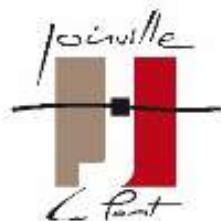


# Plan local d'urbanisme de Joinville-le-Pont



## Pièce n°1 : Rapport de présentation

### Partie 1 : Diagnostic et état initial de l'environnement

# SOMMAIRE

## Introduction

## Partie 1 : Diagnostic Territorial

### 1 - Présentation du territoire communal

<b>11. Localisation dans l'agglomération</b>	<b>10</b>
111. Une commune de petite couronne	10
112. Joinville-le-Pont dans l'EPT 10	12
<b>12. Les documents supra communaux</b>	<b>13</b>
121 Le Schéma directeur de la région ile de France	14
122. Le plan de déplacements urbains d'île de France	15
123. Le schéma régional de cohérence écologique	16
124. Les autres documents supra-communaux	17
<b>13. Éléments d'histoire du territoire</b>	<b>18</b>
131 . Les origines du site urbain	18
132. L'arrivée du chemin de fer et l'âge d'or des Guinguettes	19
133. Les vagues d'urbanisation de la commune	22

### 2 - Diagnostic socio-économique 27

<b>21. Évolutions démographiques</b>	<b>28</b>
211. Une hausse rapide de la population communale	28
212. Une population inégalement répartie selon les quartiers	30
213. Une stabilisation de la taille des ménages	31
214. Un vieillissement de la population qui reste limitée	32
<b>22. Caractéristiques sociologiques de la population</b>	<b>34</b>
221. Répartition par catégories socio-professionnelles	34
222. Des ménages aux revenus diversifiés	36
<b>23. Caractéristiques du parc de logements</b>	<b>38</b>
231. Structure du parc de logements	37
232. Mode d'occupation des logements	40
233. Accueil des gens du voyage	41
<b>24. Emploi, activités économiques et commerce</b>	<b>43</b>
241. Emplois et population active	43
242. Des zones d'activités très localisées	44
243. deux pôles commerciaux complémentaires	47
<b>25. Une couverture en équipements qui se renforce</b>	<b>50</b>
<b>26. Modes de transports et pratiques de déplacements</b>	<b>55</b>
261. Les pratiques de déplacements des Joinvillais	55

262. Les infrastructures routières	57
263. Les voies de transports en commun existantes et en projet	59
264. Les modes actifs de déplacements	61
265. Le stationnement automobile	64

## **Tableau de synthèse enjeux et besoins 68**

### *3 - Diagnostic urbain 65*

#### **31. la structure du territoire Joinvillais 66**

311 Un territoire partagé par la Marne	66
312. Deux principaux pôles de centralité	68
313. Un territoire fractionné par d'importantes coupures urbaines	69

#### **32. La morphologie urbaine du territoire de Joinville-le-Pont : caractéristiques des espaces bâtis 73**

321. Vue générale : des formes urbaines hétérogènes	73
322. Les zones pavillonnaires	75
323. Les zones d'habitat collectif	81
324. Les tissus d'activités économiques	85

#### **33. Consommation d'espace et capacités de densification du tissu urbain 89**

331. Analyse de la consommation d'espaces naturels depuis 2007	89
332. Analyse de la consommation d'espaces naturels depuis 2012	89
333. Les grands projets urbains en cours	92

334. Les dynamiques foncières	95
-------------------------------	----

335. Analyse des capacités de densification du tissu urbain existant	97
--	----

## **Tableau de synthèse enjeux et besoins 100**

## ***Partie 2 : État initial de l'environnement 103***

### *1 – Cadre physique du territoire communal 104*

<b>11. Le relief du territoire communal</b>	<b>104</b>
<b>12. Les caractéristiques géologiques</b>	<b>105</b>
<b>13. Hydrologie : les caractéristiques de la Marne</b>	<b>106</b>
<b>14. Le climat</b>	<b>109</b>

### *2 – Les paysages et les espaces verts 111*

<b>21. Les paysages Joinvillais</b>	<b>111</b>
<b>22. Les espaces verts</b>	<b>114</b>

### *3 – Le patrimoine Joinvillais 117*

<b>31. Le patrimoine bâti</b>	<b>117</b>
<b>32. Le patrimoine culturel immatériel</b>	<b>121</b>
<b>33. Le patrimoine paysager</b>	<b>123</b>

### *4 – Biodiversité, milieux naturels et trame verte et bleue 125*

<b>41. Les milieux naturels</b>	<b>125</b>
---------------------------------	------------

<b>42. La trame verte et bleue</b>	<b>130</b>
<i>5 – Les ressources naturelles et leur gestion</i>	<i>133</i>
<b>51. La ressource en eau</b>	<b>133</b>
<b>52. L’assainissement</b>	<b>135</b>
<b>53. La collecte des déchets</b>	<b>137</b>
<b>54. La modération de la consommation énergétique</b>	<b>138</b>
<i>6 – Risques et nuisances</i>	<i>140</i>
<b>61. Le risque inondations</b>	<b>140</b>
<b>62. Les risques liés aux anciennes carrières</b>	<b>144</b>
<b>63. Retrait-gonflement des sols argileux</b>	<b>146</b>
<b>64. Les nuisances sonores</b>	<b>147</b>
<b>65. Pollution de l’air et des sols</b>	<b>150</b>
<b>66. Risques technologiques</b>	<b>152</b>



## Introduction

### **Les objectifs de la révision**

Par délibération du 15 décembre 2015, le conseil municipal de Joinville-le-Pont a prescrit la révision du Plan local d'urbanisme de la commune. Le PLU précédent de la commune avait été adopté le 19 décembre 2007.

La délibération du conseil municipal fixe les objectifs suivants pour la révision du PLU de Joinville-le-Pont :

1. Mettre en conformité le plan local d'urbanisme de la commune avec les législations en vigueur, et notamment la loi « Grenelle 2 » ;
2. Poursuivre les actions engagées dans le cadre du PLU en vigueur et les opérations en cours sur le territoire communal :
  - La requalification des zones de centralité de la commune (avenue Galliéni et Hauts-de-Joinville) visant notamment la création de nouveaux logements, pour répondre aux besoins des Joinvillais ;
  - La préservation du cadre de vie des Joinvillais ;
  - La préservation des quartiers pavillonnaires ;
  - L'anticipation des besoins en équipements ;
  - L'encouragement aux mobilités douces ;
  - La prise en compte des risques naturels dans les projets de construction ;
  - L'encouragement à la rénovation de l'habitat ;
  - Le développement de la diversité des fonctions urbaines.

La création de la Métropole du Grand Paris au 1<sup>er</sup> janvier 2016 a entraîné le transfert de la compétence d'élaboration des Plans locaux d'urbanisme aux 12 Établissements Publics Territoriaux créés. La commune de Joinville-le-Pont est membre de l'EPT n° 10, Paris Est Marne et Bois.

En vertu de la délibération du conseil territorial de l'EPT 10 en date du 29 mars 2016, l'EPT a entrepris de poursuivre l'élaboration du PLU engagée par la commune.

### **Le PLU de Joinville-le-Pont adopté en 2007**

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Joinville-le-Pont en vigueur avant l'adoption du PLU révisé a été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 19 décembre 2007.

Le PLU fait l'objet des évolutions suivantes entre 2007 et 2015 :

- la modification n° 1 (31/05/2010) avait pour objet de permettre la réalisation du projet modifié de la ZAC des Hauts de Joinville en créant un secteur UBa afin de garantir la qualité du projet de la ZAC ;
- la modification n° 2 (29/06/2010) avait pour objet de rendre la réalisation de programmes de bureaux plus aisée dans les zones UH et UZ du PLU, zones dont la destination majeure est déjà d'accueillir des activités économiques et tertiaires ;
- la modification n° 3 (28/06/2011) avait pour objet de créer un secteur UBb, de permettre l'implantation du futur Centre Technique Municipal, d'ajouter certains bâtiments et élément remarquables du site « Pathé » à l'inventaire du patrimoine architectural annexé au règlement du PLU, de rectifier les erreurs de frappe et d'intégrer au PLU les modifications successives pour en simplifier la lecture ;
- La modification n° 4 (2/10/2012) avait comme objectif de favoriser le développement d'équipements collectifs dans le Bas

de Joinville. Il s'agissait notamment de permettre la réalisation d'un équipement regroupant trois salles de danse sur la parcelle située au 39 avenue Gallieni ;

- La modification n°5 (15/12/2015) avait pour objectif un toilettage général des règles du PLU pour intégrer les évolutions du règlement imposées par la loi ALUR, notamment la suppression du COS : elle a été adoptée en même temps que le lancement de la procédure de révision du PLU, afin d'assurer la transition entre les deux documents.
- La modification simplifiée n°1 (31/03/2015) avait pour objectif la réduction de l'Emplacement Réservé correspondant à l'emprise du projet de bus TVM-Est mené par le Conseil Départemental du Val-de-Marne ;
- La Déclaration de projet n°1 (29/06/2015) et la mise en compatibilité du PLU qui en découle avaient pour objet de permettre la réalisation d'une opération de 169 logements et d'1 école municipale de 12 classes sur le site « Essilor ».

## Le cadre réglementaire

Depuis l'entrée en vigueur du PLU de Joinville-le-Pont en 2007, le cadre législatif a été modifié à plusieurs reprises. Notons l'adoption de deux textes principaux : la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010, et la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 27 mars 2014.

La loi Grenelle 2 fixe des objectifs dans six domaines principaux :

- Bâtiment et urbanisme : favoriser les économies d'énergie et la production d'énergies renouvelables,
- Transports : favoriser les alternatives au transport routier individuel et de marchandises,
- Énergie et climat : réduire les émissions de gaz à effet de serre,

- Préservation de la biodiversité : élaboration et mise en œuvre des « trames vertes et bleues »,
- Protection sanitaire (nuisances sonores...) et gestion améliorée des déchets,
- Introduction de la notion de « gouvernance écologique », pour encourager la concertation et mieux évaluer les projets de développement des territoires.

Le contenu des Plans locaux d'urbanisme et leur procédure d'élaboration ont été modifiés en conséquence. La présente révision est l'occasion de mettre en conformité le PLU de Joinville-le-Pont avec les nouvelles dispositions prévues dans le cadre de la loi Grenelle.

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), adoptée le 27 mars 2014, modifie en profondeur les contenus des plans locaux d'urbanisme.

Une partie de ses dispositions, à effet immédiat, ont été mises en œuvre dans le PLU de Joinville-le-Pont dans le cadre de la modification n°5 du PLU adoptée le 15 décembre 2015 : suppression du coefficient d'occupation des sols (COS), suppression de la possibilité de fixer une taille minimale pour les terrains constructibles.

Le décret du 28 décembre 2015 modifie l'organisation et le contenu du règlement des plans locaux d'urbanisme.

## L'évaluation environnementale

L'élaboration du PLU de Joinville-le-Pont est soumise à la procédure d'évaluation environnementale en fonction de l'examen au « cas par cas » par l'autorité environnementale, prévue dans le cadre de l'article R104-8 du code de l'urbanisme.

Par décision n°94-006-2017, en date du 4 décembre 2017, faisant suite à sa saisine par l'établissement public territorial ParisEstMarne&Bois, considérée complète en date du 5 octobre 2017, la Mission régionale

d'autorité environnementale d'Ile-de-France a dispensé la révision du PLU de Joinville-le-Pont de la réalisation d'une évaluation environnementale.

## La composition du dossier de PLU

Le Plan local d'urbanisme de Joinville-le-Pont se compose des pièces réglementaires prévues à l'article L.151-2 du Code de l'urbanisme.

- Le Présent rapport de présentation, dont le contenu est régi par les articles suivants du code de l'urbanisme :

### Article L.151-4 du Code de l'urbanisme :

« Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités. »

Cet article de la partie législative du Code de l'urbanisme est complété par les articles suivants de la partie réglementaire de ce même code.

### Article R.151-1

« Pour l'application de l'article [L. 151-4](#), le rapport de présentation :

1° Expose les principales conclusions du diagnostic sur lequel il s'appuie ainsi que, le cas échéant, les analyses des résultats de l'application du plan prévues par les articles [L. 153-27](#) à [L. 153-30](#) et comporte, en annexe, les études et les évaluations dont elles sont issues ;

2° Analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis identifiés par le schéma de cohérence territoriale en vertu du deuxième alinéa de l'article [L. 141-3](#) ainsi que des autres espaces bâtis identifiés par le rapport lui-même en vertu du troisième alinéa de l'article L. 151-4 ;

3° Analyse l'état initial de l'environnement, expose la manière dont le plan prend en compte le souci de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement ainsi que les effets et incidences attendus de sa mise en œuvre sur celui-ci. »

### Article R.151-2

Le rapport de présentation comporte les justifications de :

1° La cohérence des orientations d'aménagement et de programmation avec les orientations et objectifs du projet d'aménagement et de développement durables ;

2° La nécessité des dispositions édictées par le règlement pour la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables et des différences qu'elles comportent, notamment selon qu'elles s'appliquent à des constructions existantes ou nouvelles ou selon la dimension des constructions ou selon les destinations et les sous-destinations de constructions dans une même zone ;

3° La complémentarité de ces dispositions avec les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées à l'article [L. 151-6](#) ;

4° La délimitation des zones prévues par l'article [L. 151-9](#) ;

5° L'institution des zones urbaines prévues par l'article [R. 151-19](#), des zones

urbaines ou zones à urbaniser prévues par le deuxième alinéa de l'article [R. 151-20](#) lorsque leurs conditions d'aménagement ne font pas l'objet de dispositions réglementaires ainsi que celle des servitudes prévues par le 5° de l'article [L. 151-41](#) ;

6° Toute autre disposition du plan local d'urbanisme pour laquelle une obligation de justification particulière est prévue par le présent titre. Ces justifications sont regroupées dans le rapport.

#### Article R.151-4

« Le rapport de présentation identifie les indicateurs nécessaires à l'analyse des résultats de l'application du plan mentionnée à l'article [L. 153-27](#) et, le cas échéant, pour le bilan de l'application des dispositions relatives à l'habitat prévue à l'article [L. 153-29](#). »

- Le Projet d'aménagement et de développement durable, conforme à l'article L.151-5 du Code de l'urbanisme
- Trois orientations d'aménagement conformes aux articles L.151-6 et L.151-7 et R.151-6 à R.151-8 du Code de l'urbanisme, portant sur les secteurs communaux suivants : l'île Fanac (OAP n°1), le site des anciennes usines Pathé (OAP n°2), les terrains des délaissés de l'autoroute (OAP n°3)
- Le règlement, dont le contenu est conforme aux articles L.151-8 à L.151-42 et R.151-9 à R.151-50 du Code de l'urbanisme. Il comporte une pièce graphique, conformément à l'article R.151-10 du Code de l'urbanisme
- Les annexes prévues à l'article L.151-43 du Code de l'urbanisme

## L'organisation du présent rapport de présentation

Le rapport de présentation s'organise en deux documents successifs :

- Document 1 : L'exposé des études et enseignements du diagnostic territorial, conforme à l'article L.151-4 du code de l'urbanisme, ainsi que l'État Initial de l'Environnement conforme aux articles L.151-4 et R.151-1 du code de l'urbanisme, qui vient compléter le diagnostic sur les thématiques suivantes :
- Document 2 : Les justifications des choix effectués dans le PADD, les OAP et le règlement du PLU ; ainsi que l'incidence du PLU sur l'environnement, tel que prévu à l'article R.151-2 du code de l'urbanisme, suivis par les critères d'évaluation des objectifs du PLU révisé, conformément à l'article R.151-4 du code de l'urbanisme.

# Section I : Diagnostic territorial

## 1. Présentation du territoire communal

*11. Localisation de la commune*

*12. Les documents supra-communaux*

*13. Éléments d'histoire du territoire*

2. Diagnostic socio-économique

3. Diagnostic urbain

## 11. Localisation dans l'agglomération

### 11.1. Une commune de petite couronne

La commune de Joinville-le-Pont compte 18 410 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2014 (source : INSEE, Recensement général de la population). Elle est située au Sud-Est de la petite couronne de l'agglomération parisienne, à environ 4,5km du Boulevard périphérique qui marque la limite de la commune de Paris. Elle jouxte directement le bois de Vincennes.

