

AMÉNAGEMENT DE LA RUE DAMPMART

Concours d'idée

17/12/2021



Mairie de Thorigny-sur Marne
1 Rue Gambetta,
77400 Thorigny-sur-Marne



APPROPRIATION DU CONTEXTE

TERRITOIRE ET CONTEXTE

La commune de Thorigny-sur-Marne se trouve à Nord-Ouest du département de la Seine-et-Marne, dans la grande couronne de la région parisienne. Avec une topographie très particulière, elle s'étend sur les deux coteaux Nord et Sud d'une butte, en bord de Marne et sur le plateau.

Grâce à cette topographie exceptionnelle, Thorigny-sur-Marne présente une diversité de paysages et d'ambiances à valoriser. On y distingue trois entités paysagées qui sont dissociées l'une de l'autre :

- le plateau avec l'agriculture,
- les coteaux avec les boisements côté Nord, et les zones urbanisées côté Sud,
- les vallées avec le rivière - la Marne

Depuis le Moyen Âge, la ville se développe principalement sur le versant Sud en laissant à l'agriculture la partie Nord du plateau. Puis, avec la création de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, elle s'urbanise davantage, tout en maintenant une grande partie des terres agricoles au Nord. Le développement du pôle de l'aéroport Paris Charles-De-Gaulle au nord de la commune augmente également la demande de logements et le trafic routier. Autrefois, le quartier au bord de la Marne s'appelait « le bout du pont » (actuellement « quartier de la Marne ») et l'activité majeure de ce territoire était commerciale, à la différence du bourg qui était plutôt peuplé d'agriculteurs. Le territoire comportait également des carrières de gypse ou de calcaire induisant un sol fragilisé aujourd'hui. La présence de la Marne et de cette qualité du sol augmente les risques naturels d'inondations, d'éboulements et d'affaissements. Selon le PPRI, le périmètre d'étude de la rue de Dampmart est classé dans une zone d'aléas faibles à moyens.

Ces risques sont pris en compte dans le projet à court terme à travers de la perméabilisation des sols et à long terme par la volonté de renforcement du front végétal sur tout le linéaire du périmètre opérationnel de la rue de Dampmart.



Les bords de la Marne à Thorigny-sur-Marne. Source : Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire

Avant la construction du premier pont sur la Marne, au XII^{ème} siècle, la ville restait enclavée entre les deux rives de la Marne, les franchissements se faisaient à gué ou en bateau. Avec cette construction, la ville devient alors un passage unificateur Nord-Sud entre le comté du Champagne et le reste de la France, mais ce franchissement reste aujourd'hui insuffisant en regard du trafic actuel.

Dans cette boucle pratiquement sans issue, les communes de Thorigny-sur-Marne et Dampmart restent fortement isolées, sans aucune connexion avec les autres communes de l'agglomération de Marne-et-Gondoire. Cet enclavement est renforcé par l'arrivée des voies ferrées en 1846, longeant les rives de la Marne, détachant davantage encore Thorigny-sur-Marne des autres communes. Le seul franchissement routier et piétonnier possible des voies ferrées reste aujourd'hui le « Pont en X » qui rassemble à lui seul les flux des deux ponts sur la Marne : le pont Joffre et le pont Maunoury.

Le trafic provenant des communes limitrophes comme celles de Lagny-sur-Marne, de Saint-Thibault-des-Vignes, de Montévrain, de Pomponne vers la gare de Lagny – Thorigny, passe par ce « Pont en X » provoquant un effet entonnoir, engendrant une congestion automobile proche de l'asphyxie aux heures de pointe le matin et le soir¹.

L'importance du trafic s'explique également par le manque d'équipements scolaires à Thorigny-sur-Marne et à Dampmart. Ne disposant pas de lycée général à Thorigny et ni de collège à Dampmart (celui de Thorigny arrivant à saturation), les élèves fréquentent les établissements scolaires de Lagny-sur-Marne : les bus et les véhicules des parents d'élèves empruntent également matin et soir ce « Pont en X », amplifiant les perturbations de trafic et les conflits d'usage. Ne disposant pas d'une desserte bus continue entre les communes (rupture de charge), les élèves sont obligés de changer de bus à la gare SNCF pour aller à Lagny ce qui, allié à une fréquence de passage faible, augmente sensiblement leur temps de parcours.

La création de nouvelles liaisons Nord-Sud est donc à développer pour fluidifier le trafic et apaiser la circulation routière mais aussi assurer une meilleure cohabitation avec les différents modes doux. Cette nécessité est d'ailleurs inscrite dans le PADD et le SCOT : ces flux sont à mettre en corrélation avec les franchissements de la Marne et renforce le besoin de nouvelles liaisons. Les intentions se portent également sur le développement du Pôle Gare dont l'un des enjeux principaux est d'assurer



La rue de Dampmart : stationnement sauvage

¹ Selon entretien semi-directif avec des habitants de Lagny-sur-Marne le 24/11/2021



La rue de Dampmart : jardins partagés. Source : AMUA

une meilleure intermodalité : Voiture/train, train / bus, vélo/ bus, trottinette/ bus.

Le périmètre d'étude du concours concerne la portion Est de la rue de Dampmart, qui articule les deux communes de Thorigny et de Dampmart. Avec un trafic de 3000 véhicules par jour, cette route départementale est un axe linéaire structurant pour les deux centres-villes. Longeant un quartier d'habitation qui est en train de se densifier (plusieurs opérations récentes et en cours sur le parcours), elle dessert aujourd'hui la partie Est de Thorigny-sur-Marne. La volonté de la commune est de revaloriser cette entrée de ville en apaisant la circulation, la vitesse et en cassant la linéarité, afin d'offrir au quartier résidentiel un cadre de vie renouvelé, apaisé, agréable à vivre.

Pour l'heure, la rue de Dampmart se présente comme un espace public à caractère purement routier. Elle est bordée d'un côté par des habitations pavillonnaires, dont certaines présentent des valeurs patrimoniales comme les « Folies » de style normand, et de l'autre (côté Marne) par des voies ferrées en talus, des terrains SNCF et quelques maisons individuelles. La plus grande partie des terrains SNCF sont laissées à l'abandon, envahies par la végétation et le stationnement sauvage, mais certaines de ces parcelles accueillent également des jardins partagés appropriés par les habitants, ce qui donne une indication forte sur la volonté des riverains de s'impliquer dans l'espace public.

