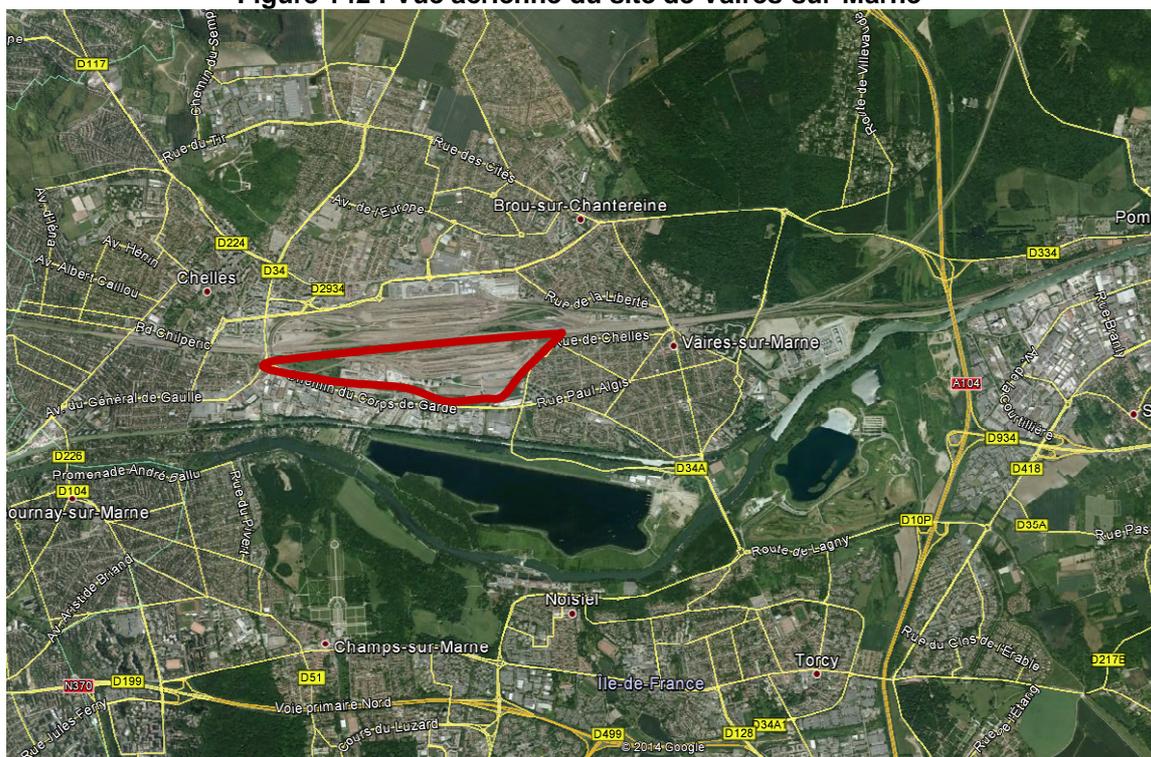


Annexe 8 : Vaires-sur-Marne (77)

1. Contexte

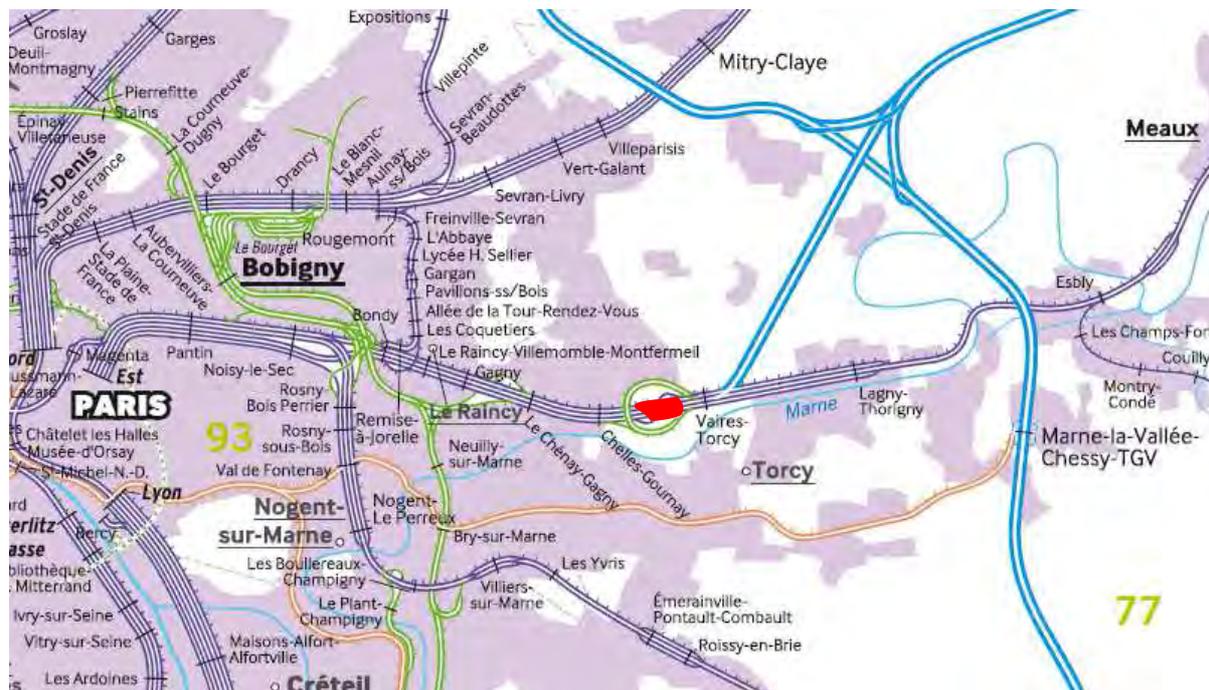
Le site de Vaires-sur-Marne est un ancien triage localisé sur la commune du même nom et sur celle de Chelles en Seine-et-Marne. C'est un site en pleine mutation, avec des projets d'urbanisme au nord et l'implantation d'une base travaux pour l'entretien des voies au sud, projets qui devraient laisser suffisamment de capacité disponible pour envisager un terminal de transport combiné.

Figure 142 : Vue aérienne du site de Vaires-sur-Marne



2. Infrastructures ferroviaires

Figure 143 : Vaires-sur-Marne - Localisation sur le réseau ferré national



Le terminal s'implanterait directement sur la partie sud du site ferroviaire de Vaires-sur-Marne.