La superficie communale est de 2,31 km<sup>2</sup>, ce qui en fait l'une des plus petites communes du Val-de-Marne. Le territoire de la commune est entièrement urbanisé.

La commune est traversée par la Marne en deux points de son cours : en amont de la boucle de Saint-Maur, à l'Est de la commune, selon un cours en courbe Nord-Est – Sud-Est ; et en aval de la même boucle, à l'ouest de la commune, selon un cours Nord-Sud.

Joinville-le-Pont est voisine de 6 communes (population 2014) :

- Paris, par le bois de Vincennes : 2 229 631 habitants
- Champigny-sur-Marne : 76 450 habitants
- Saint-Maur-des-Fossés : 75 285 habitants
- Saint-Maurice : 14 874 habitants
- Maisons-Alfort : 54 841 habitants
- Nogent-sur-Marne : 31 292 habitants

Le tissu urbain est continu entre ces différentes communes, à l'exception des coupures urbaines représentées par les obstacles naturels du Bois de Vincennes et de la Marne.



Figure 1.1 : Vue aérienne oblique de Joinville-le-Pont et des communes voisines





**Figure 1.2 : localisation de Joinville-le-Pont par rapport aux principaux axes de communication de l'agglomération**

La commune de Joinville-le-Pont est traversée par quatre grands axes de communication qui la relient au reste de l'agglomération :

- L'axe ferroviaire aujourd'hui occupé par le RER A, ligne Est-Ouest du réseau de la RATP, qui permet de relier rapidement depuis Joinville-le-Pont certains des principaux pôles d'emplois de l'agglomération parisienne : le centre de Paris et la Défense vers l'Ouest, Marne la Vallée vers l'Est.
- L'axe routier de l'autoroute A4 : ouverte en 1974, l'autoroute A4 permet de relier le Boulevard Périphérique de Paris vers l'Ouest, et la ville nouvelle de Marne la Vallée vers l'Est. Cette autoroute constitue un important axe de transit en direction de l'Est de la France et de l'Europe depuis Paris. Sur cette section, l'autoroute A4 est commune avec l'A86, anneau de contournement autoroutier de Paris, et permet donc de relier efficacement l'ensemble de la petite couronne parisienne.
- L'axe routier de l'ancienne nationale n°4 de Paris à Strasbourg : jusqu'aux années 60 et la construction de l'autoroute A4, cet axe routier structurant était très fréquenté, notamment par le trafic de transit. Le développement urbain de Joinville-le-Pont a suivi aux XIXème et XXème siècles pour partie le tracé de cet axe (avenue Gallieni) ;
- L'axe fluvial de la Marne, encore aujourd'hui emprunté par un trafic de péniches de fret et de bateaux de loisirs, mais d'une importance faible au regard des autres axes aujourd'hui. Historiquement, le poids de cet axe a toutefois été bien plus important.

La commune est donc particulièrement bien intégrée et reliée au reste de l'agglomération parisienne.

## 112. Joinville-le-Pont dans l'EPT 10

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la commune de Joinville-le-Pont est membre de l'Établissement Public Territorial n° 10, « Paris Est Marne et Bois ». Elle n'était auparavant membre d'aucune intercommunalité.

L'EPT 10 fait partie des 13 établissements publics territoriaux créés au 1<sup>er</sup> janvier 2016 par la loi NOTRe. Il est constitué de 13 communes d'inégales populations et superficies, comme le montre le tableau ci-contre.

Joinville-le-Pont fait partie des plus petites communes de l'EPT 10. La commune occupe toutefois une situation centrale dans ce territoire structuré autour de la Marne.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, l'EPT 10 exerce de plein droit les compétences suivantes :

- Politique de la ville
- Construction, aménagement, entretien et fonctionnement d'équipements culturels, socioculturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt territorial ;
- Assainissement et eau ;
- Gestion des déchets ménagers et assimilés ;
- Action sociale d'intérêt territorial, à l'exception de celle mise en œuvre dans le cadre de la politique du logement et de l'habitat.
- Élaboration d'un plan local d'urbanisme intercommunal, et gestion des procédures d'évolution des plans locaux d'urbanisme communaux ;
- Élaboration d'un plan climat air énergie intercommunal.

Commune	Superficie (km <sup>2</sup> )	Population au 1 <sup>er</sup> janvier 2014
<b>Bry-sur-Marne</b>	3.35	16 542
<b>Champigny-sur-Marne</b>	11.3	76 450
<b>Charenton-le-Pont</b>	1.85	30 774
<b>Fontenay-sous-Bois</b>	5.58	53 272
<b>Joinville-le-Pont</b>	2.31	18 410
<b>Le Perreux-sur-Marne</b>	3.96	33 720
<b>Maisons-Alfort</b>	5.35	54 841
<b>Nogent-sur-Marne</b>	2.8	31 292
<b>Saint-Mandé</b>	0.92	22 275
<b>Saint-Maur-des-Fossés</b>	11.25	75 285
<b>Saint-Maurice</b>	1.43	14 874
<b>Villiers-sur-Marne</b>	4.33	28 278
<b>Vincennes</b>	1.91	49 136
<b>Total EPT 10</b>	56.33	505 149

**Figure 1.3 : Les communes de l'EPT 10 et leur population**



Document	Date d'approbation	Procédure de révision éventuelle en cours au 1/02/2017
Schéma directeur de la région île de France (SDRIF)	Adopté le 28 décembre 2013	Aucune
Plan de déplacements urbains de la région île de France (PDUIF)	Adopté le 19 juin 2014	Aucune
Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)	Adopté le 21 octobre 2013	Aucune
Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau : SDAGE SEINE-Normandie 2016-2021	Adopté le 5 novembre 2015	Aucune
Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie SRCAE	Adopté le 14/12/2012	Aucune

**Figure 1.4 : tableau recensant les documents supra-communaux**

## 12. Les documents supra-communaux

Le Plan local d'urbanisme de Joinville-le-Pont doit tenir compte d'un certain nombre de documents de planification d'échelle supérieure, ainsi que des projets urbains d'intérêt métropolitains qui impactent son territoire.

La commune de Joinville-le-Pont ne fait partie d'aucun SCOT (Schéma de cohérence et d'organisation territoriale) à la date d'adoption de son PLU. En conséquence, le principe dit du « SCOT intégrateur », énoncé par la loi Grenelle 2 portant engagement national pour l'environnement en date du 12 juillet 2010 ne s'y applique pas.

Dans ce cas de figure particulier, le PLU doit s'inscrire dans un rapport de compatibilité direct avec les documents de planification supérieurs à l'échelle régionale. En Ile de France, il s'agit du Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), adopté le 28 décembre 2013 (voir tableau ci-contre).

Le présent paragraphe identifie, pour chacun des documents supra communaux les points de compatibilité et les prescriptions qui s'imposent au PLU de Joinville-le-Pont.

## 121. Le Schéma Directeur de la région Ile-de-France

Le Schéma Directeur de la région île de France (SDRIF) constitue le document cadre essentiel du territoire de Joinville-le-Pont Il a été adopté par délibération du conseil régional d'île de France en date du 28 décembre 2013. Le PLU de Joinville-le-Pont doit être compatible avec les orientations du SDRIF.

Plusieurs dispositions concernent le territoire de Joinville-le-Pont :

- Les secteurs de développement à proximité des gares

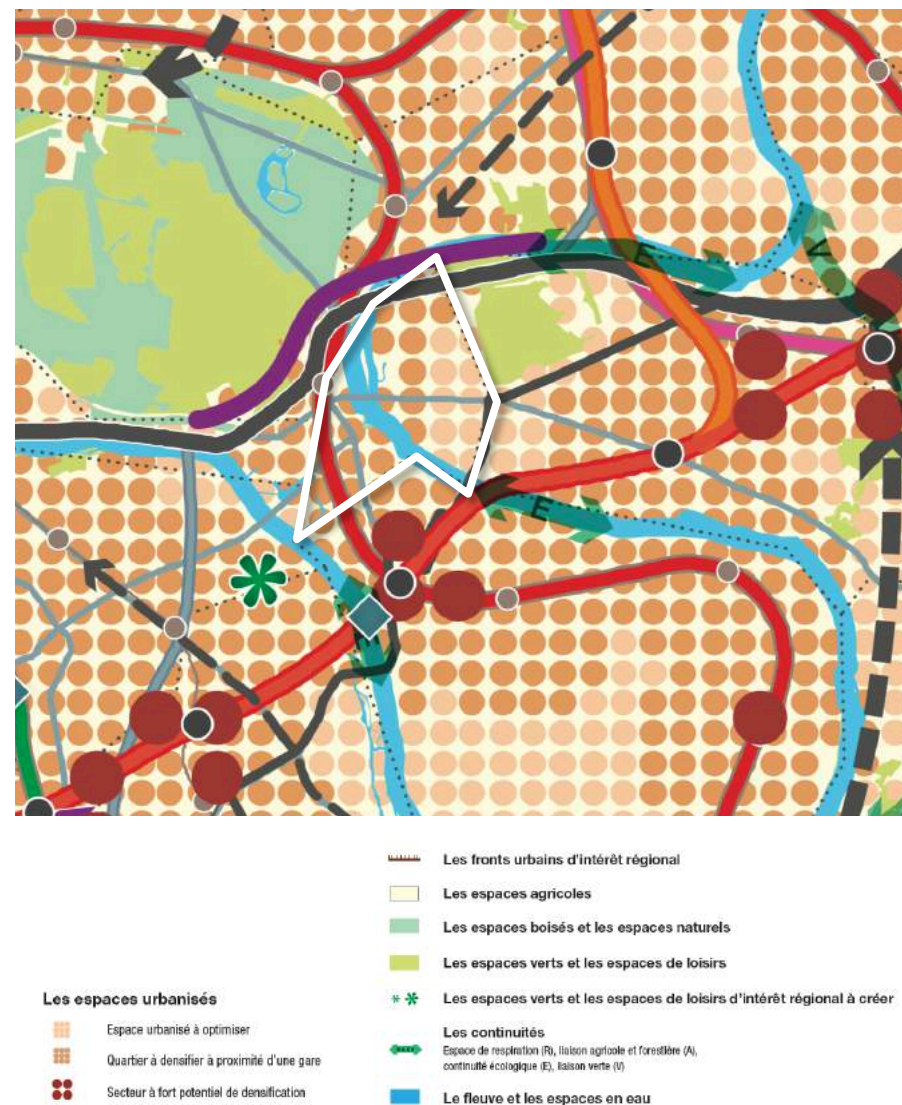
Joinville-le-Pont appartient aux communes de l'agglomération centrale (414 communes) de la métropole francilienne et une partie des espaces urbanisés du territoire communal fait partie des « secteurs de développement à proximité des gares ». A ce titre, à horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible dans les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare (soit l'ensemble du territoire communal). Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.

- Une élévation de la densité humaine et espaces urbanisés à optimiser

A l'échelle de la commune le SDRIF fixe une augmentation minimale de la densité humaine (habitants et emplois) et de la densité des espaces urbanisés.

Les « espaces à urbaniser à optimiser », où l'objectif est une densification de +10% : ils concernent environ 30% de la commune,

Les « quartiers à densifier à proximité d'une gare », dans un rayon de 1000 mètres autour d'une gare du Grand Paris Express, et 500 mètres autour d'une station de transports en commun, où l'objectif est une densification de +15% : ils concernent environ 70% de la commune.



**Figure 1.5 : Extrait de la carte de destination des sols du SDRIF appliqué à la commune de Joinville-le-Pont**

Action du PDUIF	Détail de l'action	Pièce du PLU concernée
<b>Action 1.1 : Agir à l'échelle locale pour construire une ville mieux adaptée à l'usage de modes de transports alternatifs à la voiture particulière - recommandations</b>	Orienter l'urbanisation à proximité des axes de transport collectifs	PADD, plan de zonage, règlement
<b>Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos - prescription</b>	Normes minimales de stationnement pour les vélos dans les constructions neuves	règlement
<b>Action 5.3 : Encadrer le développement du stationnement privé - prescription</b>	Normes plafond de stationnement dans les constructions neuves	règlement
<b>Action 7.4 : contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandise et optimiser les conditions de livraison - recommandations</b>	Normes de réalisation de places de livraisons	règlement

**Figure 1.6 : Les prescriptions et recommandations du PDUIF applicables au territoire communal**

## 122. Le Plan de déplacements urbains régional

Le Plan de déplacements urbains d'Île de France (PDUIF) a été adopté le 19 juin 2014 par le conseil régional d'Île de France.

Il décline les objectifs régionaux en matière d'évolutions des déplacements urbains pour les années à venir, articulés autour de huit défis :

- Défi n° 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs,
- Défi n° 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs,
- Défi n° 3 : redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement,
- Défi n° 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo,
- Défi n° 5 : Agir sur les conditions d'usages des modes individuels motorisés,
- Défi n° 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements,
- Défi n° 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train,
- Défi n° 8 : Faire des franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Pour chacun de ces défis, le PDUIF prévoit deux types de mesures : des recommandations et des prescriptions, ces dernières ayant valeur réglementaire et s'imposant au PLU de Joinville-le-Pont. Le PLU de Joinville-le-Pont doit être compatible avec les prescriptions listées ci-contre (figure 1.7 ci-contre), et plus globalement contribuer à la réalisation des « défis » ou objectifs du PDUIF.

Les prescriptions qui s'imposent au PLU de Joinville-le-Pont concernent donc les normes des espaces de stationnement privé, pour les voitures particulières ainsi que pour les deux-roues non motorisés. Le Plan local d'urbanisme de Joinville-le-Pont a été mis en conformité avec ces dispositions lors de la modification n° 5 du PLU adoptée le 15/12/2015.



## 123. Le Schéma régional de cohérence écologique

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) a été adopté en 2013 par le conseil régional d'Île de France. Il présente les dispositions applicables à l'échelle de la région en matière de préservation des continuités écologiques, en définissant notamment une « trame verte et bleue » selon les objectifs du Grenelle de l'environnement.

L'extrait de la carte régionale page suivante présente les prescriptions qui s'appliquent sur le territoire de Joinville-le-Pont.

En matière de trame bleue, le cours de la Marne et ses berges sont identifiés comme une continuité écologique majeure à préserver, notamment au niveau du barrage de Joinville-le-Pont, au Sud de la commune, identifié comme une rupture de continuité écologique à résorber.

En matière de trame verte, le territoire de Joinville-le-Pont ne comprend aucun espace vert d'intérêt régional identifié. Toutefois, il est concerné par les prescriptions s'appliquant à deux grands espaces boisés voisins : le Bois de Vincennes à Paris, et le Parc du Tremblay à Champigny-sur-Marne. La continuité écologique entre ces deux espaces, telle qu'identifiée sur la carte du SRCE, est toutefois située sur le territoire de la commune de Nogent-sur-Marne, en rive droite du cours d'eau.