Néanmoins, en longeant la rue de Dampmart, du fait d'une rupture physique forte entre la ville et la rivière (provoquée par la voie ferrée et le talus SNCF), on ne sent aucunement la présence de la Marne malgré sa

APPROPRIATION DU CONTEXTE

proximité. Pourtant, en longeant les bords de Marne, on peut profiter de fenêtres visuelles sur la ville de Thorigny. Or, sur tout le parcours, au niveau du 59 rue de Dampmart, il n'y a qu'un seul franchissement vers les rives aménagées. Ce passage piéton est très dégradé, le soir mal éclairé, il mérite une véritable requalification pour rendre cette liaison moins anxiogène mais aussi une signalisation dans les parcours touristiques et sportifs.

En amont Ouest du périmètre, au niveau de la rue du Port, on retrouve un autre passage souterrain tout aussi anxiogène, qui plus est un point de trafic dont le spot principal se situe dans l'ensemble résidentiel « La Sablière », située de l'autre côté de la rue Raymond Poincaré².

le Chemin de Halage qui offre le seul chemin cyclable existante le long de la Marne..

Les passages souterrains sont espacés de 500 à 700 mètres. A l'échelle piétonne, cette distance est conséquente, ce qui accentue davantage la coupure dans la perception et l'appropriation des berges de la Marne par les habitants.

L'une des intentions du projet, à long terme, est de proposer un développement du schéma cyclable en assurant des continuités avec la boucle de la Marne, et en y raccordant de nouveaux parcours cyclables, passant notamment sur le site d'étude : la rue de Dampmart.



Les Passages sous voies ferrées entre la ville de Thorigny-sur-Marne et la Marne. Source : AMUA



Passage sous voies ferrées, face au 59 rue de Dampmart. Source : AMUA

² Selon entretien semi-directif avec un habitant natif de Thorigny-sur-Marne le 24/11/2021



Passage souterrain face à la rue du Port . Source : AMUA

Se trouvant dans le prolongement du présent site d'étude, sur la commune Dampmart, le troisième passage sous voies ferrées est un ouvrage routier donnant sur la rue du Lavoir. Cette rue en zone de rencontre s'articule avec



Passage routier au niveau de la commune Dampmart. Source : Google



NOS INTENTIONS DE PROJET

UN PROJET SE TRAVAILLANT SUR LA DURÉE

Le projet a pour objectif de requalifier la rue Dampmart en proposant un réaménagement de la voirie et ses abords, à différents échelles et selon différentes étapes : long, moyen et court terme, répondant aux différents enjeux de requalification urbaine, non seulement de cette entrée de ville mais aussi de ce quartier résidentiel en mutation.

Le projet d'ensemble propose un nouveau maillage territorial des déplacements doux à l'échelle intercommunale, en s'appuyant et en renforçant les connexions existantes avec les trames Verte, Bleue et Grise. Les ruptures existantes provoquées soit par les

infrastructures routières - les voies ferrées - soit naturelle - la rivière - sont prises en compte afin de déterminer un nouveau schéma global. La programmation des usages sur ces nouveaux axes de connexion transversale permettra d'introduire à long terme de nouveaux corridors écologiques, connectant les deux rives de la boucle de la Marne entre elles. Le projet propose ainsi à long terme de nouveaux franchissements de la Marne : passerelle, navette fluviale.... Ces axes s'appuieront sur le continuum d'espaces verts de Thorigny comme : le nouveau et l'ancien cimetière, le Chemin de la Dhuis, les champs agricoles et la forêt régionale des Vallières.



Schéma de principe des connexions possibles à l'échelle du territoire. Source : AMUA

En l'état actuel, la rue de Dampmart (RD105B) est pratiquement rectiligne avec une circulation à double sens sur une chaussée de 6 mètres de large et, bordé au nord d'un trottoir de 2 mètres. Elle s'étire sur 800 mètres, entre le rond-point de l'Allée du Château à l'Est jusqu'au parking d'Avize l'Ouest.

Les enjeux à court terme :

- Régulation du trafic routier en créant des zones partagées (zones de rencontre).
- Création de nouvelles connexions longitudinales et transversales en termes de mobilité durable
- Insertion du stationnement dans l'espace général partagé, sur des secteurs pertinents, en poche et participant à réduire la vitesse, les conflits d'usage et la congestion constatée à proximité du Pôle Gare en régulant le trafic (certains espaces plantés sur le projet

ont également cette fonction)

- Renforcement des cheminements piétons en créant une promenade de quartier qui s'articule avec le réseau pré-existant - parcours qui peut être à la fois sportif, ludique, patrimonial en complément des nécessités fonctionnelles de desserte des habitations
- Affirmation de la présence du végétal en s'appuyant sur les Trames Verte et Bleue.
- Insertion de nouveaux équipements extérieurs et de mobilier urbain
- Création de nouvelles connexions visuelles, points de panorama sur la Marne et le patrimoine bâti qui jalonne la rue de Dampmart...

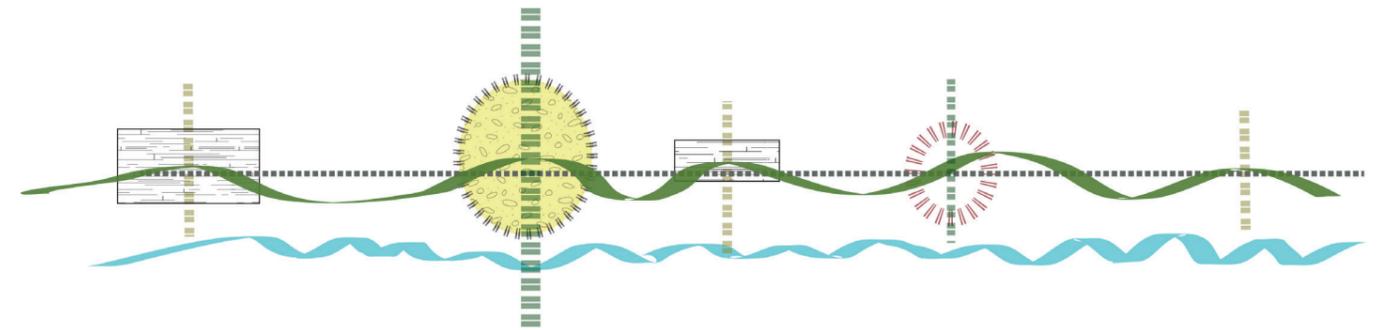


Schéma de principe du projet à l'échelle du périmètre d'étude de la rue de Dampmart. Source : AMUA

NOS INTENTIONS DE PROJET UN PROJET SE TRAVAILLANT SUR LA DURÉE

PHASE 1 - Court terme:

Dans une première phase à court terme, le projet répond uniquement sur le domaine public existant, hors terrains SNCF. Si l'intention générale est de proposer une voie apaisée, partagée et conviviale sur tout le linéaire tout en y intégrant une piste cyclable, la proposition consiste également à casser la linéarité et à réduire la vitesse de circulation (sécurité des usagers + régulation du trafic en amont du Pôle Gare).