Axe concerné

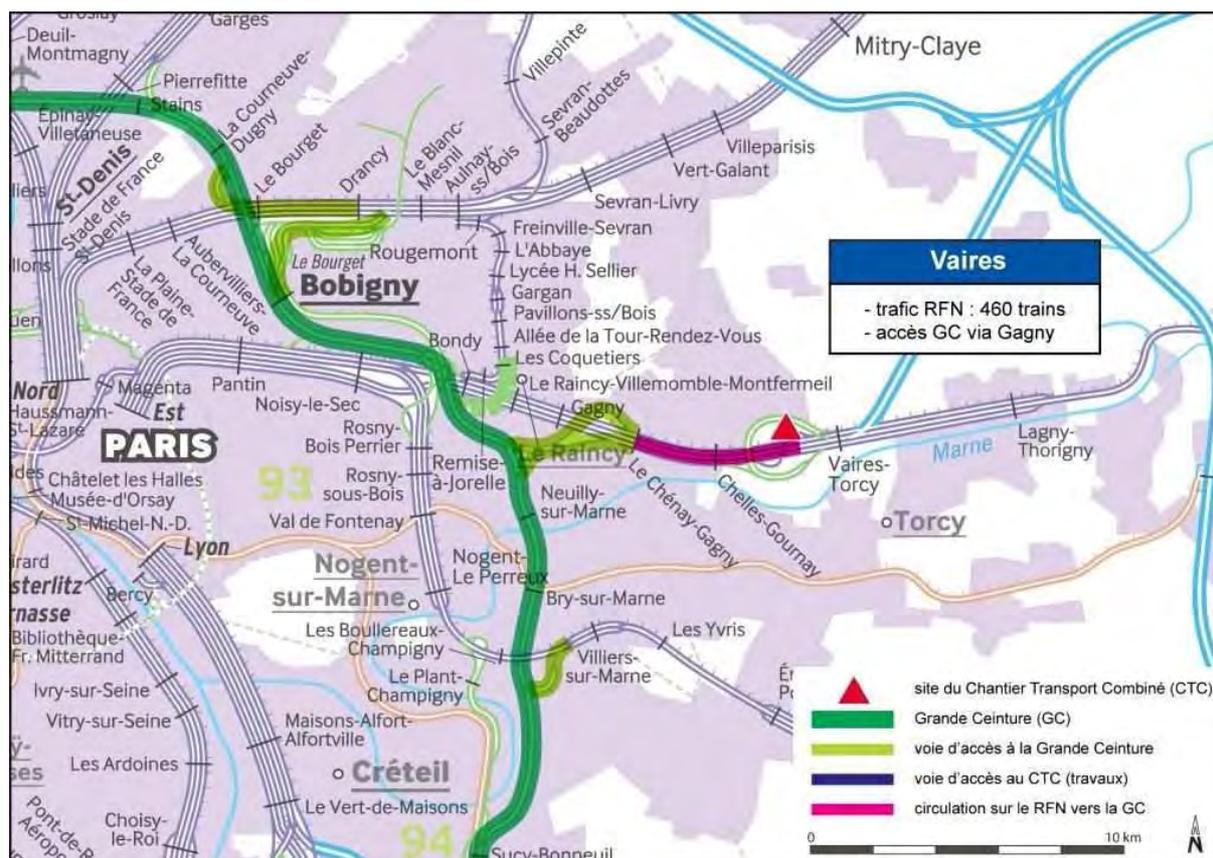
Le site est localisé sur l'axe Paris – Strasbourg.

Accessibilité au réseau

- Modalités d'accès à la GC (Grande Ceinture) et accès aux radiales

Depuis Vaires-sur-Marne, on accède aussi bien aux radiales sud qu'au nord par la Grande Ceinture, la connexion à la GC se faisant au niveau de Gagny (environ 5 km).

Figure 144 : Vaires-sur-Marne - Accès à la Grande Ceinture



- Trafic sur RNF et modalités d'insertion

Le trafic est de 459 trains par jour, 2 sens, sur 4 voies, entre Vaires-sur-Marne et Lagny, soit environ 6 par heure, par voie et par sens. Le site disposant d'une boucle ferroviaire comme le montre la figure en annexe, l'insertion des trains du combiné sur le RNF se ferait à niveau (sans cisaillement) sur les voies banlieues.

Faisceau d'appui

Il serait possible d'utiliser un faisceau d'appui du triage (faisceau D2), parallèlement au terminal de transport combiné (situé sur l'emprise du faisceau F4).

Les voies du faisceau sont limitées à 750 mètres. Néanmoins, il est possible, de par la configuration du site, d'accueillir des trains de 1050 mètres et de les sectionner.

Modalité d'exploitation entre le terminal et le faisceau

Le terminal de 750 mètres serait implanté en parallèle du faisceau, ce qui implique des manœuvres.

Synthèse

Le site de Vaires-sur-Marne dispose d'une bonne qualité de desserte ferroviaire (configuration du site, insertion RNF et accès radiales) et permettrait d'accueillir des trains de 1050 mètres.

3. Aménagement du terminal

Infrastructures existantes

Il y a de nombreuses infrastructures existantes directement utilisables : faisceau d'appui, voies utilisables pour le terminal proprement dit, raccordement au RFN. Il sera nécessaire de démonter des voies pour permettre les cheminements routiers au sein du terminal.

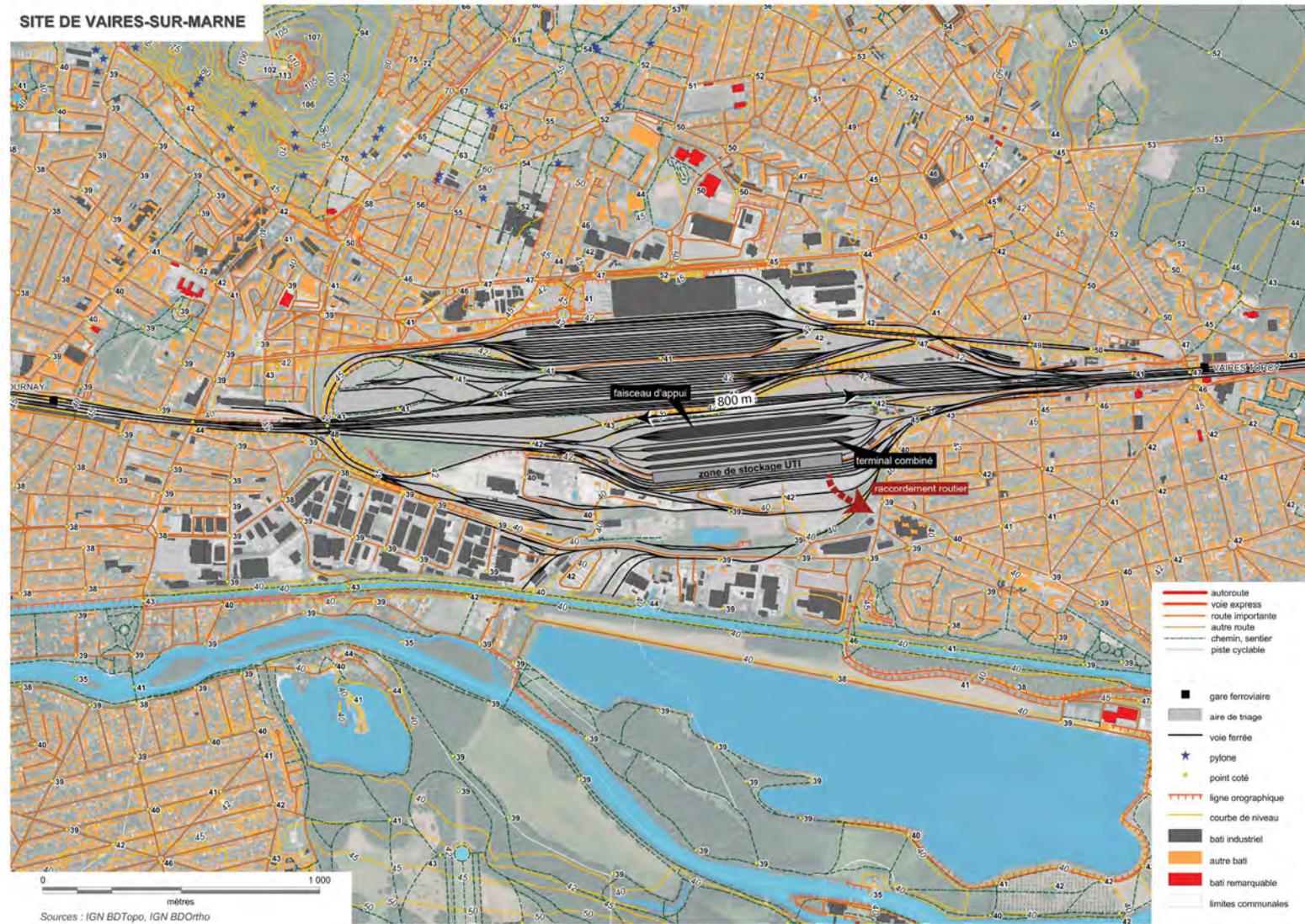
La plate-forme existe déjà mais nécessitera cependant des travaux afin de pouvoir accueillir des engins de manutention (portiques ou grues sur pneus).