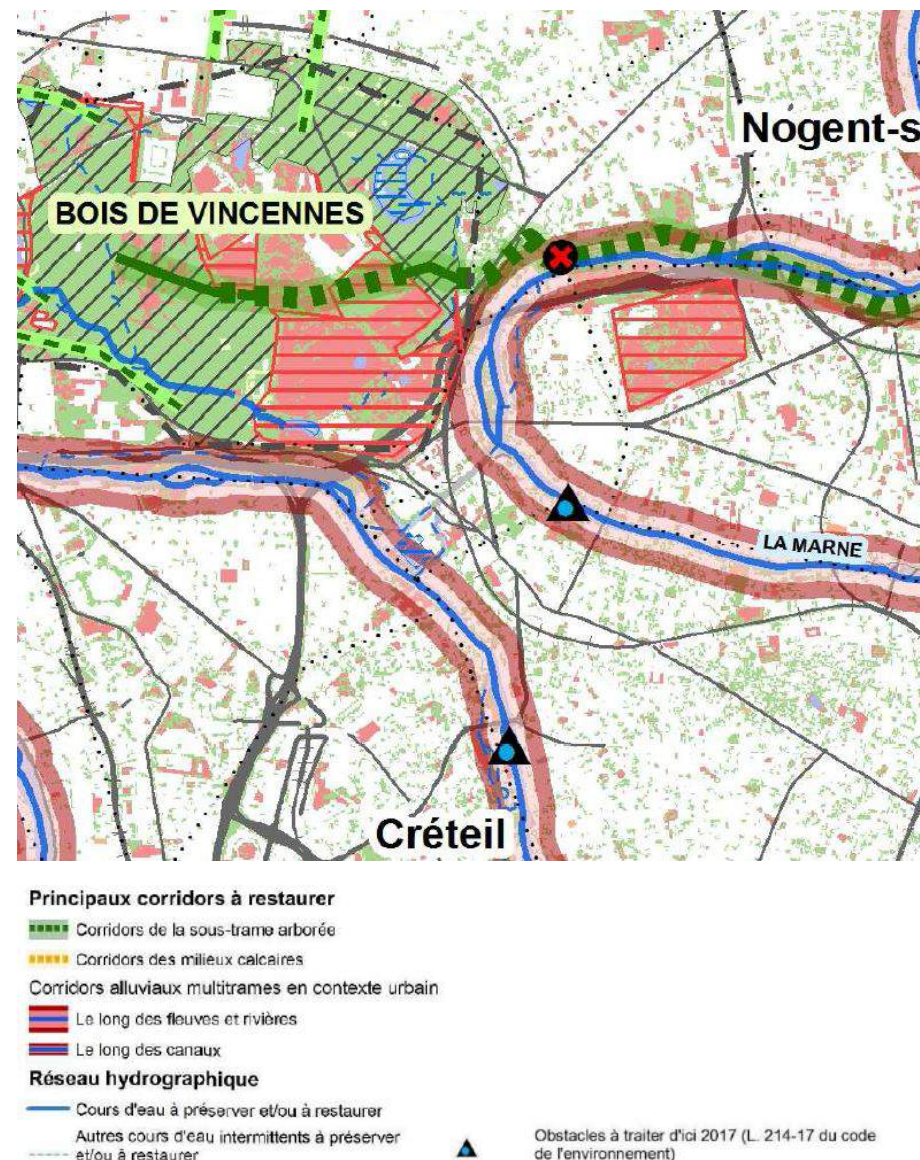


Figure 1.8 : extrait de la carte du SRCE d'Île de France concernant la commune de Joinville-le-Pont

## 124. Les autres documents supra-communaux à prendre en compte

### ◆ Le SRCAE et le PCAEM

Le Schéma régional climat, air et énergie (SRCAE) d'Île de France approuvé par le conseil régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le préfet de région le 14 décembre 2012, fixe des orientations aux horizons 2020 et 2025 en matière d'efficacité énergétique, de développement des énergies renouvelables, d'amélioration de la qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique.

Il définit trois grandes priorités régionales :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40% du nombre d'équivalents logements raccordés d'ici 2020
- La réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combiné à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote)

Le PCAEM constitue la déclinaison à l'échelon territorial du SRCAE. Il devra être adopté avant la fin 2018 par l'Établissement public territorial n° 10.

En application de l'article L.131-5 du code de l'urbanisme, le PLU doit prendre en compte les dispositions du PCAEM. En l'absence de PCAEM adopté, comme c'est le cas pour Joinville-le-Pont, le PLU doit prendre en compte les objectifs du SRCAE.

### ◆ Le plan de protection de l'atmosphère

Le Plan de protection de l'atmosphère d'Île de France est actuellement en cours de révision. Le département du Val-de-Marne est compris dans la

zone sensible pour la qualité de l'air définie par le PPA d'Île de France. Le PLU devra être compatible avec ses dispositions.

### ◆ Le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021

Le SDAGE Seine Normandie est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Il énonce 6 objectifs principaux :

- La diminution des pollutions ponctuelles des cours d'eau
- La diminution des pollutions diffuses
- La protection de la mer et du littoral
- La restauration des milieux aquatiques
- La protection des captages pour l'alimentation en eaux potables
- La prévention du risque d'inondation.

### ◆ Le SAGE Marne-Confluence

Le SDAGE se déclinera à terme dans le SAGE Marne-Confluence, sur un périmètre plus restreint, qui est en cours d'élaboration (l'enquête publique s'est déroulée au printemps 2017).

Les éléments détaillés relatifs à la ressource en eau sont développés dans l'état initial de l'environnement du présent rapport de présentation.



## 13. Éléments d'histoire du territoire

### 131. Les origines du site urbain : le franchissement de la Marne

#### ◆ Un site de pont

Le site d'implantation de Joinville-le-Pont est d'abord lié à la facilité du franchissement de la Marne. La présence de l'île Fanac permet une traversée aisée avant même l'implantation d'un pont. Ce point de passage prend une valeur décisive dans les échanges avec la partie Est du bassin parisien, en constituant l'un des premiers ponts sur la Marne depuis son confluent avec la Seine.

La commune faisait partie des terres appartenant au couvent de Saint Pierre des Fossés, qui avait accueilli le 13 novembre 868, les reliques de Saint-Maur et était donc devenue l'abbaye de Saint-Maur-des-Fossés.

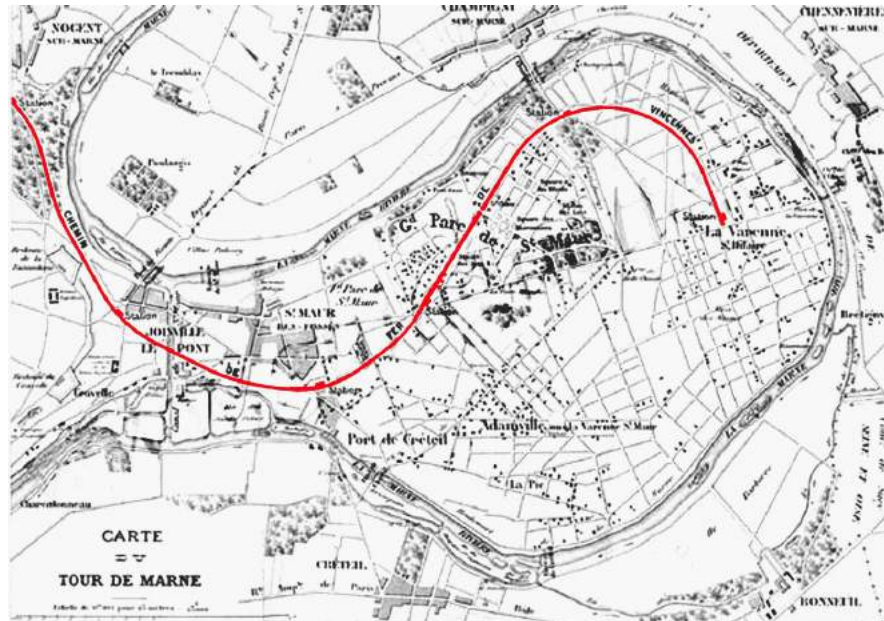
En 1205 l'archevêque Eude de Sully dote l'abbaye d'un pont sur la Marne dénommé « Pons Olini », « Pont Olin », puis « Pont au lin ». Sur les rives s'installent des auberges pour les bateliers de la Marne et se constitue vers 1259 le hameau de « Pont des Fossés », puis « Pont de Saint-Maur » et enfin « Branche du Pont de Saint-Maur ». Une chapelle dédiée à Saint-Léonard est édifée pour les bateliers.

#### ◆ Un axe stratégique

Très tôt, l'itinéraire du Pont-de-Joinville devient vital pour les échanges entre Paris et la Brie. Le pont constitue progressivement l'un des itinéraires qui relie la capitale aux frontières de l'Est, via la route royale dont le tracé est repris par la Nationale 4 (aujourd'hui RD4) et qui a à l'origine pour destination Vitry-le-François. Joinville-le-Pont devient l'un des points de passage pour les voyageurs et les marchandises qui gagnent l'Est de la France via la rive gauche de la Marne. Le pont est d'abord construit en bois et abrite deux moulins et une garnison permanente. En 1590, la garnison qui tient tête aux troupes du roi de Navarre Henri IV vaut à la ville et au pont d'être démolie. En 1716-1718 il sera reconstruit en pierre, et en 1937 il laissera la place au pont actuel.



Figure 1.9 : Le territoire communal selon la carte de Cassini, établie en 1756 (source : Géoportail)



**Figure 1.10 : L'urbanisation de la commune à l'arrivée du chemin de fer en 1855 (source : carte d'état major, géoportail).**

Toutefois, le Pont de Joinville ne donne pas lieu à l'installation d'un noyau urbain, en dehors d'un hameau qui atteint 190 habitants selon le recensement réalisé à la Révolution Française en 1790. C'est à cette époque que la commune proclame son « indépendance » de sa voisine Saint-Maur, sous le nom de « La Branche du Pont de Saint-Maur ». Du point de vue du tissu urbain, le hameau est intégré aux faubourgs de Saint-Maur, dont le centre-ville est à l'époque situé proche de l'Abbaye, qui est immédiatement voisine de la limite communale de Joinville-le-Pont au Sud.

Le territoire communal en rive gauche est alors occupé par le château de Polangis et son parc, au Nord du tracé de la route royale.

### **132. L'arrivée du chemin de fer et l'âge d'or des guinguettes**

#### **♦ L'essor du XIX<sup>ème</sup> siècle : l'arrivée du chemin de fer**

C'est en 1830, que le Conseil municipal décide de changer le nom d'origine « Branche du pont de Saint-Maur » en « Joinville-le-Pont ». La commune naît officiellement le 29 août 1831 par une ordonnance de Louis-Philippe et compte à peine 580 habitants principalement regroupés autour de la rue du Pont (actuellement rue Jean Mermoz sur la rive droite) et des vestiges de la chapelle Saint-Léonard.

Sous le Second Empire (1852-1870), Joinville gagne ses lettres de noblesse et connaît un succès croissant. En 1855, l'Impératrice Eugénie fait construire à Joinville la ferme de la faisanderie à l'extrémité du plateau de Gravelle. Elle se situe non loin de l'école de gymnastique et d'escrime chargée de former les maîtres de gymnastique pour l'armée, établie en 1852. Les riches aristocrates du Second Empire sont attirés par les paysages et la verdure des bords de Marne, à l'écart de l'industrialisation naissante de l'agglomération.

En 1855 débutent les travaux de chemin de fer de la ligne Bastille-La Varenne. Le maître d'ouvrage est la Compagnie des chemins de fer de l'Est.



Le 22 septembre 1859 un premier train circule sur les 17km de trajet en courbe qui dessert Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Joinville-le-Pont, et Saint-Maur. De façon classique dans la proche banlieue parisienne, c'est la construction de ce chemin de fer qui entraîne le développement urbain de la commune.

Chose rare sous le Second Empire, cette ligne est principalement destinée aux transports de voyageurs et non à l'industrie et au commerce. Elle est conçue pour relier Paris au Bois de Vincennes et aux guinguettes des bords de Marne.

Un chroniqueur de l'époque explique cette vocation: " *L'est de Paris vient d'être doté d'un chemin de fer de banlieue [...] on n'ignorera plus que Vincennes comme Boulogne a ses lacs et ses chalets, que la Marne comme la Seine a des bords charmants où les touristes pourront jouir des plus ravissants points de vue* ". La plus forte fréquentation était enregistrée le dimanche, surtout à Joinville-le-Pont. La mode du canotage, venue d'Angleterre, fait entrer Joinville dans un véritable âge d'or : guinguettes, passeurs, loueurs et constructeurs de canots s'installent un peu partout.

#### ♦ La mode du canotage

Joinville devient rapidement un lieu de villégiature pour les parisiens qui recherchent le calme des bords de marne.

Une arrivée massive de nouveaux habitants permet au centre historique de la commune de se développer considérablement, particulièrement autour de la rue de Paris. Au début du siècle la rue de Paris est élargie et pavée. Elle accueille une ligne de tramway.

Les villas s'installent d'abord au plus près du chemin de fer, sur les bords de Marne en rive droite (quai du barrage et quai de la Marne), et sur l'île Fanac.

En rive gauche, le premier lotissement est situé au Sud du Château de Polangis, au niveau de l'actuel square Palissy, en 1860. Le lotissement de Polangis dans l'ancien parc du Château commence à être loti en 1881.

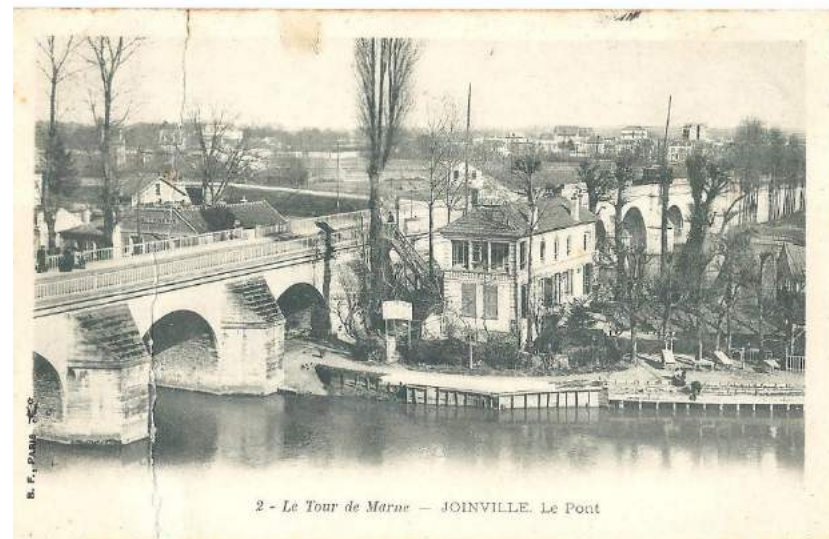


Figure 1.11 : Carte postale du Pont de Joinville et de la guinguette de la pointe de l'île Fanac, début XXème siècle



Figure 1.12 : Carte postale du centre-ville de Joinville-le-Pont, 1907





**Figure 1.13 : Photographie aérienne de Joinville-le-Pont en 1950 (source : Géoportail)**

La commune connaît une véritable explosion démographique pour atteindre 8 349 habitants en 1911, puis 14 151 en 1936.

L'arrivée de l'automobile participe au déclin de cette popularité liée à la Marne : les parisiens peuvent plus facilement gagner la campagne et la côte Normande. C'est en 1956 qu'une chanson fait à nouveau connaître le nom de Joinville dans la France entière : "Chez Gégène", interprétée par Roger Pierre et Jean-Marc Thibault.

En parallèle, l'hippodrome de Vincennes qui ouvre en 1863 et les gymnastes de la célèbre école de Joinville contribuent à la renommée de la commune. Jusqu'en 1929, ces équipements sont situés sur le territoire de Joinville-le-Pont, avant que l'ensemble du Bois ne soit rattaché à la ville de Paris. La commune perd alors 103 hectares, soit le tiers de sa superficie.

#### ♦ **Le début du XX<sup>ème</sup> siècle marqué par les industries cinématographiques**

L'industrie cinématographique française se développe au début du XX<sup>ème</sup> siècle autour de deux entreprises rivales, Pathé et Gaumont.

Charles Pathé, par peur des incendies, décide de diversifier ses lieux de production. Il trouve à Joinville un vaste terrain vide près du pont, proche de Paris et de Vincennes. Dès 1906, l'usine de Joinville est chargée de perforer les bandes de films vierges, de les impressionner avec les négatifs réalisés à Vincennes, de les développer, fixer, laver et sécher et enfin de les expédier. L'usine de Joinville (dont certains bâtiments sont des constructions Eiffel) englobera les ateliers de traitement et les ateliers de fabrication des appareils Pathé-Baby et Pathé-Rural.

En 1920 Charles Pathé vend ses studios (Vincennes et Montreuil) ainsi que son appareil de production (l'usine de Joinville et la fabrication des projecteurs Pathé Rural) à la nouvelle Société Pathé Consortium Cinéma.