Le projet intègre ainsi différents dispositifs qui ponctuent le parcours : plateaux en zone de rencontre, principe d'écluse insérant en quinconce des espaces plantés et quelques places de stationnement, piste et bande cyclables protégées, accessibilité des quais bus. Ces dispositifs ont également pour vocation à garantir

une meilleure fluidité des transports en commun avec priorisation du bus de la ligne 4 et aire de retournement des lignes en terminus (7, 12).

L'emprise de la voirie sera ainsi réduite, incitant les automobilistes à réduire sa vitesse et plus d'attention vis-à-vis des modes doux : au-delà d'une recherche de désimperméabilisation maximale (en regard des exigences environnementales mais aussi du PPRI), il s'agit de créer un espace où chaque mode de déplacement a sa place, en toute sécurité, tout en apportant également des commodités et espaces de pause. La chaussée, lorsqu'elle est en double sens, est proposée à 5.50m de large.

Cet ensemble de dispositifs permet ainsi de végétaliser plus amplement cette entrée de ville tout en



améliorant le cadre de vie des riverains et, surtout, de désimperméabiliser les sols face aux crues de la Marne (selon PPRI) et permettre une meilleure infiltration des eaux pluviales s'écoulant depuis les coteaux.

C'est aussi l'occasion de faire déborder le futur «jardin linéaire» sur la voirie, pour renforcer sa présence et atténuer ainsi la présence de la chaussée. Enfin, ces écluses forment une première réponse en matière d'îlot de fraîcheur face aux changements climatiques en cours.

Sur certaines portions, la route sera réduite à une seule voie de circulation à 3.5 mètres de large minimum, imposant ainsi un rythme de passage alterné des véhicules, afin de casser la linéarité et de réduire le bruit et la vitesse routière à 30km/h. Sur ces écluses, la priorité de passage sera accordée aux bus de la ligne

4 et aux voitures / cyclistes provenant de la gare SNCF. L'écoulement des véhicules provenant de Dampmart en direction du Pôle Gare se fait ainsi de manière plus fluide, moins dense, dans l'objectif d'alléger le trafic sur le « Pont en X »

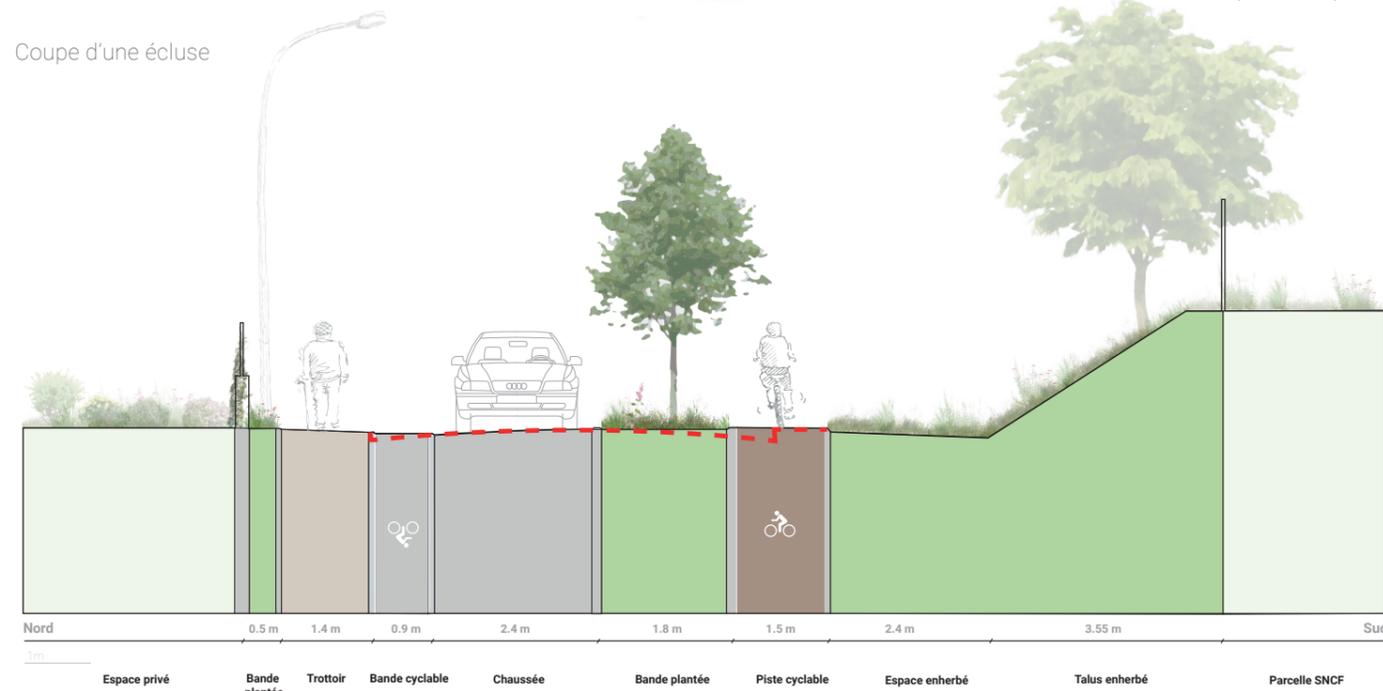
En installant des panneaux de priorité de passage obligeant les usagers à ralentir et laisser la priorité aux véhicules venant du côté de Thorigny, l'aménagement permettra également de sécuriser les déplacements piétonniers pour les habitants et tous les usagers dans ce quartier résidentiel en entrée de la ville, quartier en mutation par un renouvellement urbain qui est déjà à l'œuvre mais qui amplifiera les besoins en déplacement. Au regard des profils en travers particulièrement contraints et des emprises foncières disponibles à ce stade (les terrains SNCF ne peuvent être utilisés pour

le moment), il est proposé de maintenir un trottoir côté Nord de la voie, de manière à assurer la desserte des logements, avec des traversées ponctuelles notamment vers l'accès à la Marne (sous le faisceau ferroviaire)

et vers l'aire de jeux. Ce trottoir sera réduit à 1m50 et intègre une bande plantée le long des limites riveraines afin de donner une caractère plus doux à la rue