Ce terminal pourrait accueillir 10 trains AR quotidien.

Le site pourrait également accueillir un terminal de ferroutage (à la place du terminal de transport combiné) sur la base de 6 navettes AR par jour.

La configuration du site permettra une longueur utile des voies sur cour de 750 mètres. Le faisceau d'appui comptera 10 voies de 750 mètres, mais il pourra accueillir des trains de 1050 mètres qui seront sectionnés en amont du faisceau d'appui.

Figure 145 : Vaires-sur-Marne - Configuration possible du terminal

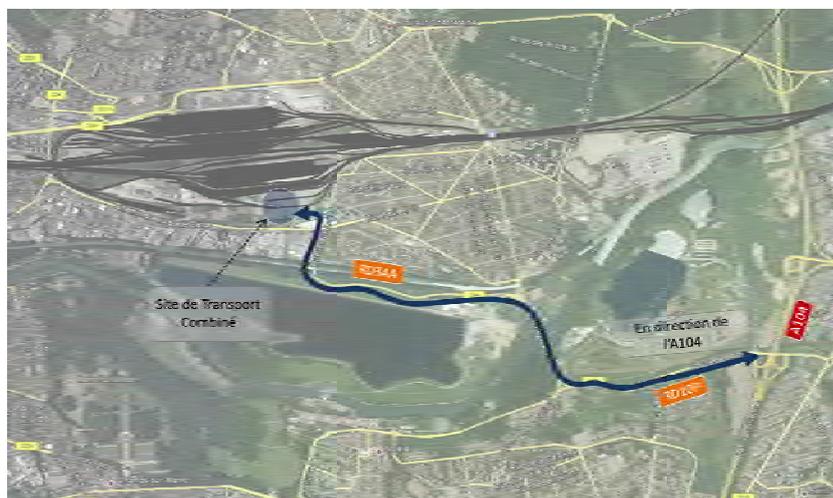


4. Desserte routière

Carte des cheminements au réseau magistral routier

Le site de Vaires-sur-Marne utiliserait un faisceau existant situé à proximité de l'A104. Pour rejoindre cet axe depuis le terminal, les poids lourds emprunteraient la RD34A puis la RD10P.

Figure 146 : Vaires-sur-Marne - Création d'un accès sur la RD34A

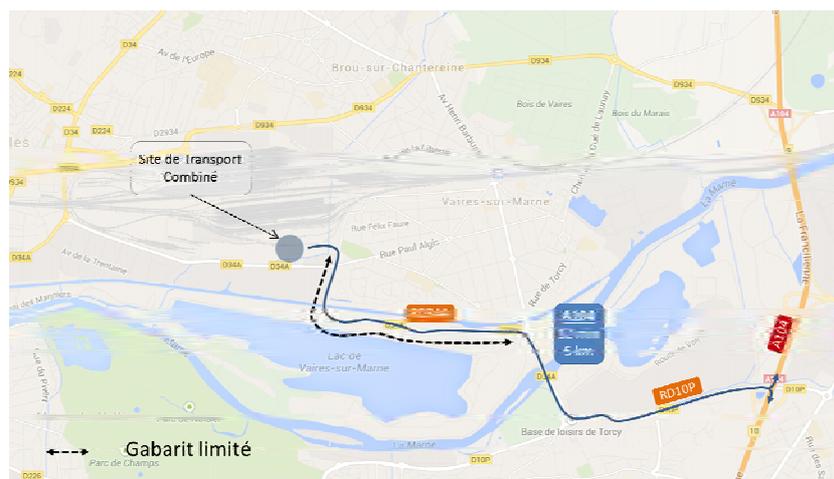


Modalités de connexion au réseau magistral (temps moyen, etc.)

L'accès au site depuis le réseau magistral est d'assez bonne qualité puisqu'il ne faut aux poids lourds que 12 minutes de l'A104 jusqu'au site, pour une distance de 5 km. Une vigilance sera à apporter à la RD34A qui présente un gabarit limité (profil en travers de 6 mètres voire moins).

Il faut également rappeler que la RD34A dessert également la base nautique. Cependant le trafic PL rabattu sur un terminal de transport combiné est surtout observé à des périodes distinctes des activités de loisirs ou sportives, à la fois dans la journée et dans la semaine.

Figure 147 : Vaires-sur-Marne - Temps de parcours et distance



Source : Google Maps

Evolution des conditions d'accès routier au réseau magistral

La RD34A semble insuffisamment dimensionnée sur une partie de l'itinéraire pour pouvoir permettre le croisement sécurisé de poids lourds. Un réaménagement de ce tronçon sera à prévoir. Il comprend un ouvrage d'art au niveau de la traversée du canal de Chelles.

Figure 148 : La RD34A (tronçon à gabarit réduit)



Figure 149 : La RD34A (traversée du canal de Chelles)



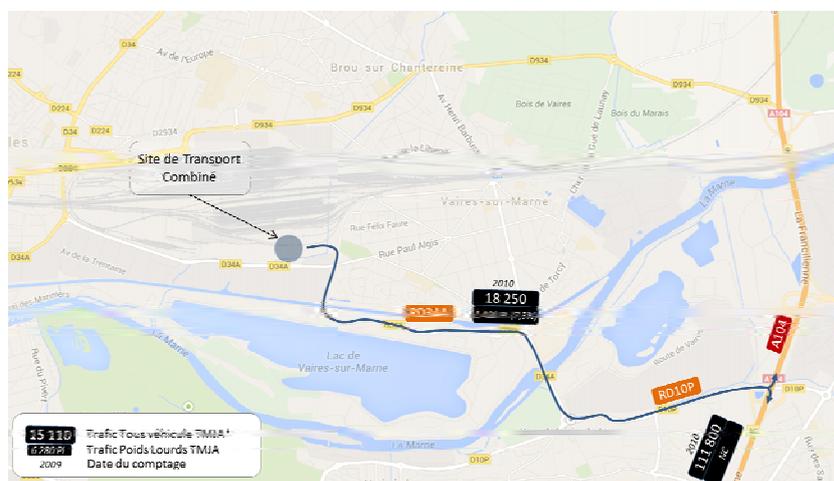
Sources : Google Earth

Trafics routiers sur le réseau viaire desservant le site

La carte ci-dessous présente les trafics Tous Véhicules (TV), TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) de la RD34A et de l'A104. Il s'agit du trafic dans les 2 sens confondus.

Les trafics sur la RD10P sont indisponibles sur les cartes de comptages TMJA du Conseil Départemental de Seine-et-Marne.

Figure 150 : Vaires-sur-Marne - Trafics routiers (TMJA*) actuels



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD77 – 2013 ; DIR IDF 2012

Sur la RD34A, 18 250 véhicules TMJA ont été recensés, dont 1 400 PL (7,5%). L'autoroute A104 compte quant à elle 111 800 véhicules. Le nombre de PL n'est pas disponible.

Appréciation de la congestion pour accéder à l'arrière-pays

En dehors du tronçon de la RD34A vu précédemment, les départementales RD34A et RD10P sont assez bien dimensionnées. Toutefois, il s'agit de 2*1 voie qui compte par conséquent quelques points de congestion aux heures de pointe. La RD34A est parfois congestionnée dans le sens sud-nord. La RD10P compte quant à elle quelques points de congestion, dans le sens est-ouest, en amont de l'échangeur avec l'A104. Ce dernier est certainement la cause principale des points de congestion.