La fusion des laboratoires Pathé et Gaumont a lieu en 1947. Ensemble, ils forment la GTC (Société Générale de Travaux Cinématographiques). Elle développe les rushes négatifs tournés dans les studios voisins ou à l'extérieur. Chaque semaine, GTC tire les quelques 350 copies des « Actualités Pathé ». Chaque mois, ce sont 1 million et demi de mètres de pellicules qui sont produits par l'usine GTC soit 20 000 Km de films par an. GTC assure également des trucages de laboratoire et la réalisation des « effets spéciaux » (textes des génériques et bandes-annonces).

Ces activités occupent le site jusqu'en 1987, lorsque les activités cinématographiques quittent définitivement Joinville pour Bry-sur-Marne.

Aujourd'hui, le site a conservé sa vocation d'activités, et le patrimoine bâti a été sauvegardé.

### 133. Les vagues d'urbanisation de la commune

L'urbanisation de Joinville-le-Pont s'opère en plusieurs phases successives (voir carte ci-contre).

Une première phase d'urbanisation pavillonnaire a lieu au XIX<sup>ème</sup> siècle, en rive droite, autour du noyau urbain d'origine situé entre le Pont et Saint-Maur. Les bords de Marne et l'île Fanac sont lotis de Villas implantées sur des parcelles assez grandes, bénéficiant de la proximité du chemin de fer.

Après la première Guerre Mondiale, qui marque une rupture dans le rythme d'accroissement de la banlieue, la crise du logement prend une tournure aiguë et le rythme de construction des lotissements pavillonnaires s'accélère. On assiste alors entre 1919 et 1930 à l'achèvement des lotissements du château de Polangis et de Palissy. En 1950, l'ensemble de la commune est couvert d'habitat pavillonnaire.

L'après-guerre voit une rupture dans les formes d'urbanisation de la commune, avec l'implantation d'ensembles d'immeubles collectifs. Une première vague voit la construction d'ensemble de gabarit moyen, souvent en briques, dans les années 1950.

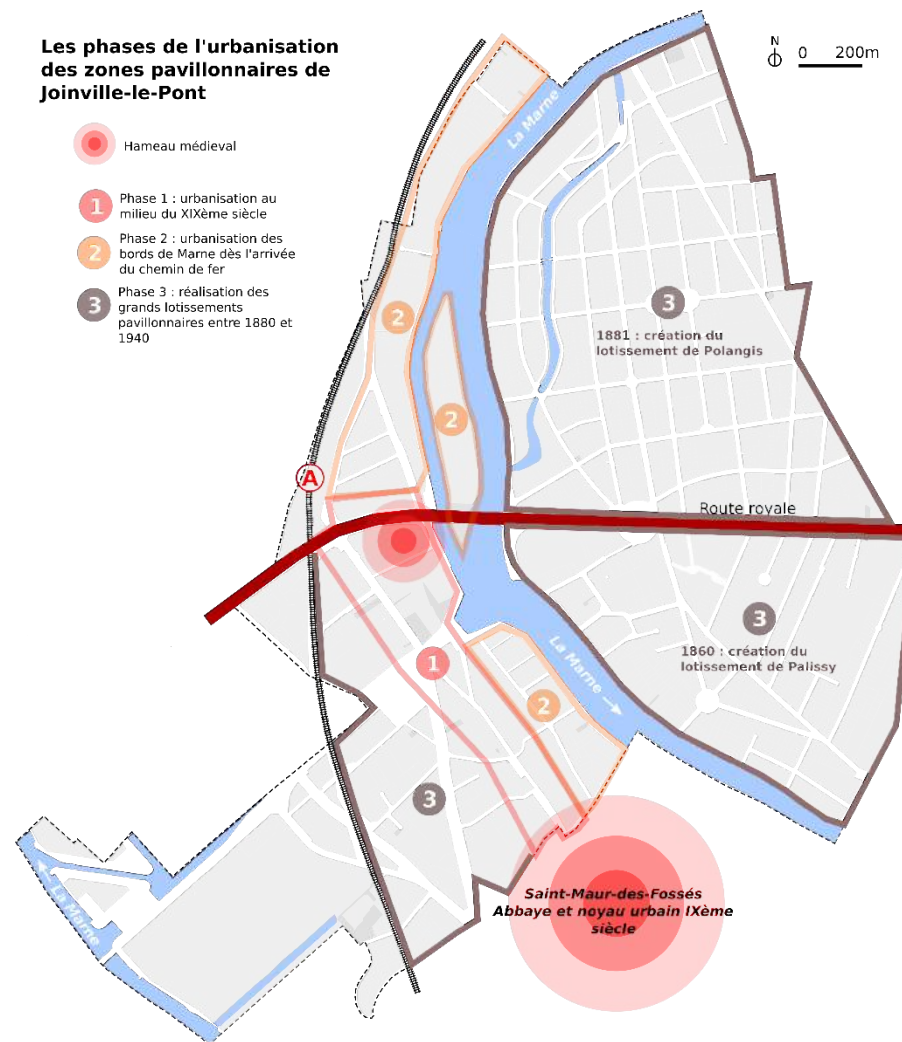


Figure 1.14 : les phases d'urbanisation des zones pavillonnaires de Joinville-le-Pont



**Figure 1.15 : les opérations de rénovation urbaine à Joinville-le-Pont, 1950-2020**

Dans les années 1960 à 1970, les immeubles prennent la forme de « tours » et « barres » de type Grands ensembles, notamment dans le quartier de l'Europe et dans le centre-ville.

La construction de l'autoroute A4 en viaduc au-dessus de la Marne, en 1975, bouleverse le paysage des bords de Marne. Cette partie de l'infrastructure est un tronçon commun avec l'A86, qui vient trancher dans le tissu pavillonnaire de Polangis. Pour le centre de la commune, sa construction a toutefois un effet positif en entraînant un très important délestage du trafic de transit, qui empruntait la nationale 4, vers ce nouvel axe.

Depuis les années 1980, les opérations de rénovation urbaine se sont succédées sur le territoire communal. Il s'agit tout d'abord du quartier des Canadiens voué jusqu'en 1987 aux activités hippiques. Le déclin de ces activités a motivé un réaménagement du quartier en un ensemble de logements et d'activités, réalisé sous forme de Zone d'aménagement concertée (ZAC). Le quartier des Studios, devenu une friche industrielle depuis le départ des industries cinématographiques, est rénové à la fin des années 1990 pour accueillir un programme de logements et d'équipements, la ZAC des Studios. Les bâtiments les plus emblématiques de l'architecture des studios sont conservés et accueillent aujourd'hui des activités économiques diversifiées.

Plus récemment, la rénovation urbaine se concentre sur le centre-ville, avec la réalisation en cours de la ZAC des Hauts-de-Joinville et le réaménagement du site ESSILOR (voir carte ci-contre). Le territoire communal est aujourd'hui en pleine mutation, ajoutant une nouvelle strate de constructions à une histoire urbaine déjà riche.

### *Enjeux et besoins pour la révision du PLU*

#### *Localisation dans l'agglomération*

- Tenir compte du contexte urbain de la commune et des dynamiques urbaines de la petite couronne parisienne
- Favoriser les dynamiques intercommunales et prendre en compte les projets urbains voisins

#### *Cadre règlementaire*

- Traduire les objectifs généraux du SDRIF d'augmentation de la densité humaine de 15% sur le territoire communal en 2030
- Respecter les prescriptions du PDUIF dans les politiques de déplacement et contribuer à la réalisation des objectifs, notamment de développement des modes actifs de déplacement
- Préserver la continuité écologique identifiée par le SRCE constituée par la Marne
- Traduire les objectifs du SRCAE et du PPA d'île de France à l'échelle communale
- Traduire les objectifs du SDAGE à l'échelle communale



# I. Diagnostic territorial

## 1. Présentation du territoire

## **2. Diagnostic socio-économique du territoire de Joinville-le-Pont**

*21. Évolutions démographiques*

*22. Caractéristiques sociologiques de la population*

*23. Caractéristiques du parc de logement*

*24. Emploi, activités, commerces*

*25. Équipements publics*

*26. Modes de déplacements des Joinvillais*

## 3. Diagnostic urbain

## 21. Évolutions démographiques

### 211. Une hausse rapide de la population communale

#### ◆ Un rythme d'accroissement rapide depuis 2008

La population de la commune de Joinville-le-Pont s'élève à 18 410 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2014, selon la population légale publiée par l'INSEE au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Il s'agit du maximum démographique historique de la commune depuis sa création, dépassant le précédent pic de population de 17 797 atteint en 1962 (figure 2.1 ci-contre).

Après un point bas démographique à moins de 17 000 habitants en 1990, la population communale connaît une hausse constante depuis une vingtaine d'années. Les années 1990 voient en effet le début d'une importante politique de rénovation urbaine à Joinville-le-Pont, avec la réalisation des logements des ZAC des Canadiens et des Studios. On note une accélération récente de cette hausse, qui depuis 2009 atteint en moyenne 1% par an, sans que ne soient encore pris en compte les logements de la ZAC des Hauts-de-Joinville encore en chantier (figure 2.2).

#### ◆ Un solde naturel très excédentaire, un solde migratoire devenu positif

Selon les données de l'INSEE, cette hausse est principalement due à un solde naturel positif. Comme dans l'ensemble de l'île de France, le solde migratoire a longtemps été négatif à Joinville-le-Pont. L'accroissement du solde migratoire est cependant très important ces dernières années, ce qui témoigne de la forte attractivité de la commune, tandis que le solde naturel est resté stable, à un niveau élevé (figure 2.3 ci-contre).

La commune de Joinville-le-Pont connaît donc une forte croissance démographique, en cours d'accélération. Cette dynamique est appelée à se poursuivre du fait des nombreux projets de logements en cours de réalisation. Il est à noter que cet accroissement démographique est réalisé sans consommation d'espace non urbanisé, et uniquement par densification du tissu urbain existant.

Année	1990	1999	2008	2014
Population	16 657	17 117	17 368	18 410
Taux d'accroissement annuel	(1982-1990) -0.20%	(1990-1999) +0.31%	(1999-2008) +0.16%	(2008-2014) +0.99%

**Figure 2.1 : l'évolution de la population communale de Joinville-le-Pont depuis 1990 (source : INSEE, RGP)**

Année	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Population	17368	17607	17802	17953	18020	18124	18410
Évolution annuelle (%)	0,38	1,38	1,11	0,85	0,37	0,58	1,58

**Figure 2.2 : l'évolution annuelle de la population de Joinville-le-Pont 2008-2014 (source : INSEE, RGP)**

Période	1990-1999	1999-2008	2008-2013
Hausse de la population due au solde migratoire (en % par an)	-0.2 %/an	-0.5%/an	+0.2%/an
Hausse de la population due au solde naturel (en % par an)	+0.3%/an	+0.7%/an	+0.7%/an
Évolution totale de la population (en % par an)	+0.3%/an	+0.2%/an	+0.9%/an

**Figure 2.3 : solde migratoire et solde naturel entre 1990 et 2013 à Joinville-le-Pont (source : INSEE, RGP)**

Commune	Population légale 2008	Population légale 2014	Taux d'accroissement annuel
Bry-sur-Marne	15 316	16 542	<b>+1,3%</b>
Champigny-sur-Marne	75 142	76 450	<b>+0,3%</b>
Charenton-le-Pont	28 571	30 774	<b>+1,3%</b>
Fontenay-sous-Bois	52 848	53 272	<b>+0,1%</b>
Joinville-le-Pont	17 368	18 410	<b>+1,0%</b>
Le Perreux-sur-Marne	32 250	33 720	<b>+0,8%</b>
Maisons-Alfort	52 852	54 841	<b>+0,6%</b>
Nogent-sur-Marne	30 852	31 292	<b>+0,2%</b>
Saint-Mandé	22 518	22 275	<b>-0,2%</b>
Saint-Maur-des-Fossés	75 724	75 285	<b>-0,1%</b>
Saint-Maurice	14 558	14 874	<b>+0,4%</b>
Villiers-sur-Marne	27 457	28 278	<b>+0,5%</b>
Vincennes	48 118	49 136	<b>+0,4%</b>
Total EPT 10	493 574	505 149	<b>+0,4%</b>

**Figure 2.4 : évolution de la population des communes de l'EPT10 entre 2008 et 2014**

### ♦ Un contexte urbain dynamique

Sur la période la plus récente (2008-2014), le rythme annuel d'accroissement de la population de la commune de Joinville-le-Pont est plus de deux fois supérieur au rythme moyen d'accroissement de la population des communes de l'EPT10, comme le montre le tableau ci-contre (figure 3.4).

On constate toutefois qu'une large majorité des communes de l'EPT10 connaissent un accroissement de leur population sur la période. La dynamique démographique de Joinville-le-Pont n'est donc pas isolée, et correspond à celle de son environnement proche.

À l'échelle de l'Île-de-France, le taux d'accroissement annuel de la population sur la période 2008-2013 a atteint 0,52%. La commune de Joinville-le-Pont est donc particulièrement dynamique démographiquement au sein de la région.

## 212. Une population inégalement répartie selon les quartiers

### ♦ Une densité de population contrastée selon les quartiers

La population communale est inégalement répartie selon les différents quartiers. Le calcul des densités de population à l'hectare met en évidence une différenciation nette entre les quartiers centraux de la commune, dont la densité dépasse les 120 hab. à l'hectare, et les quartiers périphériques (Polangis et Leclerc) dont la densité est plus de deux fois inférieure (40 à 50 habitants à l'hectare) (figure 3.5 ci-contre).

Cet écart de densité n'a rien d'exceptionnel en petite couronne, territoire où les formes urbaines sont particulièrement hétérogènes.

Il est toutefois nécessaire de préciser que ces chiffres ne prennent pas en compte les nouveaux logements de la ZAC des Hauts-de-Joinville dans le centre-ville.

### ♦ Une hausse démographique qui se concentre dans certains quartiers

Entre 2008 et 2013, la hausse de la population se concentre principalement sur les iris proches du centre-ville : « Jaurès » et « Péri ». La faiblesse de la hausse démographique de l'iris du centre-ville est à nuancer par le biais introduit dans les statistiques par le chantier de la ZAC des Hauts-de-Joinville. Au 1<sup>er</sup> janvier 2013, date retenue par l'INSEE, une partie des anciens logements du site ont été détruits, et aucun chantier n'est achevé. En tenant compte des nouveaux logements de la ZAC, la hausse anticipée dans le quartier des Hauts-de-Joinville est comparable à celle des autres quartiers centraux de la commune.

A l'inverse, les iris de Polangis et d'une partie de Palissy connaissent une légère baisse démographique ou une stagnation. Les iris Jaurès et Péri connaissent quant à eux une très forte hausse démographique. Cette hausse s'explique non pas par l'importance des projets de logements, mais par la hausse de la taille des ménages dans ces deux iris : +0,22 personnes/ménages dans l'iris Péri et +0,17 personnes/ménages dans l'iris Jaurès.