Coupe d'une écluse



NOS INTENTIONS DE PROJET

UN PROJET SE TRAVAILLANT SUR LA DURÉE

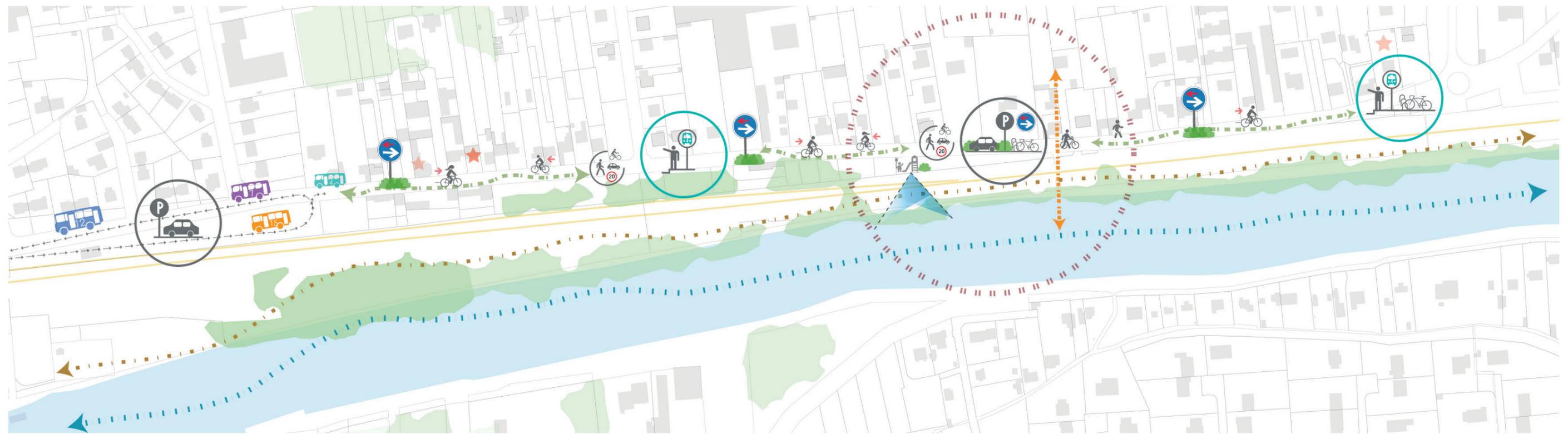


Schéma de programmation à court terme. Source : AMUA

- Création de nouvelles pistes et bandes cyclables
- Renforcement des continuités et des franchissements doux vers la Marne
- Renforcement du lien avec la promenade de la Marne
- Valorisation de la Trame Bleue
- Création d'une aire de retournement de bus [Lignes 7 et 12]
- Création de nouveaux espaces partagés [micro-polarités]

- Création de nouveaux points de vue
- Aire de jeux - Belvédère
- Arrêts de bus - Ligne 4
- Système d'écluse
- Stationnement
- Zone de rencontre
- Bornes / Arceaux cycles
- Folie (style normand)
- Voies ferrées
- Espaces verts
- Eau
- Bâtiments

Le projet prévoit également un cheminement cyclable dans les deux sens de circulation. Une bande cyclable sera installée sur la chaussée en direction de la gare et une piste cyclable côté Sud vers Dampmart. Deux arrêts de bus de la ligne 4 (direction Dampmart) seront aménagés et accessibles PMR à proximité des passages piétons (sensiblement à l'emplacement actuel des arrêts existants) : l'un en face de la rue de la Paix et l'autre à côté du carrefour giratoire de l'Allée du Château. Les passages piétons seront adaptés aux normes PMR et aux nécessités altimétriques des quais bus.

Par ailleurs, actuellement, le centre-ville est perturbé par la circulation de plusieurs lignes de bus, dont deux en terminus n'effectuant qu'une boucle pour retour aux quais de départ près de la Gare par manque d'aire de retournement à proximité. La 3ème comporte des arrêts en centre-ville.

Pour limiter cette congestion dans le centre et alléger le trafic, le projet prévoit à l'Ouest du site, sur l'emprise du parking public d'Avize, une aire de retournement au sein du stationnement VP. Etant donné les contraintes en largeur sur le périmètre opérationnel, le parking d'Avize se révèle le seul endroit possible permettant effectuer cette manœuvre (notre proposition permet le retournement de bus simple de 12m tout comme de bus articulés selon évolution du matériel roulant de Transdev).

L'entrée du parking est très légèrement reprofilée pour l'accès des bus. La sortie actuelle des VP et piétons est maintenue en l'état. Une sortie dédiées aux bus est aménagée à l'Est du parc de stationnement, modulée par un système de feu sur boucle, afin d'assurer la priorité aux bus et maintenir un temps de parcours acceptable pour l'exploitant.

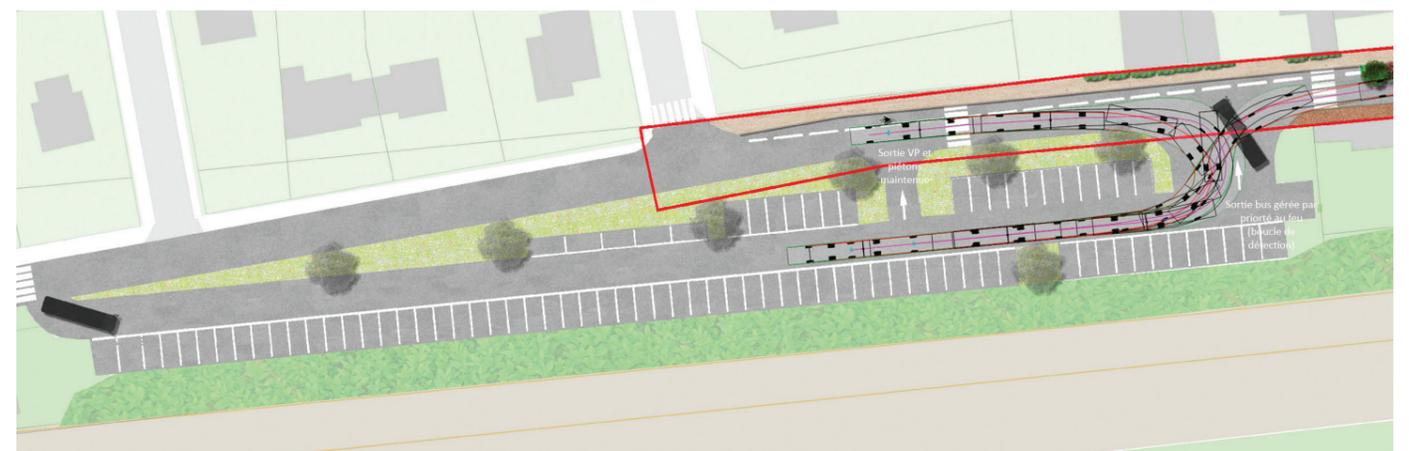


Schéma de giration de bus. Source : AMUA

NOS INTENTIONS DE PROJET UN PROJET SE TRAVAILLANT SUR LA DURÉE

Sur la partie la plus large de la parcelle, du côté Sud de la voirie, le projet permet d'accueillir une aire de jeux pour les enfants, public disposant de peu d'espaces dédiés sur la commune. Les jeux seront installés à proximité d'une écluse (voire explication du dispositif plus haut) qui comportera un passage piéton. Cette aire de jeux sera de plus protégée de la circulation automobile par des espaces plantés, la piste cyclable Sud et les quelques places de stationnement pour accueillir les promeneurs des rives de la Marne, via le seul franchissement de la voie ferrée sur le périmètre opérationnel.