L'A104 n'est pas très congestionnée mais des ralentissements sont réguliers aux heures de pointe, notamment le matin dans le sens nord-sud.

Impact en termes de trafic Poids Lourds

L'estimation sera faite pour un chiffre volontairement haut de 2 550 mouvements rabattus sur le terminal (hypothèse de 10 AR quotidien avec des trains de 1000 m). Cette hypothèse de travail ne devrait pas être atteinte en exploitation car tous les trains ne seront pas éligibles à une composition de 1000 m et le chiffre de 10 AR doit être pris comme une capacité théorique maximale.

La carte ci-dessous présente une hypothèse de répartition des trafics PL sur l'A104 de manière égale entre le sud et le nord.

Ainsi, 2 550 véhicules sont rabattus sur le terminal et emprunteraient la RD34A et la RD10P pour ensuite se répartir sur l'A104 en direction du nord et du sud (1 275 PL dans chaque sens).

Sur les routes départementales, les poids lourds supplémentaires représenteraient 14 % des trafics Tous Véhicules TMJA actuels, soit la moitié des trafics PL actuels. Les impacts seraient donc assez significatifs compte tenu du fait que ces routes ne comportent qu'une seule voie par sens.

Sur l'A104, les trafics PL liés au terminal ne représenteraient que 1,1 % des trafics actuels. Les impacts seraient donc mineurs.

Figure 151 : Vaires-sur-Marne - Trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD77 – 2013 ; DIR IDF 2012

Dimensionnement des aménagements à prévoir

Les aménagements nécessaires pour la mise en œuvre du terminal de transport combiné sur Vaires-sur-Marne concerneront :

- la voie d'accès entre le site et la RD34A. Un axe d'environ 800 mètres est donc à créer en 2x1 voies (moins de 500 mètres),
- le réaménagement du tronçon à gabarit limité de la RD34A : élargissement, renforcement de l'enrobé,
- le réaménagement de l'ouvrage d'art permettant la traversée du canal de Chelles.

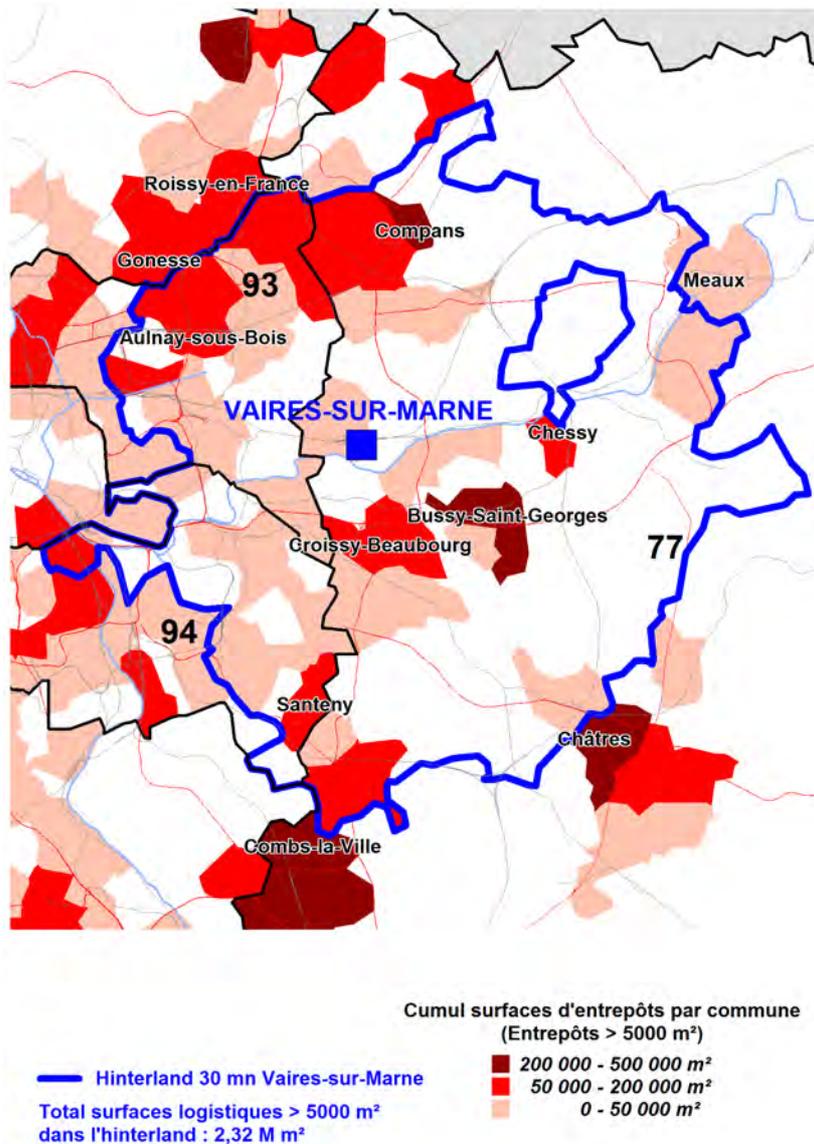
Synthèse

Le site de Vaires-sur-Marne présente un certain nombre d'inconvénients : bien que les temps de parcours soient assez courts, quelques points de congestion existent. Par ailleurs, des aménagements importants seront à prévoir, concernant la RD34A sur une partie de l'itinéraire. La RD est en effet insuffisamment dimensionnée et nécessite un élargissement. A noter qu'un ouvrage d'art se trouve sur cet itinéraire pour la traversée du canal de Chelles. La présence de la base nautique devra également être prise en considération dans l'aménagement routier.

5. Zone de chalandise

Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 152 : Hinterland à 30 minutes de route du site de Vaires-sur-Marne

