoire de la ville de Vincennes) et du cours des Maréchaux (sur le territoire de la ville de Paris).

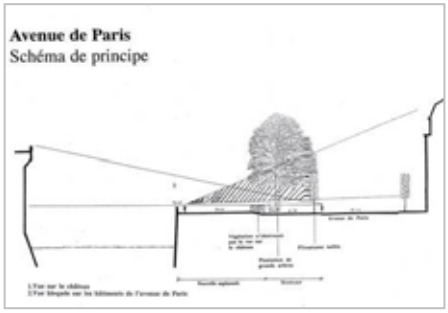
La commune de Vincennes a d'ores et déjà délibéré afin de permettre la mise en œuvre ce projet d'aménagement, alors que la commune de Paris ne l'a pas encore fait. Les travaux ne pourront commencer que lorsque la commune de Paris aura délibérée pour valider le projet.

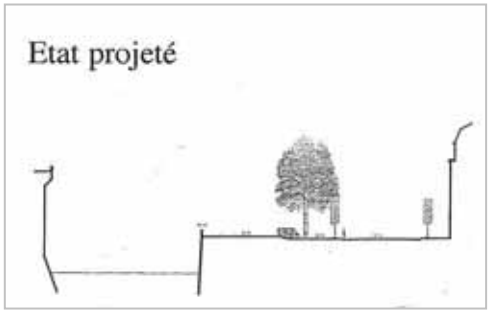


[1] Source : compte rendu de la commission supérieure des monuments historiques du 5 décembre 1994.

- *L'avenue de Paris*

Le projet consiste à créer une nouvelle esplanade, le long des glacis, en arasant les buttes de terre et en supprimant les plantations existantes, afin de dégager les perspectives vers le château. Ainsi, les vues depuis l'avenue de Paris, auparavant obstruées par les buttes de terre et les plantations, seront ouvertes vers le château, grâce à un double système végétal composé de platanes taillés le long de l'avenue et d'arbres de haute tige en deuxième front.

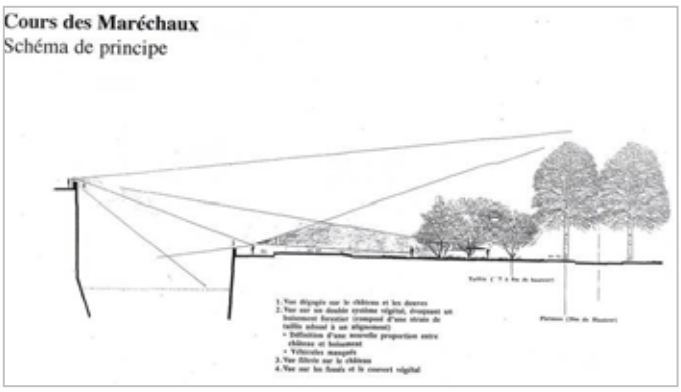


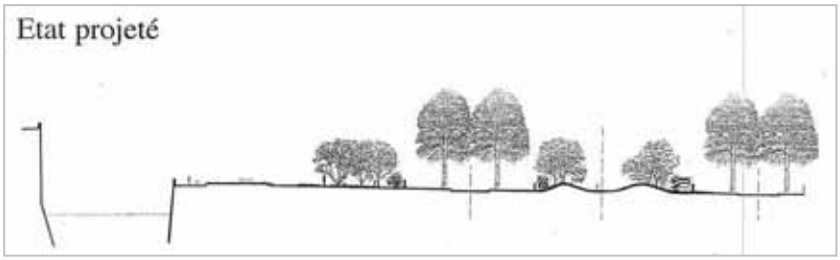


Source : Présentation du 7 novembre 2003 « Château de Vincennes, aménagement des abords » Y. Boiret et O.Damée

- *Le Cours des Maréchaux*

L'objectif du projet est de valoriser les vues et les perspectives depuis le château vers le cours des Maréchaux et au delà. Ainsi, depuis les abords immédiats du château, la vue vers le monument et ses douves serait dégagée. La vue vers le fort Neuf serait marquée par un double écran végétal, évoquant le boisement forestier. Depuis l'allée centrale du cours des Maréchaux, la vue sur le château serait filtrée par un système végétal constitué de taillis de 7 à 9 m de hauteur. Enfin, la vue depuis l'enceinte du château serait ouverte sur les fossés et sur le couvert végétal à l'horizon.