Ces aménagements permettront de sécuriser les traversées vers la promenade sur le Chemin de Halage, en créant des nouvelles connexions transversales, longitudinales (accessibles PMR) et un point de halte, à travers un espace convivial favorisant les rencontres des riverains et promeneurs à l'échelle du quartier. Ce secteur, à proximité du passages souterrain vers la Marne, où l'emprise foncière reste publique, aura

également pour vocation de créer une micro-polarité de connexion des modes doux, en y intégrant quelques places de stationnement pour les vélos et en reliant les nouvelles pistes cyclables aux pistes existantes les anciennes situées sur les rives de la Marne.

Le désir **de gommer la fracture physique entre la ville et la rivière**, ainsi que l'envie de ressentir la Marne à l'échelle du quartier, incite également à la création de nouveaux points de vue, de nouvelles connexions visuelles entre le site et ses abords : espaces naturels, patrimoine bâti... A court terme, le projet propose ainsi l'installation d'un mobilier de type «Totem » à 4-5 mètre de hauteur, dans l'espace de jeux, qui pourrait servir à la fois de belvédère dans l'objectif d'initier un parcours patrimonial sur la commune, où les parents peuvent en même temps surveiller leurs enfants qui jouent, tout en servant de toboggan pour les enfants.



Principe belvédère « Totems » aires de jeux/ Source: <https://www.smc2-construction.com> , <https://www.lavoixdunord.fr> ; <https://fr.123rf.com>

En parallèle, le projet propose enfin une hypothèse de navette fluviale pour la connexion des rives de Lagny et de Thorigny, ce qui affirmera la nouvelle polarité et revalorisera la trame bleue. La présence d'une base nautique du côté Lagny accentue et facilite la volonté de mise en place d'une navette car un service mutualisé peut être proposé pour mieux relier les deux communes. A court et à moyen terme, il serait possible de créer de petits pontons et s'appuyant, voire en prolongeant les aménagements existants sur les berges. Il est en effet pertinent de noter que le SCOT prévoit des animations fluviales, accompagnant la programmation et le développement des espaces de loisirs sur les bords de la Marne.

Au-delà de l'aménagement proposé sur le site opérationnel, nous nous appuyons sur une vision élargie territorialement et sur une projection l'élaboration d'un schéma d'aménagement plus large avec des continuités douces et écologiques renforcées, avec un rapport au paysage conforté. L'aménagement proposé se propose d'initier un projet bien plus élargi que la commune de Thorigny-sur-Marne pourra mettre en œuvre progressivement.

PHASE 2 – Moyen terme:

A moyen terme, une deuxième phase permettrait de répondre à d'autres enjeux que la requalification de la rue Dampmart, à une échelle plus large, est à même de répondre.

Les enjeux à moyen terme :

- Renforcement des continuités naturelles, écologiques et des connexions visuelles.
- Passerelle - Renforcement des franchissements physiques, en particulier pour les modes doux de part et d'autre de la Marne.
- Renforcement du lien avec la promenade existante le long de la Marne, au-delà de la limite communale de Thorigny, en liaison avec Dampmart.
- Valorisation de la trame bleue - hypothèse d'une navette fluviale pour la connexion des rives.
- Création d'une véritable Voie Verte si les emprises SNCF se libèrent.

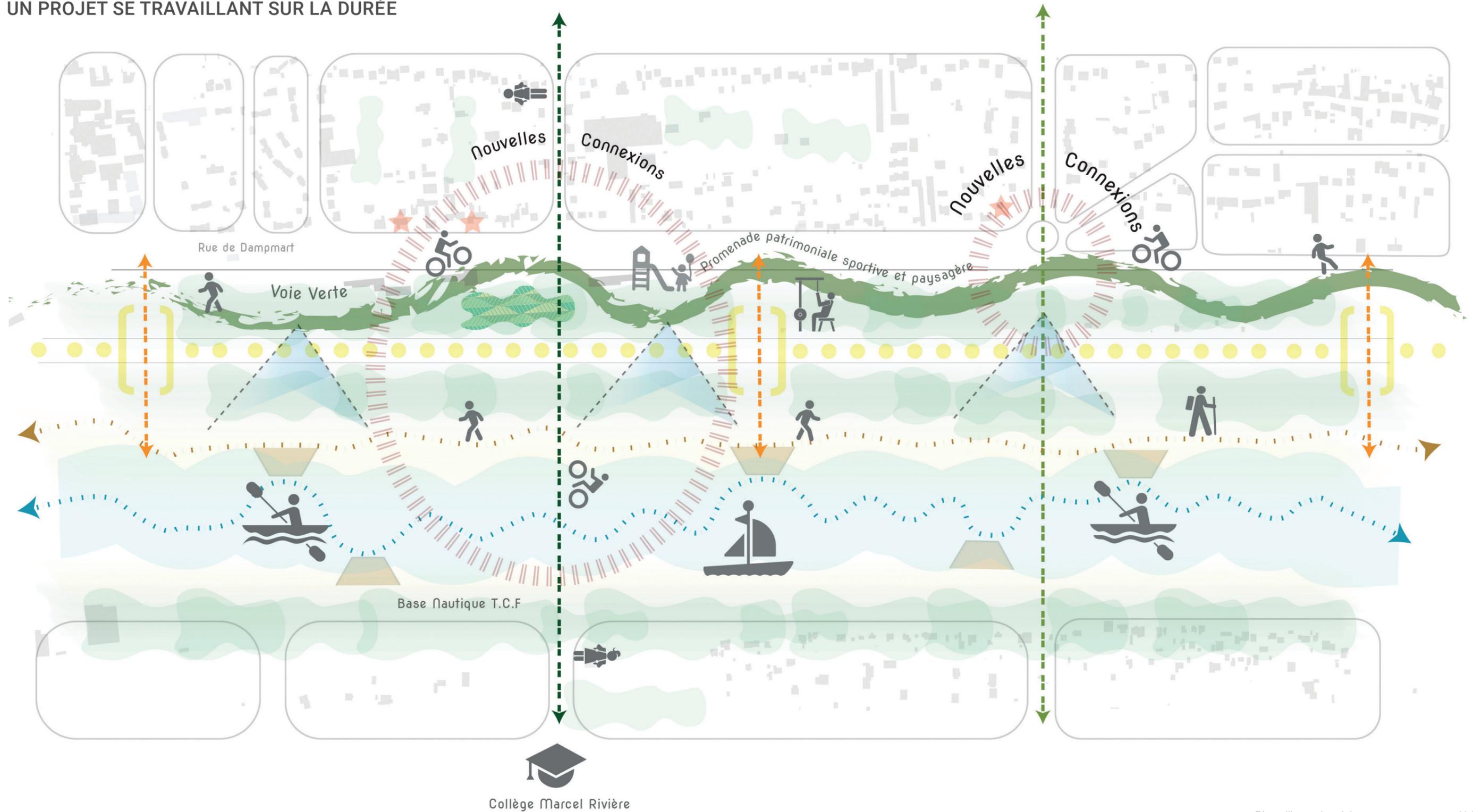
- Ponctuation avec de nouveaux points de halte et des micro-polarités (lieux de rencontres).
- Création de nouveaux points de vue - belvédères.