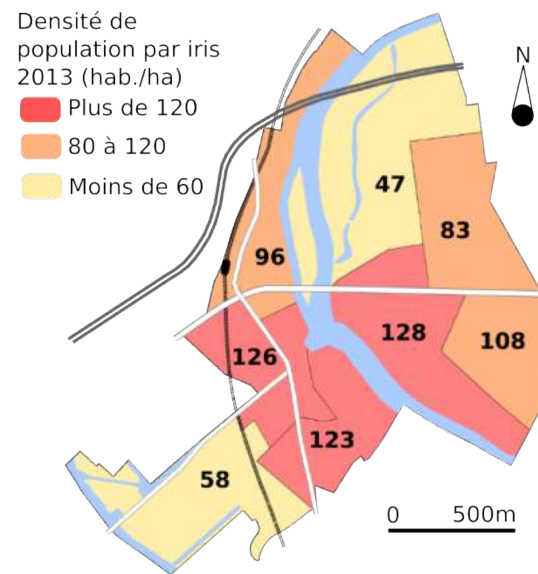


Figure 2.5 : densité de population à l'iris en 2013

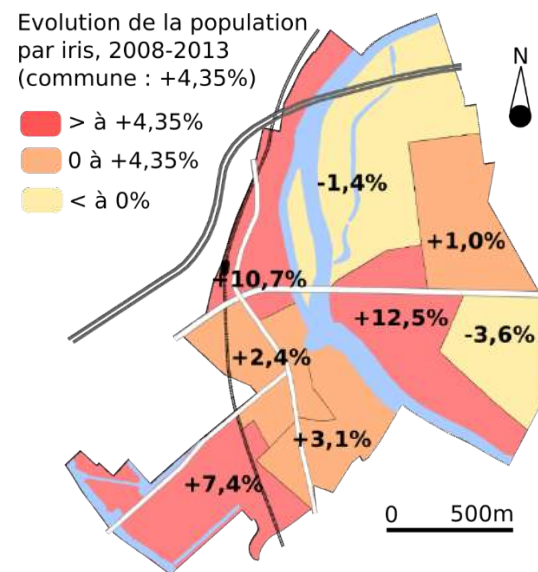


Figure 2.6 : carte de l'évolution de la population par iris entre 2007 et 2012



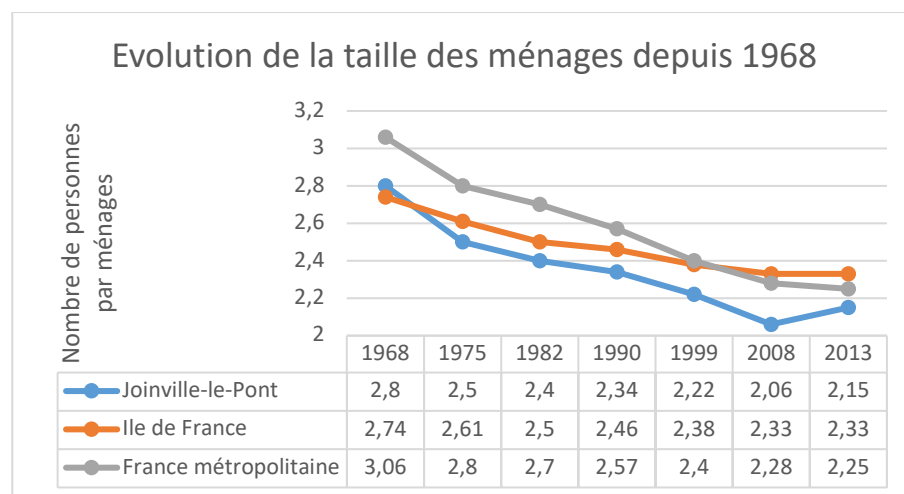


Figure 2.7 : évolution de la taille des ménages à Joinville-le-Pont depuis 1968

Taille des ménages	des 2013 (évolution 1999-2013)	2008	1999
<b>1 personne</b>	3 338 (+19,2%)	3 465	2 800
<b>2 personnes ou plus</b>	14 039 (+4,4%)	13 165	13 448
<i>Dont couple avec enfants</i>	8 189 (-1,1%)	7 783	8 284
<i>Dont couple sans enfants</i>	3 797 (+8,6%)	3 555	3 496
<i>Dont famille monoparentale</i>	2 053 (+23,2%)	1 826	1 668
<b>Autres ménages sans famille</b>	598 (-8,8%)	539	656

Figure 2.8 : Évolution de la population des ménages en fonction de leur taille depuis 1999 à Joinville-le-Pont

## 213. Une stabilisation de la taille des ménages

### ♦ Une taille moyenne qui remonte à 2,15 personnes/ménage

La taille moyenne des ménages est, en 2013, de 2,15 personnes par ménage. Il est à noter qu'après plusieurs décennies de baisse, la taille des ménages tend à ré-augmenter à Joinville-le-Pont et à se stabiliser en Ile-de-France.

Cette inflexion importante de la tendance nationale à la diminution de la taille moyenne des ménages n'est pas particulière à la commune de Joinville-le-Pont, et se constate partout en France.

En conséquence, la notion traditionnelle de « point mort » de construction de logements, qui serait nécessaire au maintien de l'équilibre démographique communal du fait de la baisse du nombre d'occupant des logements, a perdu de sa pertinence.

Au vu du caractère récent de cette dynamique, s'il s'agit incontestablement d'une stabilisation depuis une quinzaine d'année, on ne peut pas encore parler d'inversion de la courbe. Toutefois, il n'est aujourd'hui plus nécessaire de produire de nouveaux logements pour que la population communale se maintienne à son niveau actuel.

Pour l'INSEE, cette stabilisation de la taille des ménages a deux origines : la moindre tendance au vieillissement de la population de l'île de France d'une part, et l'évolution des modes de vie des ménages d'autre part. Ainsi, l'âge moyen de la décohabitation dans la région a augmenté pour atteindre 24,2 ans en 2012 (contre 23,4 ans en 1999).

### ♦ Une composition des ménages en évolution

La composition des ménages de Joinville-le-Pont a en revanche évolué de façon importante depuis 1999. Le tableau page suivante (figure 2.9) présente la répartition par taille des ménages de Joinville-le-Pont. Les chiffres n'indiquent pas le nombre de ménage en valeur absolue, peu significatif car il augmente artificiellement le poids des ménages d'une seule personne dans la démographie, mais le nombre d'habitants

cumulés par type de ménage. À l'échelle communale, le nombre total de ménages a augmenté de 6,3% entre 1999 et 2013. Cette hausse n'est toutefois pas équitablement répartie entre les différentes catégories de ménages.

Deux dynamiques importantes sont à l'œuvre. D'une part, le nombre de personnes vivant seules a fortement augmenté depuis 1999 (+19,2%). D'autre part, le nombre de personnes vivant au sein de familles monoparentales a augmenté de façon encore plus significative depuis 1999 (+23,2%), tandis que le nombre de personnes vivant au sein de couples avec enfants est resté relativement stable (-1,1%). On assiste donc à une profonde mutation des ménages Joinvillais, et à une hausse des besoins en petits et moyens logements.

## 214. Un vieillissement de la population qui reste limitée

### ♦ Une tendance au vieillissement qui reste limitée

La structure par âge de la population de Joinville-le-Pont en 2013 est détaillée par la pyramide des âges (figure 2.9 ci-contre). On constate une surreprésentation des plus jeunes et des actifs (30 à 44 ans), par rapport aux étudiants et jeunes actifs (15 à 29 ans) et aux plus de 45 ans.

L'évolution de la structure par âge de la population de Joinville-le-Pont entre 2008 et 2013 montre par ailleurs une nette tendance au vieillissement de la population : les plus de 60 ans, qui ne représentaient que 21,4% de la population totale en 2008, en représentent aujourd'hui 23,2% (soit une hausse de 1,8 point).

Le vieillissement de la population Joinvillaise s'inscrit dans une dynamique nationale. Ainsi, sur la même période, la part des plus de 60 ans dans la population française est passée de 21,9% à 24,1% (soit une hausse de 2,2 points). À l'échelle de l'île de France, région structurellement plus jeune que la moyenne nationale, la part des plus de 60 ans dans la population totale est passée de 17,2% à 18,9% (soit une hausse de 1,7 point). Le vieillissement de la population de Joinville-le-Pont se fait donc au même rythme que celui de la population régionale, même si l'on constate que la commune est « plus âgée » que la moyenne.

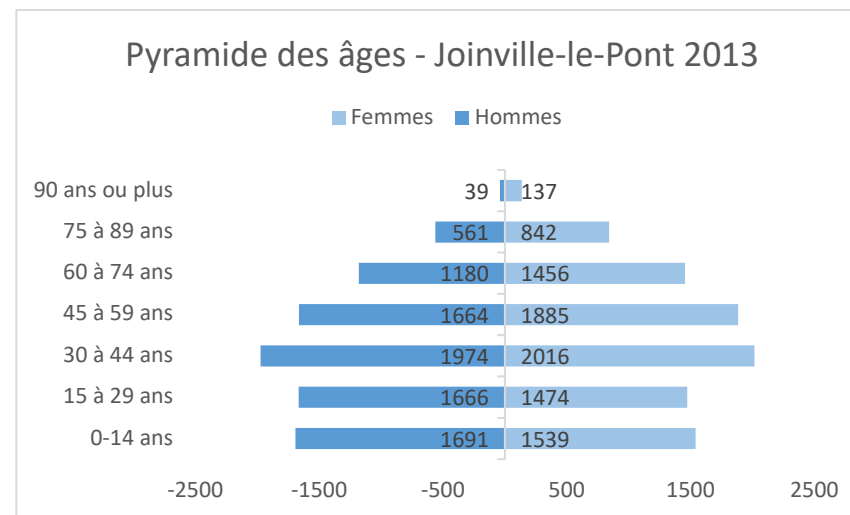
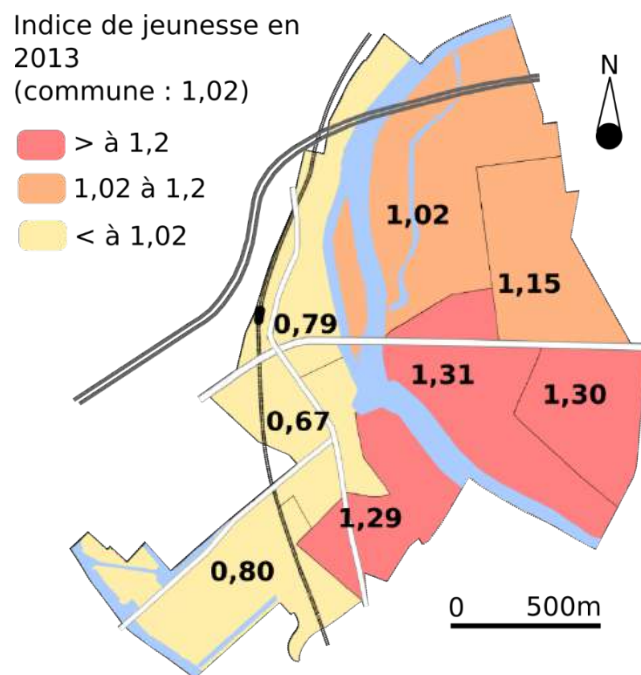


Figure 2.9 : Pyramide des âges de la population de Joinville-le-Pont, 2012 (source : INSEE, RGP)

Catégorie d'âge	0-14 ans	14-29 ans	30-44 ans	45-60 ans	60-74 ans	Plus de 75 ans
2013	17,8%	17,3%	22%	19,6%	14,5%	8,7%
2008	17,0%	19,2%	22,0%	20,4%	12,8%	8,6%
1999	16,3%	19,2%	22,6%	20,8%	12,6%	8,5%

Figure 2.10 : évolution de la population par tranche d'âge à Joinville-le-Pont, 1999-2013 (source : INSEE RGP)



**Figure 2.11 : Carte de l'indice de jeunesse par iris à Joinville-le-Pont en 2013**

### ♦ Une réelle vitalité démographique des populations jeunes

On constate dans le même intervalle une hausse de la population de 0 à 14 ans, qui passe de 17% à 17,8% de la population totale. Cette tendance accompagne un solde naturel très positif (+0.7% par an, voir supra). Le vieillissement de la population s'explique donc, à Joinville-le-Pont, par un allongement de l'espérance de vie et non par un déficit des naissances.

En 2013, l'indice de jeunesse (rapport des – de 20 ans sur les – de 60 ans) de la population communale s'élève à 1.02. Il est ainsi presque égal à la moyenne nationale (1.01).

Toutefois, à l'échelle infra communale, on constate d'importantes disparités entre les différents quartiers, comme le montre la carte de l'indice de jeunesse par iris en 2013. Plus le chiffre est élevé, plus la population du quartier est jeune ; plus il est faible, plus la population est âgée.

On constate une très nette différenciation entre les quartiers des Hauts-de-Joinville à dominante d'habitat collectif social ancien, beaucoup plus âgés que la moyenne communale, et les quartiers à dominante pavillonnaire de Vautier, Polangis et Palissy, plus jeunes. Le vieillissement de la population communale se concentre donc en rive droite de la Marne, tandis que les ménages les plus jeunes se situent en rive gauche.

#### Enjeu et besoins pour la révision du PLU

- Anticiper la poursuite de la hausse de la population communale, notamment dans les quartiers les plus dynamiques démographiquement,
- Tenir compte des besoins spécifiques des différentes classes d'âges, notamment les plus jeunes et les plus âgés, dans la programmation des équipements et l'aménagement des espaces publics

## 22. Caractéristiques sociologiques de la population de Joinville-le-Pont

### 221. Répartition par catégories socio-professionnelles

#### ◆ Une surreprésentation des cadres qui se renforce

À l'échelle communale, le graphique ci-contre présente la répartition de la population en fonction de la catégorie socio-professionnelle (CSP) de son ménage d'appartenance, d'après les données de l'INSEE.

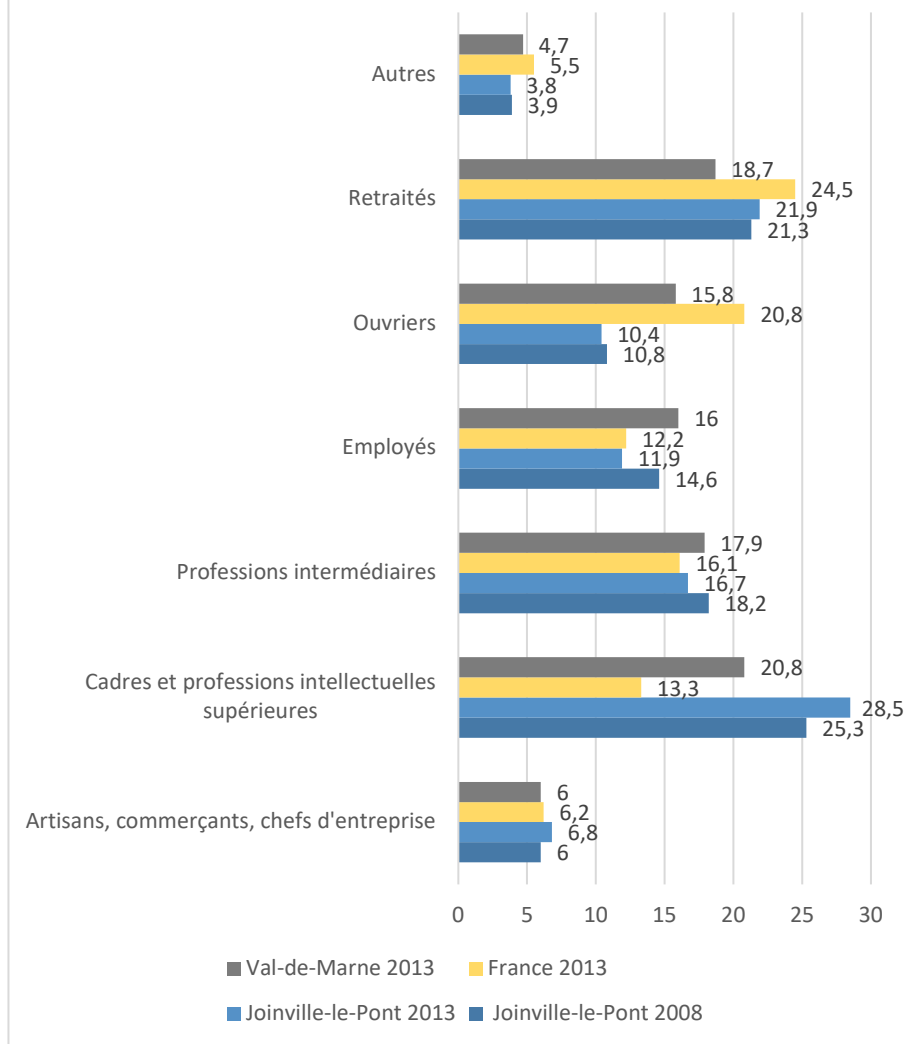
Depuis 2008, les cadres comme les « artisans, commerçants, chefs d'entreprises » se sont renforcés au sein de la population communale. A l'inverse, les classes moyennes et populaires (ouvriers, employés, professions intermédiaires) sont en recul. L'augmentation de la part des retraités dans la population totale est restée limitée malgré le vieillissement de la population, conséquence du recul de l'âge moyen de départ à la retraite.