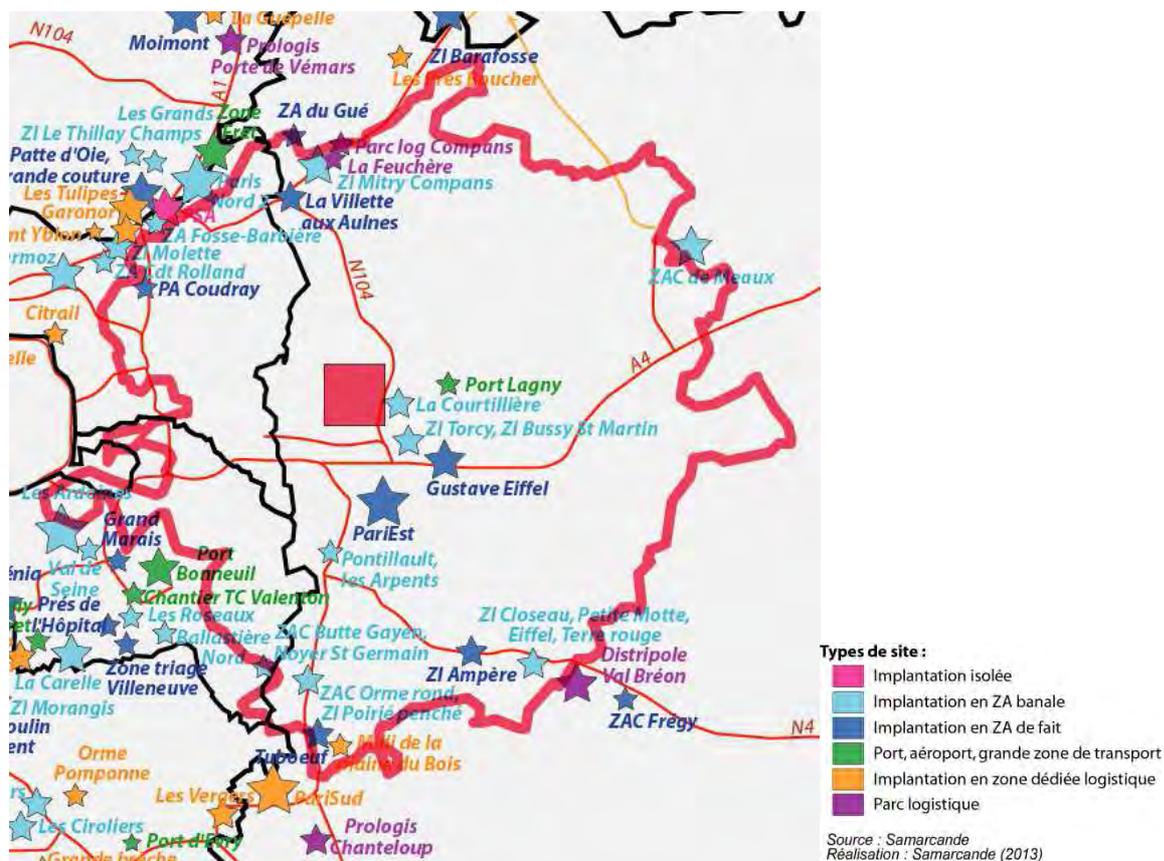


Sources : DRIEA – modèle de déplacement MODUS. Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m² et plus entre 1980 et 2009

L'hinterland à 30 minutes de route du site de Vaires-sur-Marne compte 2,32 millions de m² de surfaces logistiques, ce qui représente 11% des surfaces construites en Île-de-France entre 1980 et 2009 (opérations supérieures ou égales à 5 000 m²) sur 10% de la surface régionale (132 communes sur 1 281).

Positionnement de l'hinterland 30 mn par rapport aux principales ZA

Figure 153 : Zones d'activités à proximité et dans l'hinterland de Vaires-sur-Marne



Sources : Base de données interne Samarcande sur les types d'implantations logistiques

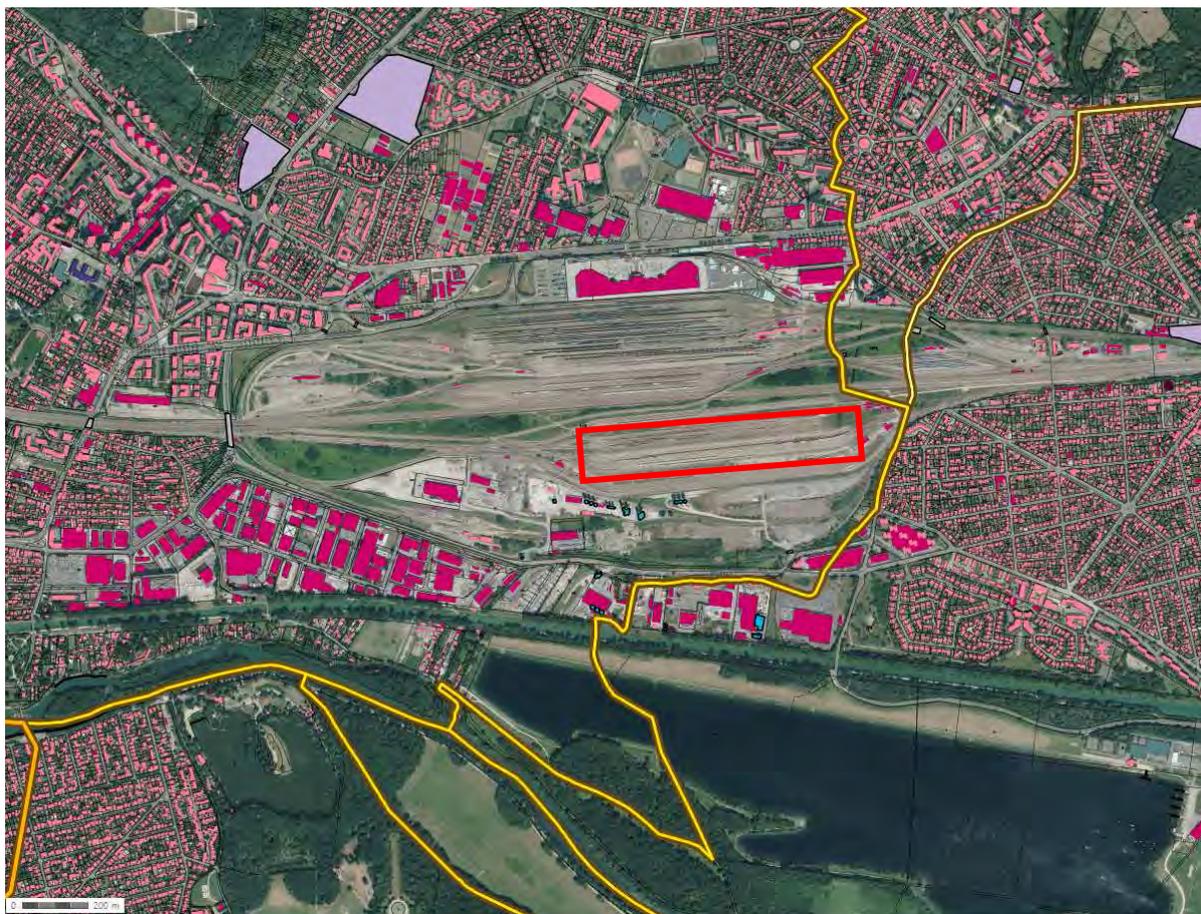
Le site de Vaires-sur-Marne est à proximité immédiate du secteur Marne-la-Vallée qui comprend des zones d'activités très étendues et notamment orientées logistique et commerce de gros (ParisEst sur 400 ha, Gustave Eiffel sur 115 ha). L'hinterland plus élargi couvre une partie du secteur RN4, mais les plus grosses concentrations logistiques de Sénart, de Plaine de France et de Roissy sont à plus de 30 minutes de route (hors congestion).

Synthèse

La zone de chalandise de Vaires-sur-Marne est de moyenne importance (2.3 millions de m² construits entre 1980 et 2009, opérations de 5 000 m² et plus). Elle couvre essentiellement les secteurs de Marne-la-Vallée et de la RN4, mais les territoires logistiques les plus importants sont extérieurs (Plaine de France, Roissy, Sénart).

6. *Maîtrise du foncier*

Figure 154 : Vaires-sur-Marne – Maîtrise du foncier



Source : géoportail.fr – [http - http://geoportail.fr/url/7F76vb](http://geoportail.fr/url/7F76vb)

Le site est sous maîtrise foncière du groupe SNCF, sur la commune de Chelles.

7. *Contexte environnemental*

Bien que le site ne fasse pas l'objet de protections réglementaires concernant les espaces naturels, on note la présence de ZNIEFF (type I et II), de zones Natura 2000 (Bois de Vaires et Bois du Marais), de PNR (Sites de Belles-Iles et Passerelle-Champs) et un site inscrit (Moulin de Douves, parc de Noisiel et son barrage, Parc du Château de Champs-sur-Marne) dans un rayon de 500 mètres.

Le site est concerné par la présence de zones humides potentielles, par un risque faible de retrait-gonflement des argiles, un risque très élevé d'inondation par remontée de nappe et la présence de canalisations électriques (qui ne font pas l'objet de servitudes dans les documents d'urbanisme).

Enfin, le site est identifié dans le SDRIF comme un espace urbanisé à optimiser. De plus, le site est traversé par un corridor de la sous-trame herbacée à fonctionnalité réduite identifié dans le SRCE. Le site est traversé à l'est par la rue de Chantereine qui doit être rétabli conformément aux objectifs du SRCE.