Dans la phase à moyen terme, le projet s'étend sur un périmètre élargi comprenant les emprises SNCF, proposant des aménagements paysagers connectant les communes de Thorigny, de Dampmart et de Lagny. Sur ces parcelles libérées, il est proposé l'intégration d'une «Voie Verte», créant une espace partagé entre les cyclistes et les promeneurs. Cette Voie Verte pourrait se prolonger vers la commune de Dampmart en passant par le rond-point de l'Allée du Château et la rue du Chemin de Fer, afin de rejoindre la voie cyclable existante au bord de la Marne. Ce prolongement impliquerait une réorganisation partielle de la circulation sur une portion de la rue du Chemin de Fer : entre le rond-pond de l'Allée du Château et le passage routier au niveau de la rue du Lavoisier. Sur cette partie de la rue, la circulation pourrait être maintenue sur un seul sens, en faveur des véhicules provenant du côté Dampmart direction Thorigny. (Voir Schémas de circulation - ci dessous)



Plan de circulation à l'échelle du territoire - Source AMUA

NOS INTENTIONS DE PROJET UN PROJET SE TRAVAILLANT SUR LA DURÉE



Légendes

- Passerelle - Renforcement des continuités naturelles et écologiques + Franchissements physiques à long terme
- Renforcement des continuités naturelles et écologiques + Echappées visuelles
- Renforcement des continuités et des franchissements doux vers la Marne
- Renforcement du lien avec la promenade de la Marne
- Valorisation de la Trame Bleue - hypothèse d'une navette fluviale pour la connexion des rives
- Création d'une Voie verte
- Création de nouvelles connexions
- Création de nouveaux points de vue
- Voies ferrées
- Folies de style normand
- Jardin partagé
- Ponton
- Aire des jeux
- Aire de sport
- Espaces verts
- Quais de la Marne
- Eau
- Bâtiments

Plan d'intention à long terme - source AMUA

NOS INTENTIONS DE PROJET UN PROJET SE TRAVAILLANT SUR LA DURÉE

Le cheminement de la Voie Verte pourrait serpenter au Sud de la rue Dampmart, entre les espaces verts existants, les jardins partagés et les habitations, formant une véritable « Promenade Verte », en proposant une programmation variée sur les différents parcours possibles :

- **Parcours Socio-Culturel** – Les parcours culturels pourraient être organisés sur la rue Dampmart permettant de découvrir des éléments de patrimoine bâti remarquable comme les Folies de style normand, catégorisées au titre de patrimoine d'intérêt local. Ce parcours pourrait être complété par des ateliers de jardinage avec les riverains (notamment pour ceux qui vont résider dans les petits collectifs qui se développent petit à petit en renouvellement urbain le long de la rue de Dampmart) dans les espaces des jardins partagés.

- **Parcours Sportif** – Tout le long du parcours, la « Promenade Verte » pourrait accueillir ponctuellement, des équipements sportifs comme des tourniquets et appareils de fitness extérieur. Le principe de Voie Verte permet également d'accueillir la circulation cyclable à deux sens, offrant aux cyclistes une traversée longitudinale reliant les communes Thorigny et Dampmart. Le parcours proposera également aux cyclistes un nouveau franchissement transversal entre Thorigny et Lagny. Dans le prolongement de la rue de Paix, entre la rue Dampmart et la Marne, sous les voies ferrées, un nouveau passage pourrait être envisagé, après échange avec SNCF. Cette traversée souterraine pourrait être raccordée à une nouvelle passerelle mode doux, reliant les deux rives entre elles (voir schéma de programmation à moyen terme, page précédente). Une nouvelle passerelle aurait un rôle unificateur entre les

villes et gommerait le phénomène d'enclavement des communes de Thorigny et Dampmart, provoqué par un manque criant de liaisons. Elle participerait à fluidifier les flux, en allégeant le trafic aux heures de pointe sur le Pont en X, puisqu'elle permettrait de proposer un cheminement alternatif cyclable, potentiellement empruntée par les lycéens et collégiens de Thorigny et Dampmart depuis/vers Lagny, matin et soir.

- **Parcours Ludique et Découverte** – Pour développer davantage les liens avec la rivière, le projet pourrait compléter et agrandir les espaces partagés et les aires de jeux conçus dans la première phase. L'un des constats sur place est que l'on ne ressent pas du tout la présence de la Marne. Afin de renforcer les échappées visuelles vers la cours d'eau, plusieurs nouveaux belvédères pourraient compléter les aménagements autour de la Voie Verte à proximité des arrêts de bus. Les passages seraient revalorisés, soulignant des franchissements physiques par des aménagements formant micro-polarité autour de ces nouvelles connexions physiques et visuelles. Les jardins partagés, actuellement situés sur les terrains SNCF seront également réaménagés et ouvriront leurs portes aux habitants du quartier. La création de pontons au bord de la Marne valoriserait enfin la trame bleue et permettrait de mettre en place des navettes fluviales entre les rives Thorigny et Lagny. Il serait également intéressant de les concilier avec des promenades touristiques en bateau le long de la Marne le weekend et les vacances scolaires par exemple.