Source : Présentation du 7 novembre 2003 « Château de Vincennes, aménagement des abords » Y. Boiret et O.Damée

2. Le patrimoine d'intérêt local

La commune de Vincennes dispose d'édifices publics ou privés, ainsi que des ensembles de constructions, datant pour l'essentiel du XIX^{ème} siècle ou de la première moitié du XX^{ème} siècle, présentant soit un réel intérêt architectural, soit un aspect typique ou original, et qui constituent autant de points de repères visuels dans le tissu urbain.

- **LES INVENTAIRES DES ÉDIFICES RECENSÉS DANS LA COMMUNE**

Le patrimoine de qualité de Vincennes a déjà fait l'objet de plusieurs identifications :

- L'inventaire dit « Malraux », réalisé en 1987 par la DRAC, a eu pour objectif d'élaborer une information de nature scientifique selon les normes nationales. Aucune contrainte d'ordre juridique ou réglementaire n'en découle. Cet inventaire met en évidence à la fois des secteurs urbains cohérents et des éléments bâtis isolés, en fonction de leur époque d'urbanisation et de la représentativité du bâti. Différents critères ont été pris en compte tels que l'implantation du bâti dans la parcelle et par rapport à la voirie, le nombre d'étages ou encore les matériaux de gros œuvre. 234 maisons et immeubles non dénaturés, c'est-à-dire n'ayant pas subi de modifications de structure, d'élévation ou de matériau, ont été repérés, dont 31 ont été sélectionnés afin d'être étudiés davantage ;

- L'inventaire réalisé par le CAUE délimite à la fois des éléments de bâtis isolés mais également des espaces urbains dont l'homogénéité du bâti ou sa cohérence en font des espaces particuliers, représentatifs d'un patrimoine spécifique sur tout le territoire communal divisé en sept secteurs. Ce document se base sur différents critères tels que la localisation du bâti, son architecte, la date de construction, les matériaux utilisés… Au total, 272 édifices et ensembles urbains ont été sélectionnés (217 bâtis et 55 ensembles) ;

- L'inventaire de Tourtier, réalisé en 1997, lors de la révision de Plan d'Occupation des Sols (POS) de Vincennes, repère uniquement, sur une partie de la commune correspondant en majorité au périmètres des deux sites inscrits plus le quartier à l'Ouest du Château, des éléments de bâtis isolés, selon une typologie architecturale prédéfinie de six catégories (les immeubles parisiens en bois et plâtre début du XIX^{ème} siècle ; les immeubles en bois et plâtre à corniche 1800-1830 ; les immeubles à décor de plâtre 1850-1860 ; les immeubles éclectiques en pierre 1870-1890 ; les immeubles art nouveau en pierre et brique 1900-1910 ; les immeubles art déco en brique 1925-1935). Il a répertorié 344 bâtis au total.

- **LES AMBIANCES URBAINES**

Vincennes offre des ambiances urbaines diverses, dues à la qualité des constructions, à leur homogénéité, à leur époque et à leur densité. Ces ambiances participent à l'identité vincennoise.

Vincennes possède un tissu ancien, dense, mêlant de manière contiguë des styles architecturaux et des formes urbaines variés. Au sein de cette diversité, il est possible d'identifier des espaces de cohérence qui, par des caractéristiques propres à chacun, forment des ambiances urbaines typiques.

Ainsi, un alignement de clôture, une volumétrie continue, l'implantation des constructions, ou encore la végétalisation de l'espace public sont autant d'éléments qui participent à la mise en valeur de ces ensembles bâtis cohérents.

Les divers inventaires précités (2.1) ont permis l'identification de ces espaces de cohérence qui sont l'un des facteurs de l'identité vincennoise.