Les contraintes du site ne sont pas de nature à remettre en cause un projet de transport combiné. Une étude d'incidence Natura 2000 devra être réalisée, des études devront définir

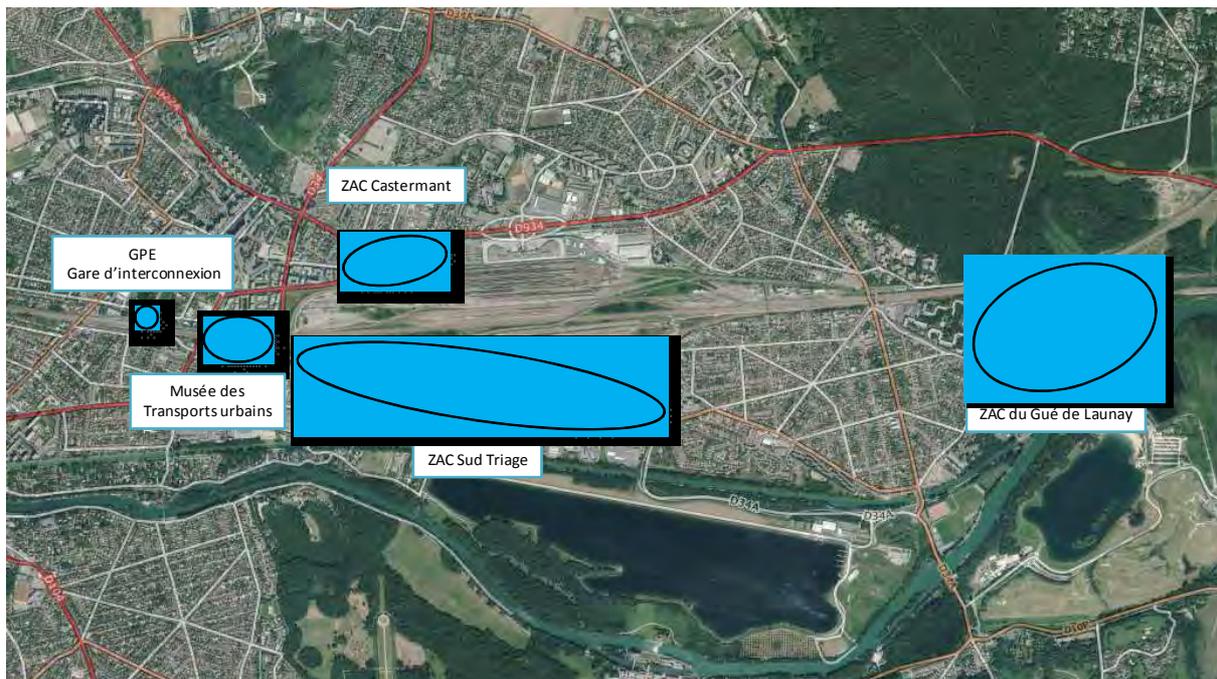
si les zones humides existent réellement et la commission départementale de la nature, des paysages et des sites devra être consulté pour avis en raison de la présence du site inscrit.

8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

Compatibilité avec les projets en cours

Il existe 5 projets identifiés dans le périmètre immédiat ou proche du site ferroviaire.

Figure 155 : Projets en cours à Vaires-sur-Marne



Sources : contributions des services territoriaux du Conseil Régional Île-de-France, contribution du service aménagement de la DRIEA - note vision prospective du développement du transport combiné en Île-de-France

Tableau 47 : Projets en cours à Vaires-sur-Marne

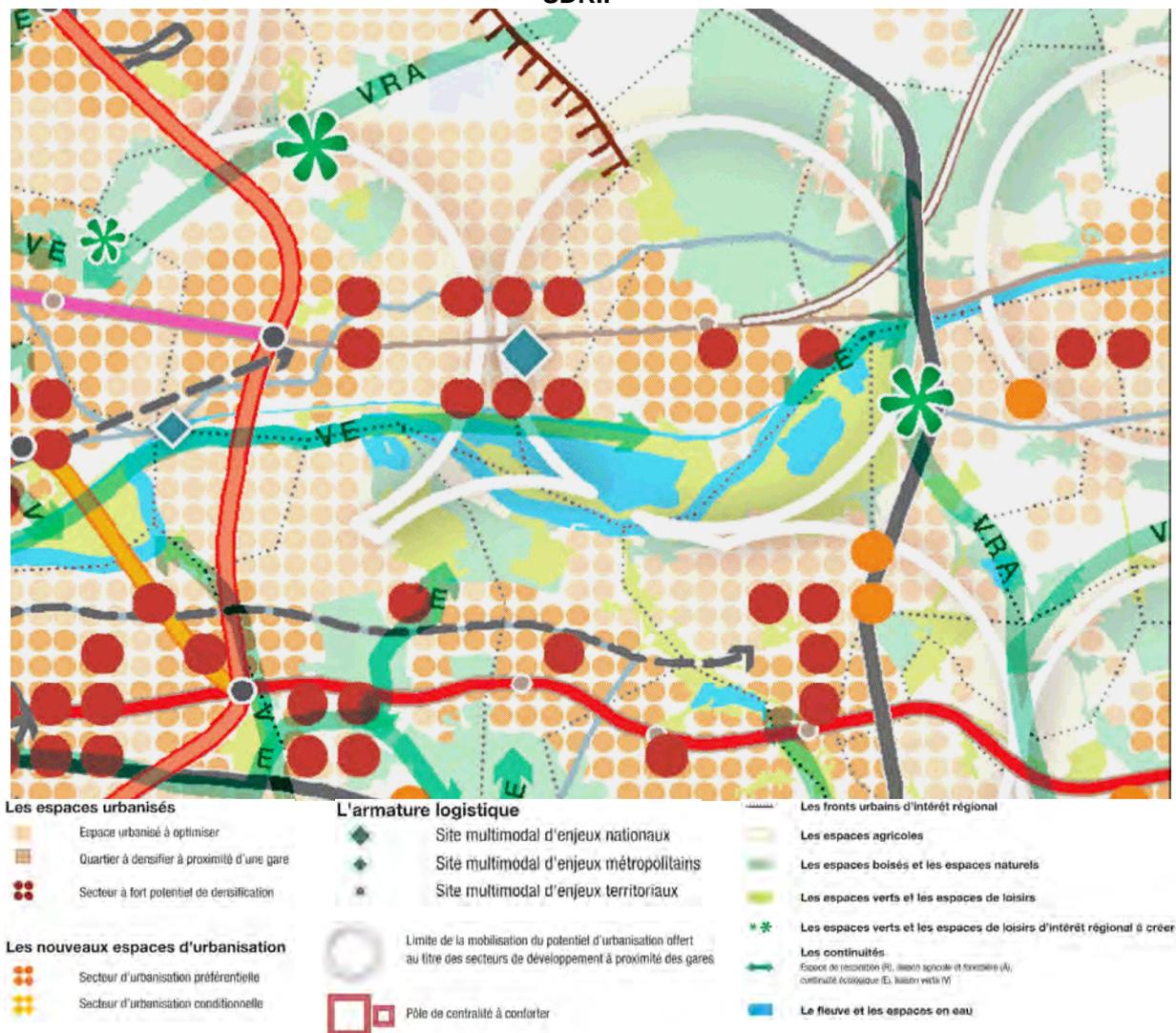
	ZAC Castermant	ZAC sud Triage	ZAC du Gué de Launay
<i>Type projet</i>	Urbain	Logistique	Industriel
<i>Descriptif</i>	<p>Projet au nord-ouest du faisceau ferroviaire s'intégrant dans un projet plus global de reconversion des friches industrielles. D'une superficie totale de 9,8 ha, le projet se décline en :</p> <p>équipements publics représentants au moins 4 500 m²,</p> <p>constructions composées de logements, commerces / Activités / Bureaux /services, espaces publics (jardins, etc.).</p>	<p>Projet de reconversion économique au sud des voies du triage qui prévoit la création d'un parc d'activités utilisatrices de la voie ferrée.</p>	<p>Sur la commune de Vaires-sur-Marne, projet de reconversion d'une partie du site EDF qui a cédé cette partie des terrains, de 22 hectares :</p> <p>13 hectares pour l'accueil de nouvelles entreprises,</p> <p>9 hectares réservés aux espaces naturels.</p>
<i>Promoteurs partenaires</i>	Ville de Chelles et Communauté d'Agglomération Marne-et-Chantereine.	Non connu	Communauté d'Agglomération Marne-et-Chantereine
<i>Objectifs</i>	<p>favoriser l'émergence d'un quartier durable,</p> <p>favoriser le développement d'un nouveau quartier urbain durable,</p> <p>renforcer l'accessibilité du site,</p> <p>conserver l'organisation spatiale et les éléments patrimoniaux du site,</p> <p>créer un parc urbain habité aux abords du projet.</p>	<p>Revaloriser un site ferroviaire en développant un espace d'activités intégrant des entreprises utilisatrices du fret ferroviaire.</p>	
<i>Délais réalisation</i>	Pas de calendrier à ce jour, interruption du projet en mars 2014	Non connu	Non connu
<i>Niveau réalisation</i>	Réflexions préliminaires et études	Non connu	Non connu
<i>Obstacles et contraintes</i>	Interruption du projet due à une volonté politique de la municipalité en place depuis mars 2014.	<p>Une attention particulière sera portée à l'insertion environnementale avec notamment la proximité immédiate de la base de loisirs.</p>	Non connu
<i>Evaluation de la compatibilité avec le projet TC</i>	Ce projet est essentiellement tourné vers du logement, ce qui pourra poser des problèmes de compatibilité en termes d'insertion du terminal combiné dans l'environnement urbain (nuisances...).	<p>Le projet de terminal TC ou d'AF pourrait tout à fait s'intégrer dans ce projet qui vise à faire perdurer les d'activités utilisant de préférence le rail.</p> <p>Il s'agira d'examiner la maturité du projet de la ZAC et d'étudier la compatibilité et faisabilité d'insertion du projet de terminal ainsi qu'en termes d'insertion environnementale, sujet majeur du projet de ZAC sud triage.</p>	Pas d'impact ou d'incompatibilité au regard de l'éloignement du site.