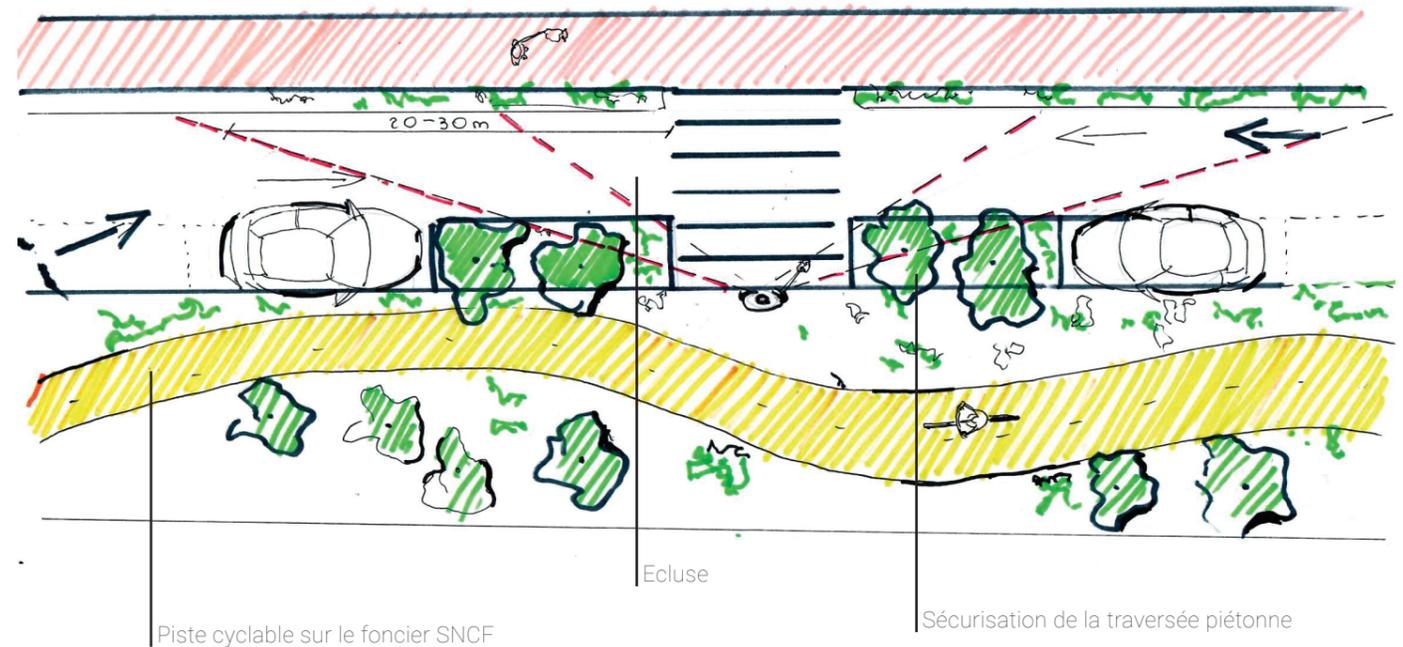
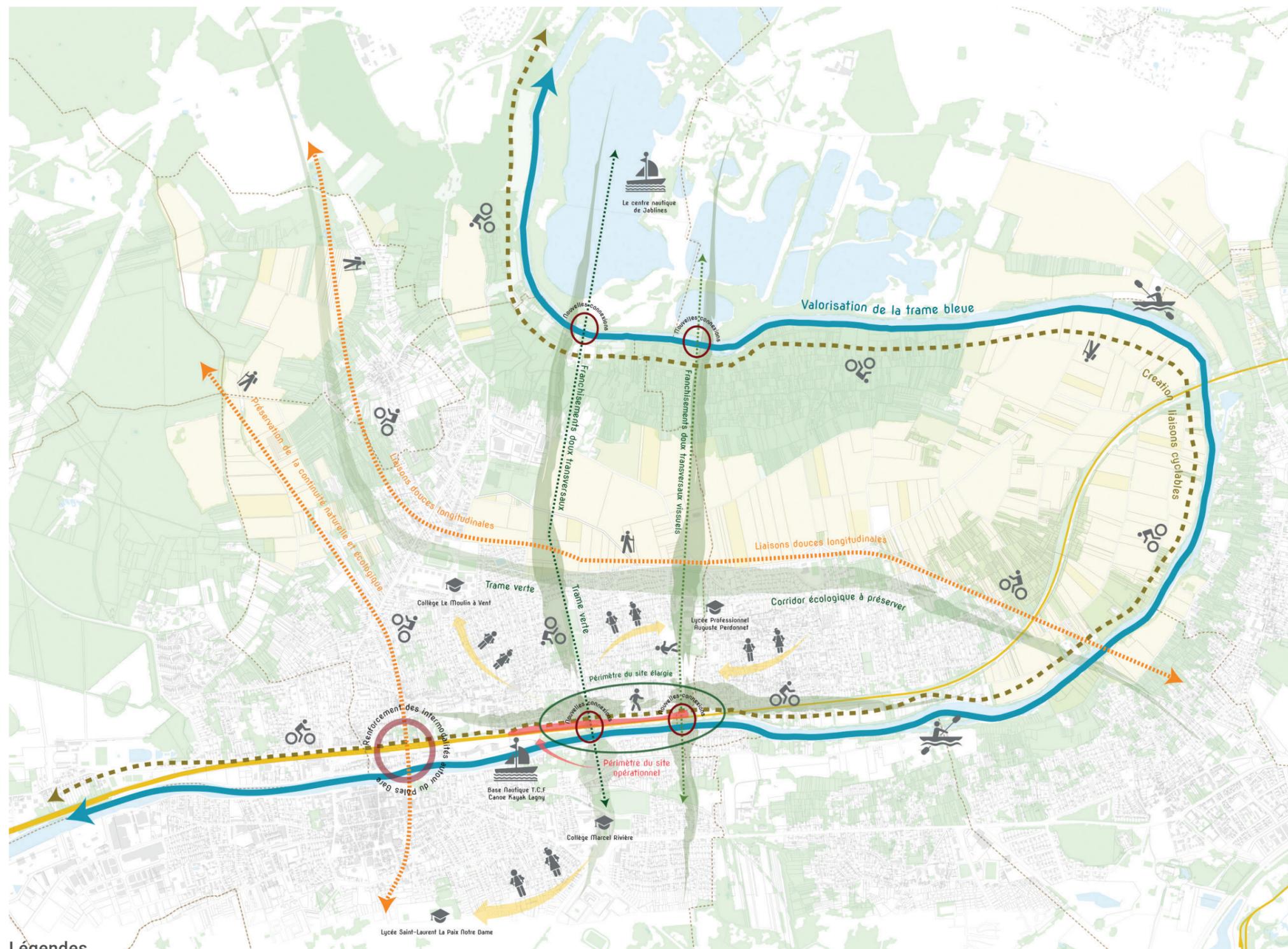