Un alignement d'arbres Rue de Belfort

Le même style architectural Square Saint Louis

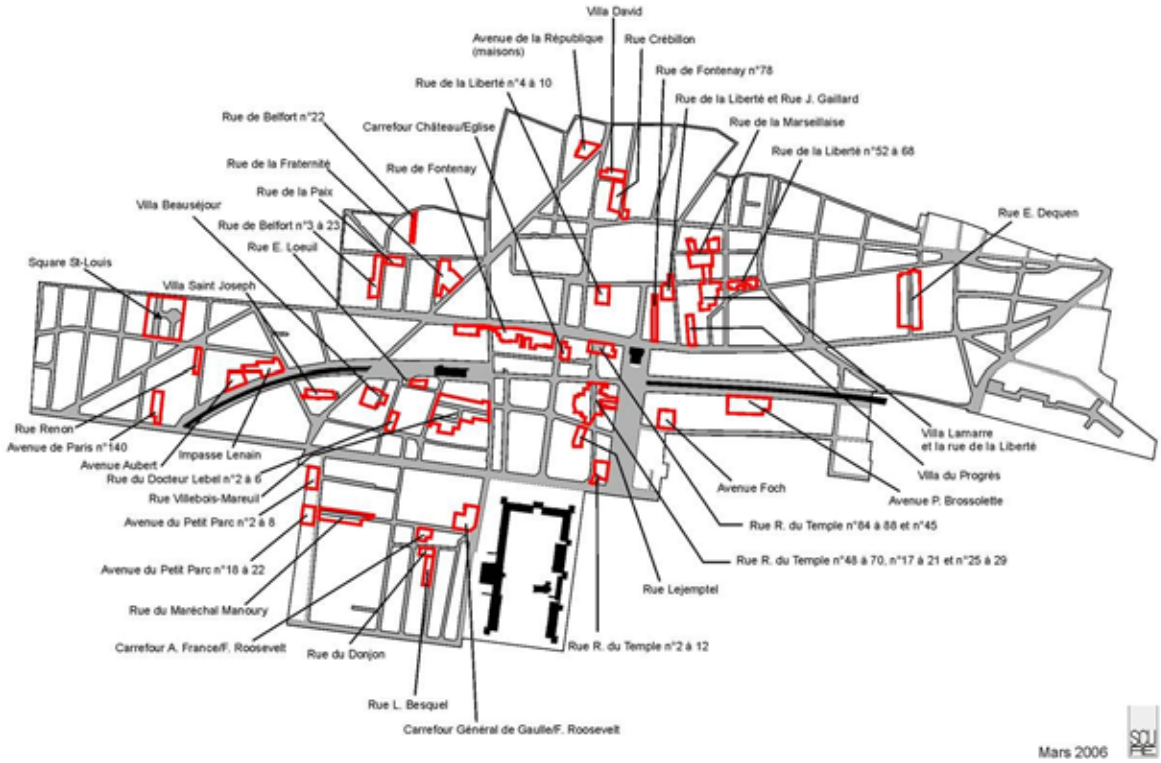
Un alignement de façades et de clôtures Rue Émile Dequen

Ces ensembles recouvrent des secteurs, portions de rue, rues ou îlots comprenant des éléments de patrimoine bâti regroupés et formant un ensemble cohérent présentant des caractéristiques particulières en terme de compositions, d'ambiances urbaines et d'ordonnancement du bâti.

Plusieurs critères permettent d'identifier ces ensembles urbains cohérents :

- l'ambiance urbaine singulière qui se dégage des ensembles pavillonnaires ;
- la préservation de formes urbaines atypiques, témoignant de l'évolution urbaine (« villas » ou compositions urbaines atypiques) ;
- la qualité du paysage urbain formé par des séquences architecturales homogène ;
- le rapport harmonieux entre le cadre bâti et l'espace public.

Localisation des ensembles urbains cohérents



- **LES ARCHITECTURES ISOLÉES**

Certaines constructions à Vincennes ont une architecture remarquable. Ces édifices sont remarquables en eux-mêmes pour leur qualité de composition, de style, de représentativité d'une époque de l'histoire de l'architecture. Ils présentent un intérêt culturel et historique particulier à l'échelle communale.