Cette dynamique est à l'image des évolutions de la petite couronne, qui voit se renforcer très nettement la part des catégories socio-professionnelles supérieures dans sa population. Ces évolutions sont largement liées à celles du marché de l'emploi francilien, de plus en plus tourné vers l'économie de la connaissance et les emplois très qualifiés.

Par rapport à la population française, la population de Joinville-le-Pont se caractérise par une très forte surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures, et une sous-représentation des ouvriers et des retraités, ainsi que des inactifs. En revanche, la part des autres catégories socio-professionnelles est sensiblement la même qu'à l'échelle nationale.

La comparaison avec le reste du Val-de-Marne montre la même surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures, ainsi qu'une plus faible représentation des catégories intermédiaires, des ouvriers et des employés. Le profil de Joinville-le-Pont n'est donc pas comparable à la situation départementale, et constitue un profil intermédiaire entre le Val-de-Marne et Paris.

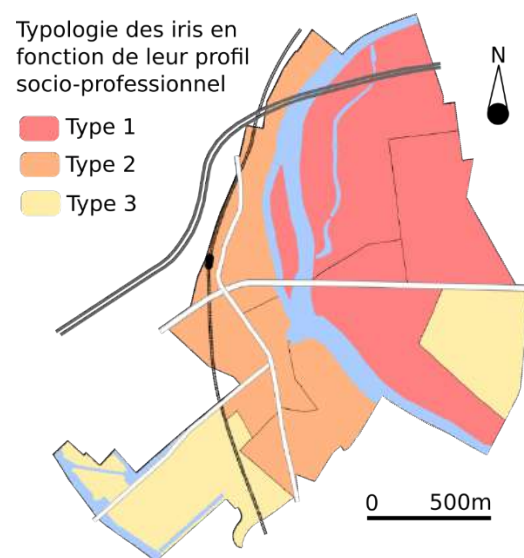
Evolution de la répartition de la population de Joinville-le-Pont en fonction de la catégorie socio-professionnelle de la personne de référence du ménage - 2008-2013 (en % de la population totale)



**Figure 2.12 : répartition de la population communale en fonction de la catégorie socio-professionnelle du ménage, évolution 2008-2013 (source : INSEE, RGP)**

Catégorie d'iris	Caractéristiques communes	Iris concernés
<b>Iris type 1</b>	Surreprésentation des cadres, et chefs d'entreprises; sous représentations des ouvriers et employés.	Mocquet, Péri, Oudinot
<b>Iris type 2</b>	Sous-représentation des cadres et chefs d'entreprise, surreprésentation des catégories intermédiaires	Platanes, Jaurès, Vautier
<b>Iris type 3</b>	Sur représentation des ouvriers, employés et inactifs ; sous-représentation des cadres et des professions intermédiaires	Leclerc, Moutier

**Figure 2.13 : typologie des iris de Joinville-le-Pont**



**Figure 2.14 : typologie des quartiers de Joinville-le-Pont en fonction de leur profil socio-professionnel**

## 1. Typologie sociale des quartiers de Joinville-le-Pont

À l'échelle infra-communale, d'importantes disparités existent là encore entre les différents quartiers de Joinville-le-Pont. Les données disponibles à l'iris permettent de comparer les chiffres de 2008 et ceux de 2013. L'analyse permet de dégager une typologie par quartiers, en se basant sur la répartition par catégories-socioprofessionnelle par rapport à la moyenne communale, et les dynamiques d'évolution.

Les iris de « type 1 » recouvrent les quartiers à dominante pavillonnaire situés en rive gauche de la Marne. Les iris de type 2 se retrouvent dans les Hauts-de-Joinville, quartiers où le bâti est très hétérogène et où l'on peut parler d'une forme de mixité sociale. Enfin, le troisième type d'iris regroupe deux quartiers moins favorisés, où se concentre une part importante des logements sociaux de la commune.

L'analyse de l'évolution entre 2008 et 2013 montre toutefois une tendance au nivellement entre les différents quartiers de la commune. En effet, la hausse de la part des cadres dans la population communale affecte tous les quartiers dans une proportion globalement similaire. La diminution du nombre de ménages appartenant aux catégories socio-professionnelles de type « ouvriers » et « employés » est en revanche plus marquée dans les quartiers qui en comptaient une part importante.

On constate une hausse importante de la part des retraités dans les quartiers où la baisse des catégories « employés » et « ouvriers » est la plus forte, signe d'un vieillissement de ces catégories socio-professionnelles.

Ces caractéristiques sont celles d'un tissu urbain de petite couronne qui subit de multiples mutations :

- Renforcement généralisé de la part des cadres dans toute l'île de France, qui n'affecte pas que les quartiers historiquement les plus aisés mais l'ensemble du tissu urbain
- Diminution forte des employés et ouvriers du fait de l'évolution de la structure de l'emploi
- Renouvellement des générations, avec des jeunes populations de plus en plus qualifiées, qui accentue les deux tendances précitées

## 222. Des ménages aux revenus diversifiés

Les revenus des Joinvillais en 2013 sont supérieurs à ceux de la population française (+19,2%), et à ceux de l'Île de France (+11%).

Toutefois, les chiffres globaux à l'échelle de la commune masquent d'importantes disparités entre les quartiers. Ainsi, la typologie d'iris identifiée dans le précédent paragraphe se retrouve dans le revenu médian des ménages par unité de consommation, comme le montre la carte ci-contre (figure 2.16).

### Enjeu et besoins pour la révision du PLU

- Tenir compte des mutations sociales de la population de la commune en cours, notamment dans la programmation des logements et des équipements publics.

	Joinville-le-Pont	Val de Marne	Île de France	France métropolitaine
--	-------------------	--------------	---------------	-----------------------

Revenus médians par UC	24 798 €	21 526 €	22 379 €	20 023 €
------------------------	----------	----------	----------	----------

Figure 2.15 : revenus médians des ménages à Joinville-le-Pont (source : INSEE RGP)

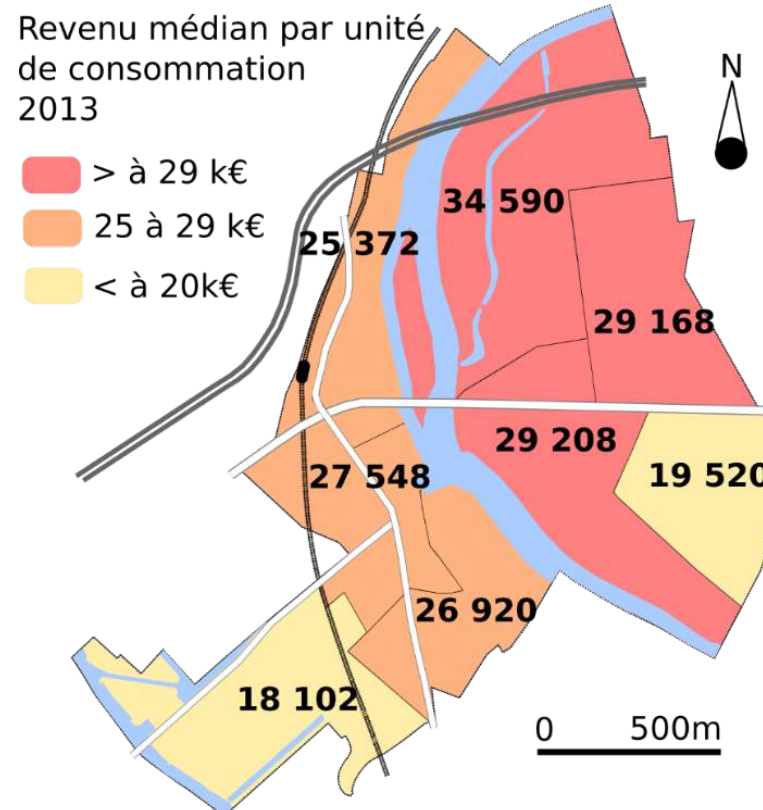


Figure 2.16 : Revenus disponibles par unité de consommation par iris, en 2013 (source : INSEE, RGP)



Année du recensement	1990	1999	2008	2013
Nombre de logements	7853	8317	8789	8864

Figure 2.17 : évolution du nombre de logements à Joinville-le-Pont

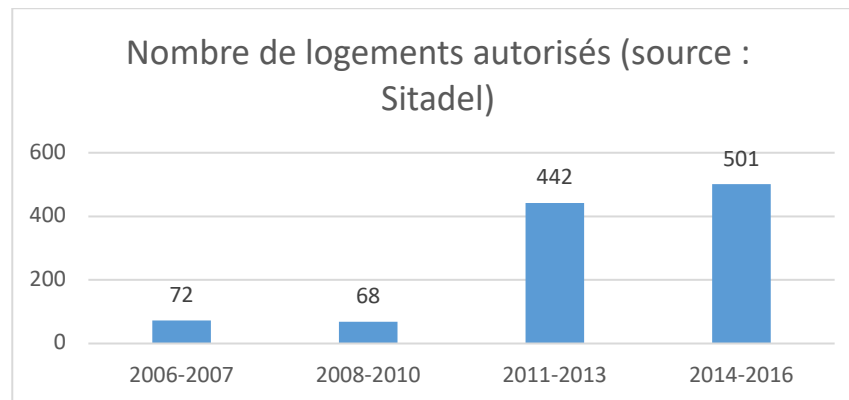


Figure 2.18 : nombre de logement autorisés entre 2006 et 2016 à Joinville-le-Pont (Source : Sitadel)

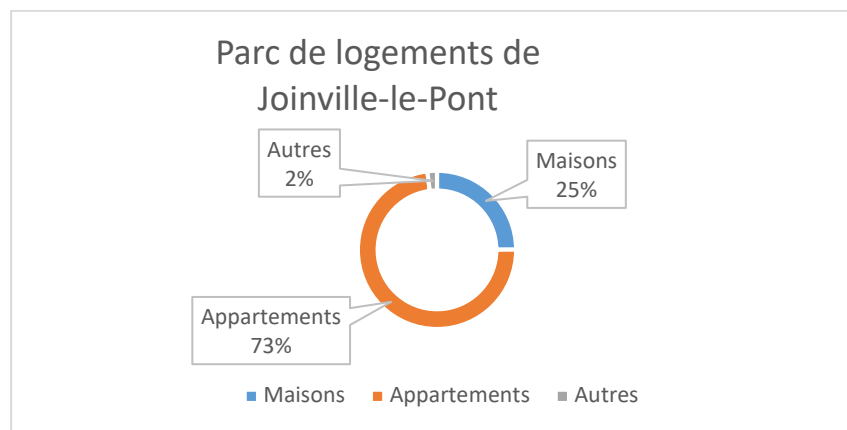


Figure 2.19 : composition du parc de logements de Joinville-le-Pont

## 23. Caractéristiques du parc de logements

### 231. Structure du parc de logements

#### ♦ Hausse de la production de logements

Le territoire de la commune de Joinville-le-Pont comprend 8864 logements au 1<sup>er</sup> janvier 2013 (INSEE, RGP).

Ces chiffres sont en pleine évolution du fait des projets en cours sur le territoire communal : ZAC des Hauts-de-Joinville et projet ESSILOR notamment.

La prise en compte de l'ensemble des projets de logements autorisés depuis 2006 sur le territoire communal amène aux chiffres ci-contre (figure 2.18, source : base de donnée Sit@del, DRIHL).

On constate un rythme d'autorisation de logements très élevé par période triennale depuis 2011 et le lancement de la ZAC des hauts-de-Joinville. Ce rythme de production a été soutenu plus récemment par le projet du site ESSILOR. Au total, ce sont près de 1000 logements qui ont été autorisés sur le territoire communal entre 2011 et 2016, soit une hausse de 11% par rapport au parc de logements existant en 2008.

En rythme annuel, depuis 2011, la hausse du nombre de logements (logements existants + logements autorisés) atteint +1,8% par an. Cette hausse du nombre de logements construits est en grande partie l'origine de l'inversion du solde migratoire de la commune décrite au paragraphe 21.

#### ♦ Typologie des logements

Une grande majorité des logements de Joinville-le-Pont sont des logements collectifs. Ce taux est particulièrement important parmi les logements produits depuis les années 1990, tandis que les maisons individuelles sont majoritaires parmi les logements construits avant 1919.

Si l'on s'intéresse à la période de construction des logements, on distingue plusieurs dynamiques successives :

- Avant 1945, les volumes de maisons et d'appartements construits à Joinville-le-Pont sont sensiblement équivalents. Cette période correspond à la construction des zones pavillonnaires de Polangis et de Palissy.
- Entre 1945 et 1990, les volumes de production de logements collectifs sont extrêmement importants : Joinville-le-Pont n'échappe pas à la dynamique nationale de construction massive des trente glorieuses. Ces constructions concernent essentiellement des logements collectifs.
- Depuis 1990, les volumes de construction diminuent et concernent essentiellement des logements collectifs.

#### ◆ État du parc de logements

Le parc de logement de Joinville-le-Pont est en bon état, comme en témoigne le très faible nombre d'arrêtés de périls et d'insalubrité annuels.

Le taux de vacance des logements de Joinville-le-Pont atteint 4,3% en 2013. Depuis 1999, ce taux est en baisse constante, ce qui témoigne de l'attractivité des logements Joinvillais et renseigne sur leur bon état général, en dehors de cas particuliers signalés et traités au cas par cas.

#### ◆ Projets de logements en cours

Depuis 2013 (application du SDRIF), 946 logements ont été réalisés sur la ville de Joinville-le-Pont ou sont en cours avec une livraison prévue dans l'année 2019.

Au cours de cette période, et hors opérations importantes (ZAC et site Essilor), le nombre de logements construits par an est d'environ 45 logements par an.

A la date d'approbation du PLU, la ville a connaissance de la production engagée d'environ 251 logements dont la livraison est attendue à partir de 2020 (210 sur la ZAC et environ 41 en diffus dans les espaces urbains existants).

En tenant compte d'un potentiel estimé à 435 dans les opérations urbaines réalisables au cours des 10 prochaines années (dont Gallieni) et d'un rythme de 45 logements par an en diffus (sur 9 ans), il est probable qu'au cours des 10 prochaines années le parc de logements de la commune progresse d'environ 1 100 logements d'ici à 2030.