	Musée transports urbains	Grand Paris express gare interconnexion
<i>Type projet</i>	Culturel et touristique	Transport
<i>Descriptif</i>	Le Musée des transports urbains comprendra un espace muséographique présentant des collections permanentes et temporaires, un espace de circulation des véhicules historiques, un centre de ressources documentaires, un pôle de services ainsi qu'une boutique, une librairie des voyages et un café-restaurant.	Gare du GPE ligne 16 au sud-ouest de la commune et adossée à la gare SNCF existante, en contact avec la gare routière (prolongement de la gare en souterrain sous le boulevard Chilpéric, face au parc du Souvenir Émile Fouchard).
<i>Promoteurs partenaires</i>	Projet inscrit au Grand-Projet 4 du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2007-2013 (grands équipements culturels). Projet porté par la Communauté d'agglomération Marne et Chantierine et la ville de Chelles, soutenu par la Région Île-de-France et le Conseil départemental de Seine-et-Marne.	Société du Grand Paris
<i>Objectifs</i>	valorisation d'une collection patrimoniale exceptionnelle, démarche historique et scientifique, développement touristique.	Gare localisée pour une bonne desserte du centre-ville et une correspondance optimale avec la gare Transilien/RER et la gare routière existante. L'arrivée du GPE participera au désenclavement et à l'attractivité des territoires, permettra de compléter les liaisons actuelles est-ouest par une liaison nord-sud.
<i>Délais réalisation</i>	Non connu	Ligne 16 venant d'entrer en enquête publique Mise en service visée : 2023
<i>Niveau réalisation</i>	Non connu	Etudes
<i>Obstacles et contraintes</i>	Non connu	Non connu
<i>Évaluation compatibilité projet TC</i>	Pas d'incompatibilité apparente.	Pas d'incompatibilité et d'impact au regard de l'éloignement du site d'implantation retenu pour l'aménagement de la gare GPE.

Quatre des cinq projets identifiés ne paraissent pas présenter d'incompatibilité « a priori » avec l'activité d'un terminal de transport combiné sur le site ferroviaire de Vaires-sur-Marne. Seul le projet de la ZAC Castermant, pourrait poser des problèmes de compatibilité avec l'insertion d'un terminal de transport combiné. « Le PLU de la commune de Chelles prévoit « d'affirmer et fortifier un centre-ville élargi ». C'est dans ce cadre que la ZAC écoquartier Castermant a été créé en juin 2010 » (source : DRIEA).

Inscription dans le SDRIF

Figure 156 : Vaires-sur-Marne - Inscription du territoire dans le SDRIF



Source : CDGT « Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire » - SDRIF de 2013

Dans un périmètre de « mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares », le site de Vaires-sur-Marne apparaît au SDRIF comme :

- « Site multimodal d'enjeux métropolitains » favorisant les possibilités de report modal,
- « Espace urbanisé à optimiser » pour des fonctions d'habitat.

Vocation des territoires proches

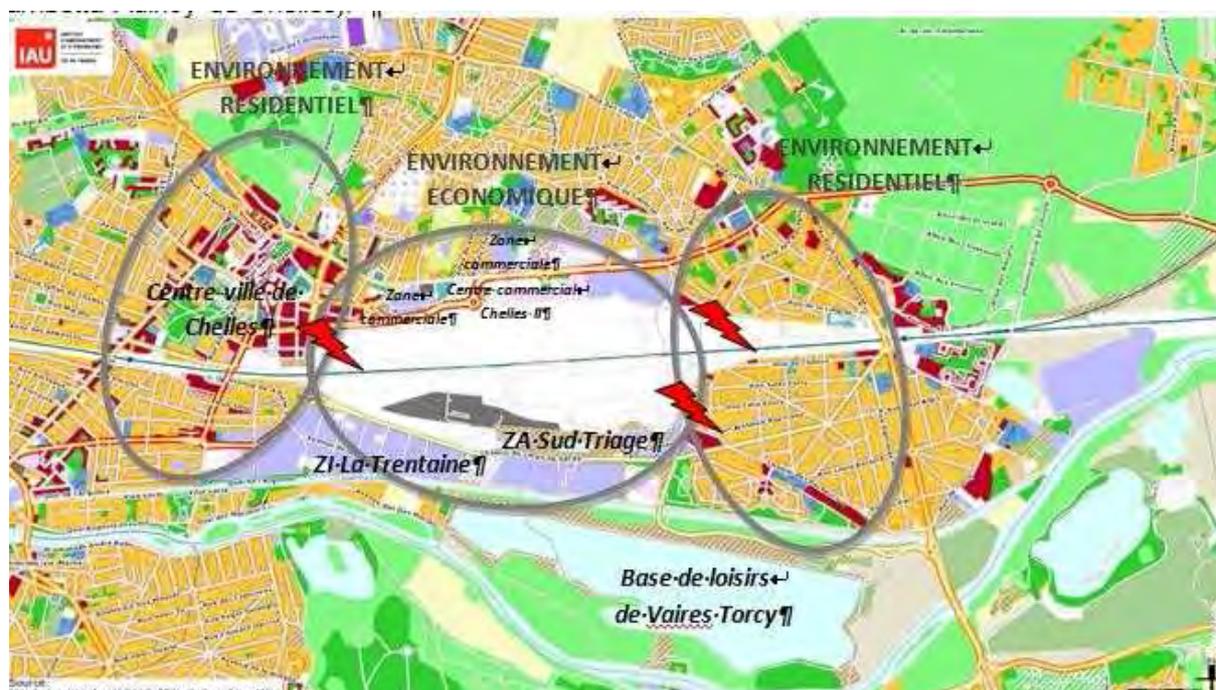
Le triage de Vaires-sur-Marne s'inscrit dans un environnement de deux types :

- en son centre, un environnement d'activités économique : activités industrielles au sud (zones de la Trentaine et du Triage sud) et activité commerciale au nord (centre commercial Chelles II et zones commerciales le long de la RD934).