Ces éléments d'architecture sont remarquables au regard de deux types de critères :

- **des critères morphologiques** selon qu'il s'agit d'une séquence architecturale ou d'une position urbaine remarquable

- **des critères d'écriture architecturale** selon que l'édifice exprime l'exemplarité d'un style architectural particulier tel que l'écriture haussmannienne, rationaliste, éclectique, art-nouveau, …

Écriture haussmannienne

Écriture Art Nouveau

Écriture éclectique

- **LES SITES ARCHÉOLOGIQUES**

Les sites archéologiques étaient protégés par différents textes législatifs qui sont désormais codifiés dans le code du patrimoine au chapitre V :

  - l'archéologie préventive « *relève de missions de services* publics » ; (article L.521-1 du code du patrimoine)
  - l'État est prescripteur des opérations archéologiques. Il désigne le responsable scientifique de toute opération et assurer les missions de contrôle et d'évaluation de ces opérations. Il rassemble les données archéologiques disponibles et dresse la carte archéologique nationale (articles L.522-1 à L.522-6 du code du patrimoine) ;
  - la création d'un établissement public à caractère administratif qui réalise les études préalables et les opérations de terrain prescrites par l'Etat (article L.523-1 du code du patrimoine) ;
  - l'institution d'une redevance, payée par les aménageurs publics et privés ;

- le décret du 3 juin 2004 qui indique (article 1er) que « les opérations d'aménagement, de construction d'ouvrages ou de travaux qui, en raison de leur localisation, de leur nature ou de leur importance affectent ou sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologiques ne peuvent être entreprises qu'après accomplissement des mesures de détection et, le cas échéant, de conservation ou de sauvegarde par l'étude scientifique ainsi que des demandes de modification de la consistance des opérations »

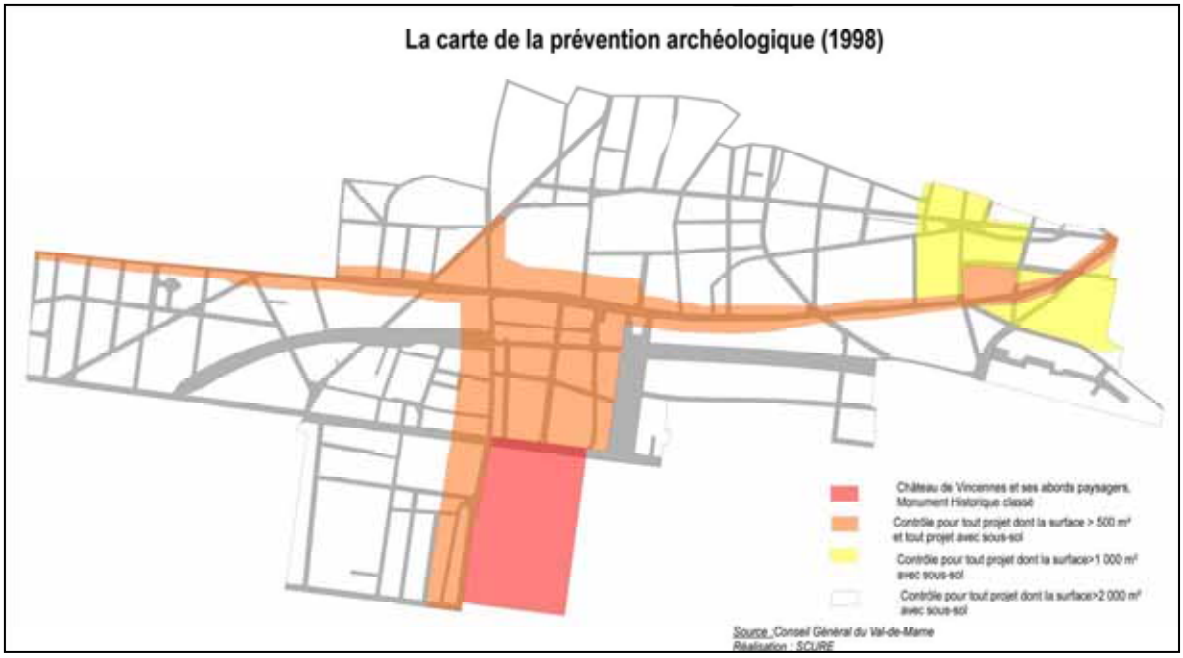
Les éléments transmis par l'Etat à la commune (porter à connaissance) ne précisent pas la présence de sites archéologiques officiellement répertoriés, sur le territoire communal. On peut cependant noter l'existence de quelques sites, tous de l'époque médiévale[1] :

- la Maladrerie de Fontenay située à l'angle de la rue Defrance et de la rue de la Bienfaisance fondée vraisemblablement peu avant 1195 ;
- le Manoir, devenu le Château de Vincennes, créé peu avant 1178 ;
- la Rue de Fontenay, voie médiévale d'origine romaine.