Schéma d'intention - source AMUA

NOS INTENTIONS DE PROJET UN PROJET SE TRAVAILLANT SUR LA DURÉE



Légendes

- Préservation des continuités naturelles et écologiques + Liaisons douces longitudinales
- Préservation des continuités naturelles et écologiques + Franchissements doux transversaux et connexions physiques à long terme - Passerelle
- Préservation des continuités naturelles et écologiques + Franchissements doux transversaux et connexions visuelles
- Valorisation de la Trame Bleue - Liaisons fluviales à long terme
- Création de liaisons cyclables continues

- Flux scolaires pendulaires (matin et soir)
- Renforcement de l'intermodalité autour du Pôle Gare
- Création de nouvelles connexions
- Périmètre opérationnel
- Périmètre d'études - élargi
- Trame Verte - Corridor écologique à préserver

- Espaces verts
- Eau
- Bâtiments
- Champs
- Voies ferrées
- Communes
- Collèges-Lycées

PHASE 3 – Long terme:

A long terme, le projet propose une stratégie d'aménagement territorial sur les déplacements doux, en mettant en place des moyens de franchissement des ruptures urbaines constatées. L'objectif sera de créer de nouvelles connexions en s'appuyant sur celles qui existent déjà au bord de la Marne et le long de la promenade de la Dhuis. Ces nouvelles connexions transversales permettraient d'assurer de nouvelles liaisons tout en irriguant la boucle par de nouveaux corridors écologiques connectant les rives des communes de Thorigny avec celles de Lagny, de Jablines et d'Annet. La mise en place d'une navette fluviale sur la boucle rendrait les berges beaucoup plus attractives et touristiques, en se développant avec les activités de loisir existantes au Sud et au Nord, comme les bases nautiques de Lagny et de Jablines, le Télési Nautique de Jablines, l'île de Loisirs de Annet.

Afin de matérialiser ces liaisons et décharger le trafic, il serait pertinent d'étudier la création de deux nouveaux viaducs à long terme, l'un au Sud et l'autre au Nord de la commune. Les enjeux à long terme

- Préservation de la continuité naturelle et écologique des franchissements doux transversaux et connexions visuelles.
- Renforcement des liaisons douces longitudinales et création de liaisons cyclables et routiers sur la base d'un schéma assurant les continuités-Passerelle mode doux et Pont routier.
- Flux scolaire le matin et le soir à traiter, étant donné la congestion, les temps de parcours et les ruptures de charge des transports en commun, impactant quotidiennement les collégiens et lycéens
- Renforcement de l'intermodalité autour du Pôle Gare
- Création de nouvelles connexions vers les Collèges et Lycées de Lagny
- Préservation de la Trame Verte et des corridors écologiques

NOS INTENTIONS DE PROJET

UN PROJET TECHNIQUE

UN PAYSAGE COHÉRENT

Ce paysage se composera de bandes plantées le long des limites de propriétés, de plantation d'arbres fastigiés dans les massifs d'arbustes bas et de vivaces et graminées. Cela nous amène à faire un choix des essences d'arbres, d'arbustes et d'herbacés guidé par plusieurs considérations croisées. Tout d'abord, les essences doivent être les plus adaptées possibles aux conditions climatiques et seront donc locales. Elles doivent être conformes à la capacité de stockage hydrique du sol et résistantes aux épisodes caniculaires sans nécessiter un arrosage obligatoire.

Nous souhaitons prendre un **engagement** dans le cadre d'un plan « pollinisateur », les essences doivent proposer par rotation, un intérêt floristique et faunistique. L'objectif est de garantir tout au long de l'année, soit par floraison, couvert de feuillage ou fructification un intérêt pour non pas une espèce ciblée mais pour un cortège plus large constitué d'insectes, oiseaux, mammifères, etc.

Ensuite, le mixte végétatif doit être pour les promeneurs une source de bien-être où chaque essence prend tour à tour sa place qui par sa floraison, par son feuillage ou par sa fructification qui doit reprendre une place importante dans l'espace public.

Le paysage s'enrichit, se transforme et rompt la monotonie.

Enfin, l'entretien des espaces naturels doit se faire dans une optique d'intervention raisonnée où le cycle végétatif n'est pas interrompu par une intervention trop fréquente de la part de l'homme. La taille des arbres est proscrite pour favoriser des houppiers en pleine expansion.

Ce sont ces houppiers qui forment les **îlots de fraîcheur**.

CHOIX DES MATÉRIEAUX :

En raison de la nature du projet qui est développé le dimensionnement de la voirie est une préoccupation principale. Réaliser une voirie durable passe par des matériaux adaptés qui s'inscrivent dans un usage dans le temps. Cependant cette approche autorise une vision environnementale durable. Par exemple, l'utilisation de bordures teintées. Utilisé au maximum des matériaux drainants (béton drainant enrobé drainant) sera préconisé.

La tonalité de cette couche de roulement peut être modifiée par l'utilisation de liants clairs et/ ou par des granulats clairs. Enfin, l'intégration dans les formulations de matériaux issus de réemploi favorise une filière qui minimise le recours à des matériaux neufs de carrière.

ECLAIRAGE RESPONSABLE:

Le choix du mode d'éclairage a pour objectif de répondre à deux considérations. La première est celle de la sécurité des usagers avec un éclairage adapté à chaque mode de déplacement et la deuxième est le respect de la trame noire et de la lutte contre la pollution lumineuse.

Pour se faire, nous préconisons de se tourner vers une technologie qui a fait ses preuves :

l'éclairage par LED à abaissement de puissance et détection de présence.

Ce choix technique permet de définir le degré d'éclairage voulu et de déterminer les plages d'abaissement d'intensité lumineuse sur les horaires choisis en fonction de l'activité du site.

La détection de présence permet à un usager de profiter de la pleine capacité du dispositif instantanément.

Ce système apporte ainsi les avantages de proposer un sentiment de sécurité et d'être faiblement consommateur d'énergie.

CHIFFRAGE

TRAVAUX PRÉPARATOIRE ET TERRASSEMENTS	245 350,00 €
TRAVAUX DE VOIRIE.....	561 100,00 €
TRAVAUX DE RESEAUX Y COMPRIS ENFOUISSEMENT.....	250 000,00 €
TRAVAUX DE MOBILIERS ET JEUX (hors observatoire).....	60 000,00 €
TRAVAUX DE PLANTATIONS.....	140 000,00 €
OPTION OBSERVATOIRE	150 000,00 €

TOTAL HT - Hors option.....1 256 450,00 €

TOTAL TTC - Hors option..... 1 502 714,20 €

TOTAL HT - TT option.....1 406 450,00 €

TOTAL TTC - TT option..... 1 682 114,20 €