- sur les extrémités, un environnement résidentiel individuel et collectif : habitat pavillonnaire sur la communes de Vaires-sur-Marne à l'est, et habitat pavillonnaire et collectif sur la commune de Chelles, à l'ouest.

Deux zones de conflits potentiels sont localisables à l'est du triage, aux abords des deux zones pavillonnaires de Vaires-sur-Marne, et une à l'ouest du triage, proche d'habitats collectifs (quartier Gambetta Aulnoy de Chelles).

Figure 157 : Vocation des territoires proches de Vaires-sur-Marne



Source : cartes du MOS (Mode d'Occupation des Sols) 2012 de l'IAU - <http://carto.iau-idf.fr/webapps/applimos/>

Evolution des modes d'occupation des sols

Tableau 48 : Vaires-sur-Marne - Occupation des sols

Occupation du sol en 2012 - Chelles						Occupation du sol en 2012 – Vaires-sur-Marne					
Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan	Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	107,58	-0,23	0,22	107,56	-0,02	1 Forêts	112,37	0,00	0,00	112,37	0,00
2 Milieux semi-naturels	46,63	-2,41	1,14	45,37	-1,27	2 Milieux semi-naturels	43,44	0,00	0,00	43,44	0,00
3 Espaces agricoles	194,66	-1,59	0,00	193,07	-1,59	3 Espaces agricoles	3,22	0,00	0,00	3,22	0,00
4 Eau	32,33	0,00	0,00	32,33	0,00	4 Eau	111,65	0,00	0,00	111,65	0,00
Espaces agricoles, forestiers et naturels	381,20	-2,87	0,00	378,33	-2,87	Espaces agricoles, forestiers et naturels	270,67	0,00	0,00	270,67	0,00
5 Espaces ouverts artificialisés	165,47	-3,97	0,37	161,86	-3,60	5 Espaces ouverts artificialisés	69,23	-2,99	1,73	67,98	-1,25
Espaces ouverts artificialisés	165,47	-3,97	0,37	161,86	-3,60	Espaces ouverts artificialisés	69,23	-2,99	1,73	67,98	-1,25
6 Habitat individuel	586,09	-1,73	0,94	585,30	-0,79	6 Habitat individuel	155,92	0,00	0,38	156,30	0,38
7 Habitat collectif	78,91	-0,12	3,70	82,49	3,57	7 Habitat collectif	26,57	0,00	1,37	26,94	1,37
8 Activités	125,36	-1,54	3,55	127,37	2,02	8 Activités	33,81	-1,73	1,48	33,56	-0,25
9 Equipements	49,14	-0,44	2,02	50,72	1,58	9 Equipements	12,45	0,00	0,25	12,70	0,25
10 Transports	201,82	-0,64	0,20	201,39	-0,44	10 Transports	38,09	0,00	0,00	38,09	0,00
11 Carrières, décharges et chantiers	13,16	-3,15	3,69	13,69	0,53	11 Carrières, décharges et chantiers	0,50	-0,50	0,00	0,00	-0,50
Espaces construits artificialisés	1 054,48	-0,37	6,84	1 060,95	6,47	Espaces construits artificialisés	266,34	-1,73	2,99	267,59	1,25
Total	1 601,14	-7,22	7,22	1 601,14	0	Total	606,24	-4,72	4,72	606,24	0

Source : IAU – fiches communales du MOS

Les surfaces consacrées aux activités n'évoluent pas de manière significative entre 2008 et 2012 sur les communes de Chelles et de Vaires-sur-Marne. Elles progressent à Chelles (+2,02%) et baissent légèrement à Vaires-sur-Marne (-0,25%).

Les principales tendances des deux communes sont :

- La progression de l'habitat collectif : +3,57% à Chelles, et +1,37% à Vaires-sur-Marne.
- L'amointrissement des espaces ouverts artificialisés (espaces verts) : -3,6% à Chelles et -1,25% à Vaires-sur-Marne.

Synthèse

L'implantation d'un terminal de transport combiné à Vaires-sur-Marne, sur la partie sud du triage, n'apparaît pas en contradiction avec la vocation générale du territoire et à son évolution. Les projets répertoriés ne présentent pas d'incompatibilités apparentes ou n'auraient pas d'impact compte tenu de leur éloignement. Le projet est par ailleurs en cohérence avec la revalorisation de la ZAC sud triage (développement d'activités logistiques en lien avec le ferroviaire).

En revanche, la proximité du quartier d'habitation des Pêcheurs, au sud-est du triage, est un élément à prendre en compte et pose la question des nuisances générées par un terminal de transport combiné.

A noter enfin que Vaires-sur-Marne est inscrit au SDRIF comme « site multimodal d'enjeux métropolitains » devant favoriser les possibilités de report modal.

9. Echéance de mise en œuvre

Le fait que le site soit déjà un site ferroviaire, c'est-à-dire déjà embranché sur le RFN et disposant de faisceaux d'appui facilite la mise en œuvre d'un terminal de transport combiné. S'il était retenu, il pourrait être mis en œuvre assez rapidement d'un point de vue ferroviaire. Cependant, les études routières indispensables pourraient allonger les délais de mise en œuvre.

10. Synthèse

La zone de chalandise de Vaires-sur-Marne est de moyenne importance (2.3 millions de m² construits entre 1980 et 2009, opérations de 5 000 m² et plus). Elle couvre essentiellement les secteurs de Marne-la-Vallée et de la RN4, mais les territoires logistiques les plus importants sont extérieurs (Plaine de France, Roissy, Sénart).

L'implantation d'un terminal de transport combiné à Vaires-sur-Marne, sur la partie sud du triage, n'apparaît pas en contradiction avec la vocation générale du territoire et à son évolution. Les projets répertoriés ne présentent pas d'incompatibilités apparentes ou n'auraient pas d'impact compte tenu de leur éloignement. Le projet est par ailleurs en cohérence avec la revalorisation de la ZAC sud triage (développement d'activités logistiques en lien avec le ferroviaire). En revanche, la proximité du quartier d'habitation des Pêcheurs, au sud-est du triage, est un élément à prendre en compte et pose la question des nuisances générées par un terminal de transport combiné.

A noter enfin que Vaires-sur-Marne est inscrit au SDRIF comme « site multimodal d'enjeux métropolitains » devant favoriser les possibilités de report modal.

Le terminal de Vaires-sur-Marne, implanté sur la partie sud du site ferroviaire, permettrait d'assurer 10 trains AR/jour, de 1050 mètres. Le site pourrait également accueillir un terminal de ferroutage (à la place du terminal de transport combiné).

La desserte ferroviaire est de bonne qualité, qu'il s'agisse de la configuration du site, de l'insertion RFN et des accès aux radiales via la GC.

La desserte routière est plus problématique, le site de Vaires-sur-Marne présente un certain nombre d'inconvénients : bien que les temps de parcours soient assez courts, des points de congestion existent. Il faut en outre prévoir des coûts d'aménagement importants sur l'itinéraire permettant de rejoindre la Francilienne.