[1] Les trouvailles archéologiques relatives à des installations humaines à Vincennes ou dans les communes voisines datant de la préhistoire jusqu'à la fin de l'époque romaine sont très rares.

Par ailleurs, le département a établi en 1998 une carte de prévention archéologique identifiant des secteurs sensibles :

- le Château de Vincennes et ses abords ;
- la Rue de Fontenay, le centre-ville et l'angle de la rue Defrance et de la rue de la Bienfaisance, correspondant à l'ancienne voie médiévale, aux quartiers anciens et à la Maladrerie ;
- une zone à l'Est délimitée par la rue Gounod au Nord, la rue de l'Industrie et la rue des Pommiers au Sud, la rue de la Renardière et la rue E. Dequen à l'Ouest, la rue G. Lamouret, la rue J. Massenet et l'Avenue P. Déroulède à l'Est.



Tables des sigles et des abréviations

- A4 ..... Autoroute numéro 4
- ACTEP ..... Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien
- ANAH ..... Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat
- ANPE ..... Agence Nationale Pour l'Emploi
- CCAS ..... Centre Communal d'Action Sociale
- CCI ..... Chambre de Commerce et d'Industrie
- Cf. ..... *confère*
- CM2 ..... Cours Moyen deuxième année (école élémentaire)
- DDASS ..... Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale
- DDE ..... Direction Départementale de l'Equipement
- DGUHC ..... Direction Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction du ministère de l'équipement, des transports, du logement et de la mer
- DREIF ..... Direction Régionale de l'Equipement d'Ile-de-France
- € ..... Euro
- EDF ..... Électricité De France
- EHI ..... Éradication de l'Habitat Indigne
- EHPAD ..... Établissement d'Hébergement pour les Personnes Agées Dépendantes
- EPS ..... Enseignement Physique et Sportif
- Etc. ..... *et caetera*
- GIG - GIC ..... Grand Invalide de Guerre – Grand Invalide Civil
- Ha ..... hectare
- Hbts ..... habitants
- Hbts/km² ..... habitants au kilomètre carré
- HBM ..... Habitation Bon Marché
- HLM ..... Habitation à Loyer Modéré
- HT ..... Hors Taxes
- IGN ..... Institut Géographique National
- INSEE ..... Institut National de la Statistique et des Études Économiques
- Km ..... kilomètre
- Km² ..... kilomètre carré
- LAURE ..... Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
- LOV ..... Loi d'Orientation sur la Ville
- M ..... mètre
- M² ..... mètre carré
- MJC ..... Maison des Jeunes et de la Culture
- MOUS ..... Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale
- N° ..... Numéro
- OPAC ..... Office Public d'Aménagement et de Construction
- OPAH ..... Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
- OPHLM ..... Office Public d'Habitation à Loyer Modéré
- PADD ..... Plan d'Aménagement et de Développement Durable
- PDUIF ..... Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France
- PLD ..... Plan Local des Déplacements
- PLH ..... Programme Local de l'Habitat
- PLU ..... Plan Local d'Urbanisme
- PMR ..... Personnes à Mobilité Réduite
- POS ..... Plan d'Occupation des Sols
- PST ..... Programme Social Thématique

- PRQA ..... Plan Régional pour la Qualité de l'Air
- RATP ..... Régie Autonome des Transports Parisiens
- RD ..... Route Départementale
- RER ..... Réseau Express Régional
- RGP ..... Recensement Général de la Population
- RN ..... Route Nationale
- SA HLM ..... Société Anonyme d'Habitation à Loyer Modéré
- SCOT ..... Schéma de COhérence Territoriale
- SDRIF ..... Schéma Directeur d'Ile-de-France
- SERNAM ..... SERvice NAtional des Messageries
- SRU (loi) ..... Solidarité et Renouvellement Urbain (loi relative à la…)
- STIF ..... Syndicat des Transports d'Ile-de-France
- SYCTOM ..... SYndiCat intercommunal de Traitement des Ordures Ménagères
- TTC ..... Toutes Taxes Comprises

Société de Conseil en Urbanisme - Réalisations et Etudes
1, avenue du Maréchal Foch • 78400 CHATOU • tél : 01.30.09.68.00 • fax : 01.30.71.68.06
mail :scure1@club-internet.fr • http://www.scure.net

Crédits photos