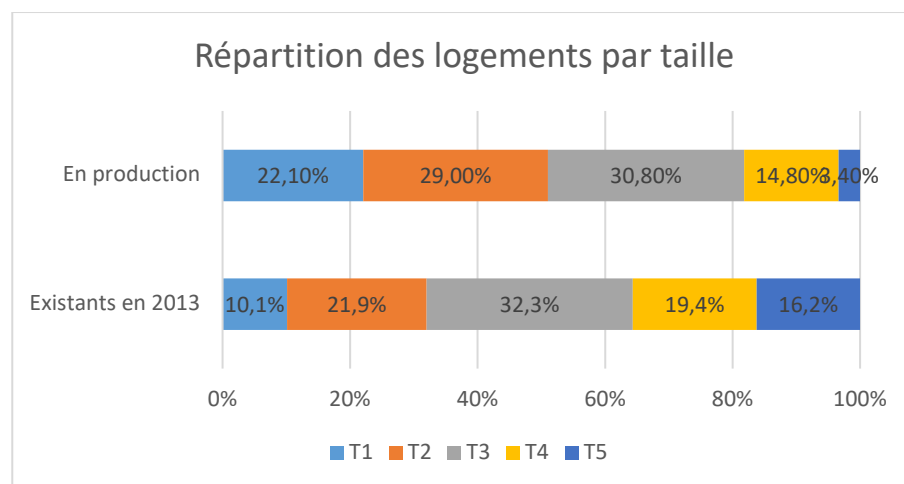


Figure 2.20 : répartition des logements existants et en production par taille en 2013

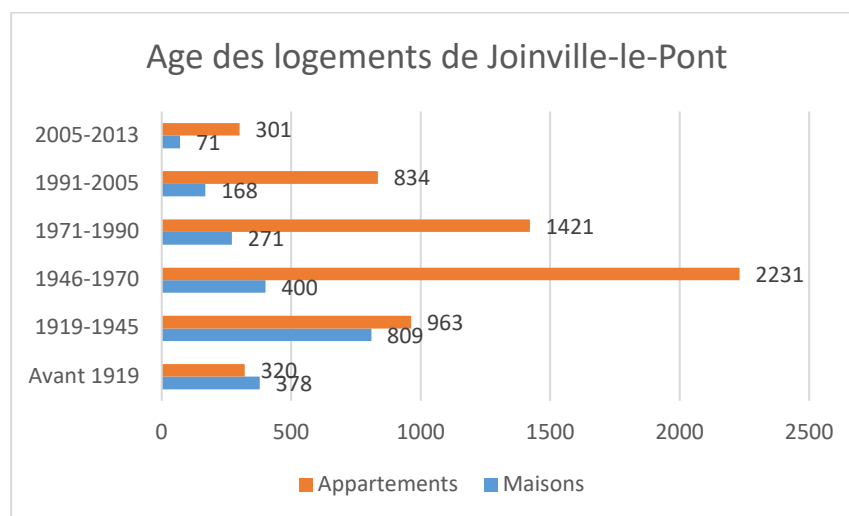


Figure 2.21 : période de construction des logements de Joinville-le-Pont

### Localisation des projets de logements réalisés ou en cours depuis 2013



Figure 2.22 : Carte de localisation des projets de logement en cours en 2019

### ◆ Des logements permettant des parcours résidentiels complets

La grande hétérogénéité du parc de logements de Joinville-le-Pont se retrouve dans l'analyse de la taille des logements. Les très grands logements sont assez nombreux du fait du nombre de maisons individuelles sur la commune. Les petits et moyens logements sont légèrement sous-représentés. Ainsi, c'est un parc assez équilibré qui caractérise la commune, permettant des parcours résidentiels complets pour ses habitants (voir figure 2.20 page précédente).

Les logements Joinvillais sont relativement grands au regard de la population qu'ils hébergent : leur taille moyenne atteint 3,4 pièces, alors que la taille moyenne des ménages n'est que de 2,15 personnes.

Toutefois, les logements actuellement en production ont une typologie bien différente et sont majoritairement des T1, T2 et T3 (voir figure 2.20). Une dynamique de rééquilibrage du parc de logements en faveur des plus petits est en cours.

## 232. Mode d'occupation des logements

En 2013, La commune compte 8334 résidences principales, soit un total de 94% des logements, contre 147 résidences secondaires (1,7%) et 383 logements vacants (4,3%). Les chiffres évoqués dans les pages suivantes concernent uniquement les résidences principales.

### ◆ Une répartition à part égale entre locataires et propriétaires

En 2013, la commune de Joinville-le-Pont compte autant de ménages locataires (4085) que de ménages propriétaires (4055) de leur logement. Parmi les locataires, une courte majorité occupe un logement du parc social. Selon les quartiers, ces proportions sont toutefois très variables : les quartiers pavillonnaires sont constitués quasi exclusivement de propriétaires-occupants, tandis que les habitants des quartiers de logements collectifs sont majoritairement locataires. Les iris Moutier et Leclerc présentent une concentration de logement social dépassant les 40% du parc de logements.

### ◆ Un taux de logement social de 26,5%

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, la commune de Joinville-le-Pont compte 2234 logements sociaux au sens de la loi SRU, soit un total de 26,5% des résidences principales. 63 logements sociaux sont prévus dans le cadre de la ZAC des Hauts-de-Joinville, soit 10% du nombre total de logements construits.

Les iris Moutier et Leclerc présentent une concentration très importante de logements sociaux (voir carte ci-contre), tandis que le taux est très faible à Polangis.

Les principaux bailleurs sont LOGIREP, qui a repris en 2017 la gestion du patrimoine de l'ancien OPHLM de Joinville-le-Pont (67% du parc de logements), ainsi que France Habitation (18,5% du parc de logements).

Si l'on intègre les projets de logements actuellement en cours de production, le taux de logements sociaux de la commune au sens de la loi SRU se maintient au-dessus des 25%, taux minimal imposé par la législation. Dans l'avenir, la production de logements sociaux au cas par cas dans certains projets de logements de la commune, afin de maintenir le taux au-dessus des 25%.

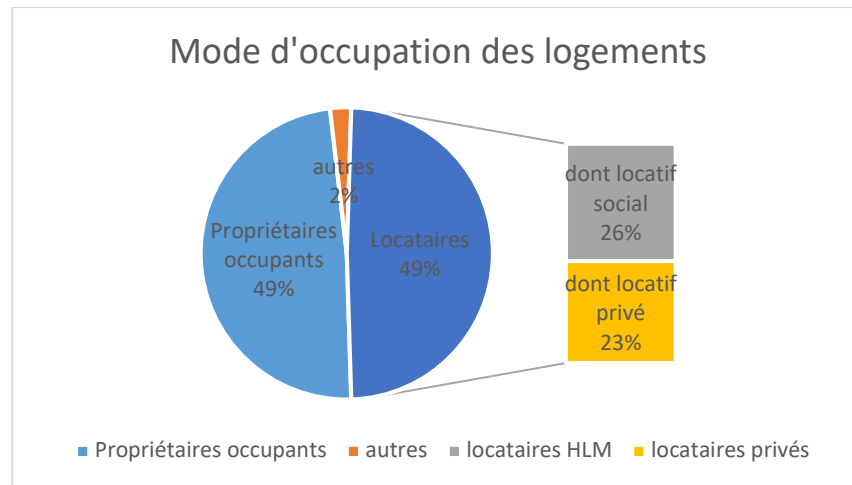


Figure 2.23 : mode d'occupation des logements en 2013 (source : INSEE, RGP)

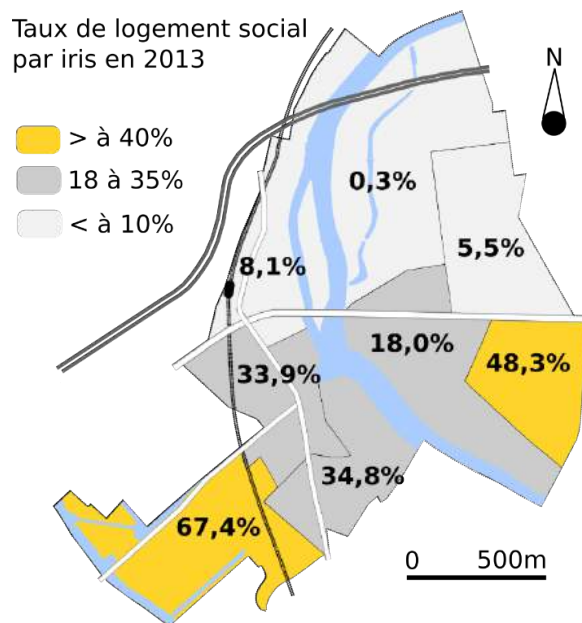


Figure 2.24 : carte du taux de logement social par iris en 2013

### 233. Accueil des gens du voyage

La loi du 05 juillet 2000 prévoit que les communes de 5 000 habitants doivent participer à l'accueil des gens du voyage mais que l'implantation de ces aires n'est pas obligatoirement à affecter par commune mais puisse être prise en charge par un EPCI dans le cas où la compétence dans ce domaine lui a été transférée. Dans ce cas, l'EPCI peut retenir un terrain sur le territoire d'une autre commune membre.

Or, depuis la loi MAPTAM du 07/08/2015, cette compétence a été transférée à la Métropole du Grand Paris.

Par ailleurs, le schéma directeur d'accueil des gens du voyage approuvé la 25/01/2017 qui s'appliquait sur la commune a été annulé par le Tribunal Administratif de Melun en janvier 2019. Les motifs de l'annulation porte notamment, sur :

- l'évaluation préalable jugée insuffisante car comportant aucune donnée quantitative précise concernant l'accueil des enfants comme leur scolarisation ou l'accès aux soins ;
- le manque de précision sur les secteurs géographiques d'implantation des aires dédiées à l'accueil des gens du voyage.

La commune de Joinville-le-Pont s'inscrit dans cette démarche d'accueil des gens du voyage dans le cadre d'une réflexion intercommunale permettant d'envisager des équipements satisfaisants pour un niveau d'accueil de qualité ainsi qu'une répartition géographique équilibrée. Il est d'ailleurs, à noter que l'aire de passage de la ville de Paris, dans le bois de Vincennes, borde la commune de Joinville-le-Pont.

*Enjeux et besoins pour la révision du PLU*

- Poursuivre la dynamique de production de logements en accord avec les objectifs des documents supra-communaux, notamment du SDRIF
- Maintenir le taux de logement social au-dessus des 25% imposés par la loi SRU
- Permettre une diversité des parcours résidentiels pour les ménages Joinvillais sur le territoire communal

	1990	1999	2008	2013	Projection 2015 (BRED)
<b>Population</b>	<b>16 657</b>	<b>17 117</b>	<b>17 368</b>	<b>18 124</b>	<b>*18 124</b>
Nombre d'actifs (taux d'activité)	8 280	8 661	8 989	9 144	*9 144
Nombre d'actifs ayant un emploi	7 412	7 748	8 206	8 222	*8 222
Emplois totaux de la commune	4 957	4 582	4 619	4 365	*5 465
Taux d'emploi	0,60	0,53	0,56	0,53	*0,66

**\*Projection obtenue en ajoutant 1100 emplois (ensemble de l'immeuble « BRED » achevé en 2015) sur le territoire communal à population active constante.**

Figure 2.25 : évolution du taux d'actifs entre 1990 et 2015 (source : RGP)

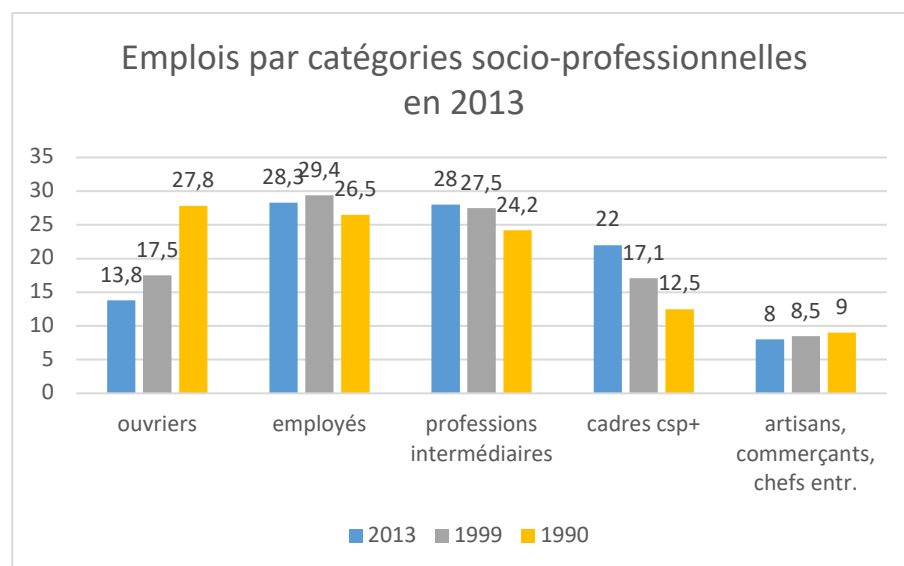


Figure 2.26 : évolution de la répartition des emplois par catégories socio-professionnelle

## 24. Emploi et activités économiques

### 241. Emploi et population active

#### ♦ Un taux d'emploi par actif typique d'une commune résidentielle de petite couronne

En 2013, parmi la population de 15 à 64 ans, le nombre d'actifs s'élève à 9144, soit 77,4%. Le taux de chômage au sein de la population active de Joinville-le-Pont s'élève à 8,8% en 2013.

Ce nombre d'actifs est à comparer au nombre d'emplois offerts sur la commune en 2013, qui était de 4365 selon l'INSEE. En conséquence, l'indicateur de concentration d'emploi à Joinville le pont atteignait en 2013 53,1 emplois pour 100 actifs. Ce taux est comparable aux communes résidentielles de petite couronne, dont les actifs travaillent principalement dans les pôles d'emplois de l'agglomération. Joinville-le-Pont étant particulièrement bien reliée au cœur d'agglomérations (RER A direct pour les quartiers d'affaire parisien du 8<sup>e</sup> arrondissement et de la Défense), les actifs y sont particulièrement mobiles.

#### ♦ Une hausse importante du nombre d'emplois sur le territoire communal depuis 2013

Entre 1975 et 2013, le taux d'emploi est resté relativement stable et a oscillé entre 0,61 et 0,53. Toutefois, les nouvelles dynamiques de développement des emplois tertiaires en petite couronne, observables à l'échelle de l'agglomération parisienne toute entière, ont fortement impacté Joinville-le-Pont. Depuis 2013, un nombre très important d'emplois ont été créés à Joinville-le-Pont, notamment grâce à l'implantation de la BRED à l'entrée de la gare du RER. Ce site accueille 1100 emplois depuis 2015, qui ne sont pas encore comptabilisés par l'INSEE (voir figure 2.25).

À elle seule, cette implantation est responsable d'une hausse d'environ 20% du nombre d'emplois localisés à Joinville-le-Pont. Ainsi, selon une estimation, le taux d'emploi par actif projeté en 2015 atteint 0,66, soit

une hausse de 23% environ. La commune a ainsi déjà rempli les objectifs du SDRIF en matière de hausse d'emplois.

Cette dynamique de développement de l'emploi tertiaire à proximité de la gare de RER constitue une opportunité de développement économique pour la commune, qui mérite d'être consolidé à l'avenir.

#### ♦ Répartition des emplois par catégorie socio-professionnelle

Depuis 1990, Joinville-le-Pont a connu une profonde transformation de la nature des emplois. À l'image des catégories socio-professionnelles de la population active, les emplois de cadres et de professions intellectuelles supérieures se sont renforcés de façon importante depuis deux décennies, au détriment des emplois ouvriers. Les professions intermédiaires et les employés ont également progressé dans une moindre mesure sur la période (voir figure 2.26 ci-contre).

## 242. Des zones d'activités économiques très localisées

### ♦ Des emplois très concentrés

La localisation des emplois de Joinville-le-Pont montre une grande concentration sur deux pôles : les Hauts-de-Joinville, qui bénéficient de la proximité de la gare de RER et concentre l'essentiel des emplois de la commune ; et l'avenue Gallieni. La carte ci-contre présente les principales polarités économiques de la commune.

Les principales emprises de bureau sont localisées à proximité de la gare de RER (la BRED, l'avenue Jean Jaurès) ainsi qu'au niveau des anciennes usines Pathé, reconverties en locaux d'activités, au-delà du pont de Joinville. Le tissu artisanal se concentre le long de la rue de Paris et le long de l'avenue Gallieni, faisant de ces axes des pôles d'emploi importants à l'échelle communale. Enfin, en périphérie, l'aval de la vallée de la Marne concentre un pôle d'emploi spécialisés liés à l'eau (subdivision de Joinville de VNF, usines Eaux de Paris).

Le reste de la commune est très largement dépourvu d'activités économiques, en dehors des équipements publics et des professions libérales dispersées dans les quartiers résidentiels.





Figure 2.27 : carte des polarités économiques de Joinville-le-Pont

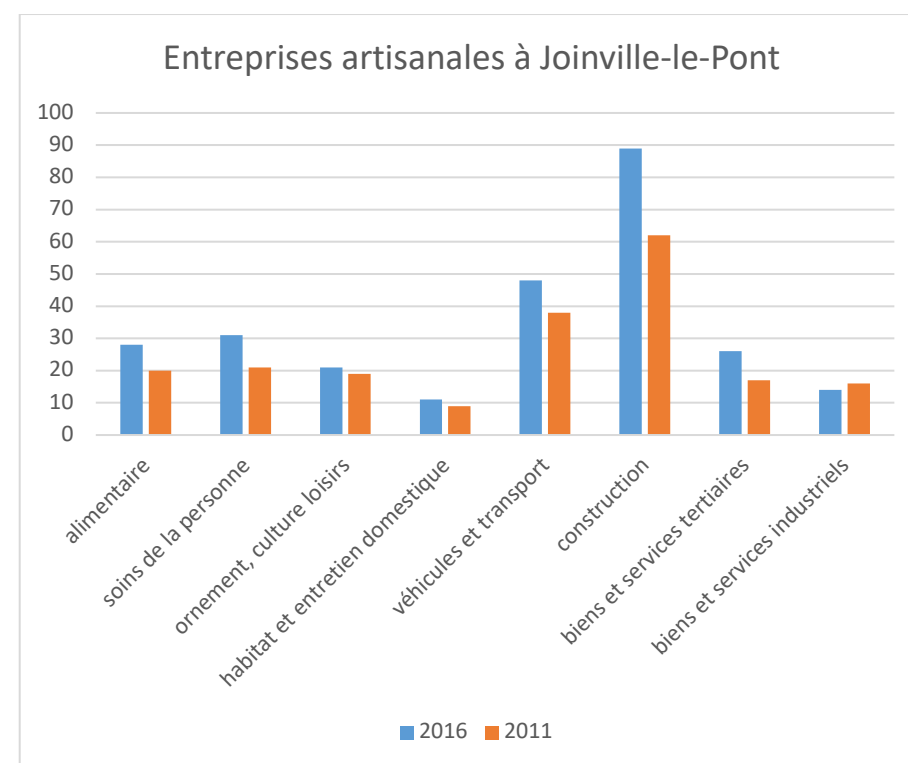


Figure 2.28 : répartition des artisans de Joinville-le-Pont par secteur d'activité (source : CCI du Val-de-Marne)

### ◆ **Un tissu artisanal qui se renforce**

D'après les statistiques de la Chambre des métiers et de l'artisanat du Val-de-Marne, entre 2006 et 2016, on constate une progression importante du nombre d'établissements artisanaux à Joinville-le-Pont (+34%). Cette progression fait suite à une baisse sur la période précédente (-5% entre 2001 et 2011). Cette hausse des établissements artisanaux concerne tous les secteurs, à l'exception des « biens et services industriels ». L'alimentaire, les soins de la personne et la construction sont des secteurs particulièrement dynamiques.

Le tissu artisanal « de proximité » de Joinville-le-Pont est particulièrement dense comparé à celui du Val-de-Marne, d'après les chiffres de la CCI départementale : 50 établissements pour 10 000 habitants, contre 32 en moyenne dans le département. Cette catégorie regroupe les commerces alimentaires et les services de proximité. Cette densité est particulièrement importante dans la catégorie des artisans alimentaires, en progression depuis 2011.

Joinville-le-Pont se caractérise donc par un tissu artisanal de proximité en bonne santé économique. À l'avenir, l'enjeu pour la commune sera de créer les conditions pour le maintien et le développement de ce tissu artisanal dynamique.

### 243. Deux pôles commerciaux complémentaires

Le tissu commercial de Joinville-le-Pont se structure en deux pôles principaux : les Hauts-de-Joinville et l'avenue Gallieni.

#### ◆ Le pôle de l'avenue Gallieni

Le pôle de Gallieni constitue un pôle de proximité, avec de nombreux commerces alimentaires et une tendance au renforcement des cafés et restaurants, d'après les études conduites en 2013 par la commune. En revanche, il souffre d'un manque de rayonnement lié à l'absence de locomotives commerciales. En outre, il est directement en concurrence avec le pôle commercial de la fourchette de Champigny-sur-Marne.

Ce pôle réunit en 2013 106 cellules commerciales, dont seulement 6% sont vacantes, ce qui témoigne de la bonne santé commerciale du secteur. Les locaux commerciaux sont implantés sur le linéaire de l'avenue Gallieni et de la Place de Verdun, ainsi qu'au sein des bâtiments de la ZAC des Studios sur l'Allée Raymond Nègre. Les enseignes se situent sur un positionnement entrée et milieu de gamme, avec notamment de nombreux services de restauration rapide. La rupture constituée par la Marne ne rend pas possible l'établissement de parcours chaland communs avec les Hauts-de-Joinville, et ces deux pôles sont autonomes.

Depuis 2015, un linéaire de protection commerciale au titre du PLU a été mis en place pour assurer la préservation de ce pôle.

#### ◆ Le pôle des Hauts-de-Joinville

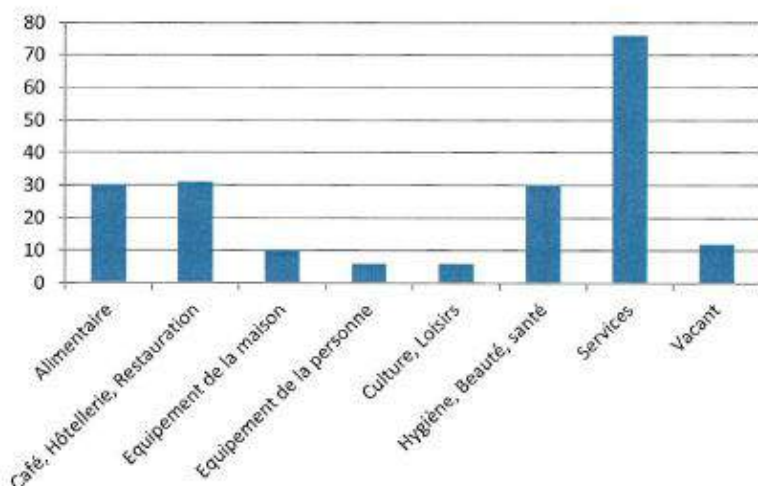
Le pôle des Hauts-de-Joinville a connu une restructuration profonde avec la création de la ZAC, qui a abouti à la construction de 5000 m<sup>2</sup> de locaux commerciaux neufs et à l'implantation d'une locomotive à fort rayonnement (Monoprix). En 2017, la réalisation de l'ensemble des cellules n'est pas encore achevée (îlots C1, C2 et F en construction), le pôle commercial n'a donc pas encore atteint sa forme définitive. Une fois la ZAC achevée, le pôle commercial devrait être durablement conforté.



Figure 2.29 : localisation des pôles commerciaux de Joinville-le-Pont

	Nombre	%
Alimentaire	30	15
Café, Hôtellerie, Restauration	31	15
Équipement de la maison	10	5
Équipement de la personne	6	3
Culture, Loisirs	6	3
Hygiène, Beauté, santé	30	15
Services	76	38
Vacant	12	6
<b>TOTAL</b>	<b>201</b>	<b>100%</b>

### Profil commercial de Joinville-le-Pont



**Figure 2.30 : armature commerciale de Joinville-le-Pont en 2013 (source : étude conduite en 2013 par le cabinet spécialisé BERENICE). Chiffres ne tenant pas compte du projet de la ZAC des Hauts-de-Joinville.**

La présence de la gare de RER et l'importance des flux de circulation le long de la rue de Paris confèrent un réel avantage à cette polarité commerciale. En outre, elle ne subit pas la concurrence directe d'un autre pôle commercial à proximité immédiate, et bénéficie donc d'une clientèle captive importante.

En 2013, ce pôle comptait 82 cellules commerciales. Toutefois, les mutations actuellement en cours sur ce pôle commercial ne permettent pas d'en réaliser une analyse fiable dans l'attente de l'achèvement de la ZAC : de nombreuses cellules n'ont pas encore trouvé preneur, et la construction de certains îlots de la ZAC qui ont vocation à accueillir des locaux commerciaux n'est pas encore achevée. La requalification du pôle est donc encore partielle et ne sera finalisée qu'en 2019-2020.

Ces deux pôles commerciaux constituent des atouts importants pour la commune et ses habitants, qui bénéficient d'une offre de commerces de proximité bien plus importante que la moyenne du Val de Marne (voir tableau ci-contre).

#### ◆ Les marchés forains

Deux marchés forains sont localisés sur le territoire de la commune. Les deux principaux, bihebdomadaires, se situent sur la place du 8 mai et le long de l'avenue Gallieni. Ils sont complétés par un marché spécialisé bimensuel, le marché biologique, anciennement situé place Mozart et qui complète depuis 2010 le marché Gallieni au niveau de la place de Verdun deux fois par mois.

Le marché de la place du 8 mai 1945 a lieu les jeudis et dimanches. Il rassemble environ 50 forains, sur un positionnement mixte, alimentaire et de biens d'équipement de la personne.

Le marché de l'avenue Gallieni a lieu les mardis et samedis. Il rassemble environ 60 forains, et son positionnement est également mixte.

Ces deux marchés sont complémentaires du point de vue des jours d'ouverture, et leur taille et le positionnement de leur offre est similaire. Ainsi, il n'existe pas de réelle concurrence entre les deux marchés, et leur présence constitue un atout à conforter pour le rayonnement commercial de la commune.

### ◆ L'évasion commerciale

L'évasion commerciale à Joinville-le-Pont se fait en direction de 3 types de pôles commerciaux :

- Les pôles de centre-ville des communes voisines : Saint-Maur, Vincennes, Nogent-sur-Marne, qui présentent des offres plus développées et plus complètes que celui de Joinville-le-Pont,
- Les pôles périphériques de grande dimension (hypermarchés), qui drainent une part importante des flux d'équipements de la personne et de la maison, ainsi qu'une part importante des achats alimentaires (grandes surfaces et enseignes spécialisées). Citons notamment les zones commerciales proches de Créteil Soleil, Les Armoiries à Villiers sur Marne,
- Les pôles de proximité voisins, plus proches de certaines parties du territoire communal que les pôles locaux : Saint-Maurice, la fourchette de Champigny, Saint-Maur.

Ces analyses montrent une situation classique d'une commune de petite couronne, où les achats de proximité sont toujours importants et se font sur place, mais où les achats exceptionnels sont réalisés dans les grands pôles commerciaux spécialisés voisins.

#### *Enjeu et besoins pour la révision du PLU*

- Préserver les deux polarités commerciales complémentaires des Hauts-de-Joinville et de l'avenue Gallieni
- Permettre le maintien et le développement des activités artisanales de proximité
- Renforcer l'attractivité du pôle tertiaire de la commune, notamment à proximité du RER et dans les anciens locaux des usines Pathé, sites qui présentent les meilleures opportunités



## 25. Une couverture en équipements publics qui se renforce

D'une manière générale, la couverture en équipements publics de la commune de Joinville-le-Pont est bonne. Elle se renforce depuis 2008, malgré la hausse de la population communale à compenser.

### ◆ Les équipements d'enseignement

Les équipements scolaires sont dispersés sur l'ensemble du territoire Joinvillais. La commune compte 4 écoles primaires et 4 écoles maternelles publiques, ainsi qu'un groupe scolaire privé. Les écoles publiques sont réparties équitablement entre le haut de Joinville et le bas de Joinville.

Type d'équipement	N°	Nom
École maternelle publique	1	École maternelle Polangis
	2	École maternelle P'tit Gibus
	3	École maternelle du Centre
	4	École maternelle Jean de la Fontaine
École publique primaire	5	École élémentaire Eugène Voisin
	6	École élémentaire Parangon
	7	École élémentaire Palissy
	8	École élémentaire Polangis
Groupe scolaire privé	9	Groupe scolaire Jules Rousseau
Collèges publics	10	Collège Jean Charcot
	11	Collège Jules Ferry
Lycée technique	12	Lycée Robert Schuman
Lycée général	13	Internat du Lycée Berthelot (Saint-Maur)



Figure 2.31 : carte de localisation des équipements publics de Joinville-le-Pont

Au total, le territoire de Joinville-le-Pont compte à la rentrée 2017 1194 élèves en primaire, pour 45 classes (soit un ratio de 26,5 élèves par classe), et 753 élèves de maternelle pour 26 classes (soit un ratio de 29 élèves par classe).

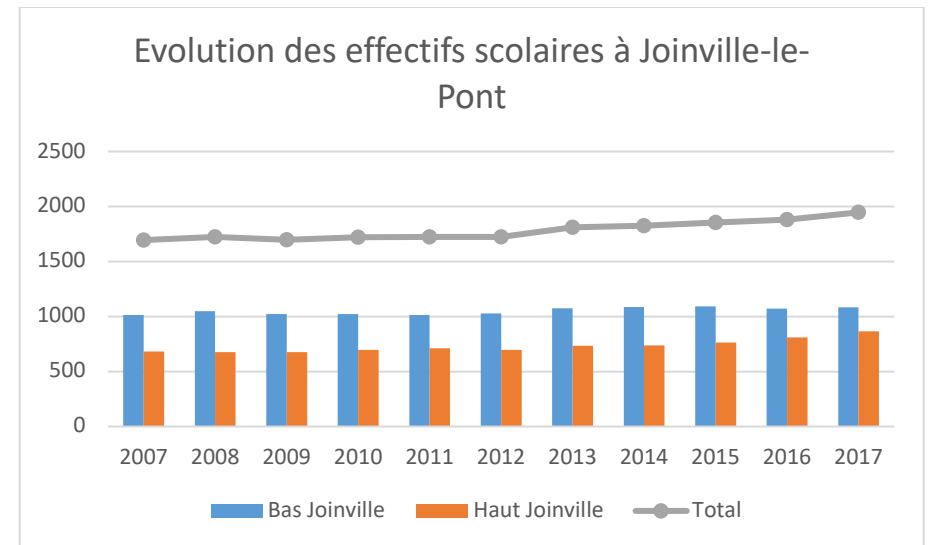
Ces effectifs sont en hausse depuis 2007, respectivement de +20% pour les primaires, et de +8% pour les maternelles. Cette augmentation est particulièrement forte dans les quartiers des Hauts-de-Joinville (voir graphique 2.32 ci-contre).

L'offre d'équipements scolaires de Joinville-le-Pont est donc soumise à une pression démographique importante depuis une dizaine d'années. Afin d'absorber la hausse de population prévue dans le quartier des Hauts-de-Joinville, un nouveau groupe scolaire est en construction sur l'ancien site industriel de l'usine ESSILOR.

Dans le bas de Joinville-le-Pont, les équipements scolaires sont saturés. Les évolutions démographiques envisagées, notamment dans le cas d'une requalification de l'avenue Gallieni, pourraient demander la réalisation d'un nouvel équipement scolaire, ou l'extension des équipements existants.

La commune de Joinville-le-Pont abrite également deux collèges, qui permettent de subvenir aux besoins de la commune. Le collège Charcot (pastille n°10) est situé dans le quartier des Hauts-de-Joinville, sur la place du 8 mai 1945. Le collège Jules Ferry (pastille n°11) occupe quant à lui un îlot du quartier de Polangis, dans le bas de Joinville. Un lycée d'enseignement technologique, le lycée Robert Schuman (pastille n°12), est situé dans le centre-ville et accueille près de 500 élèves.

En revanche, la scolarisation des lycéens de la filière générale se fait en dehors du territoire communal, au sein du Lycée Berthelot de Saint-Maur, situé en limite Sud de la commune. Les bâtiments de l'internat du Lycée sont situés à Joinville-le-Pont (pastille n°13)



**Figure 2.32 : évolution des effectifs scolaires à Joinville-le-Pont entre 2007 et 2017**

### ◆ Les équipements de petite-enfance

La commune de Joinville-le-Pont est largement dotée en équipements de petite enfance, avec un total de 314 berceaux, réparties en 10 établissements (crèches, accueils, haltes garderies, relai d'assistante maternelle) début 2017.

L'offre actuelle en équipements de petite enfance est de 32 places pour 100 enfants de moins de 3 ans. Elle est donc plutôt élevée par rapport aux territoires de référence (Val de Marne : 29,8 places pour 100 enfants de moins de 3 ans ; Ile de France : 25,2 places pour 100 enfants de moins de 3 ans (source : IAU IDF)).

Une politique de développement de l'offre est en cours de mise en œuvre, avec notamment l'inauguration récente d'une crèche dans le cadre de la ZAC des Hauts-de Joinville et des travaux de rénovation en cours dans plusieurs équipements.

Type d'équipement	N°	Nom
● Crèches, accueil ou halte-garderie publics ou privés	14	Crèche parentale « les petits pinsons »
	15	Crèche départementale P. Brossolette
	16	Mini-crèche des Canadiens
	17	Mini-crèche des Studios
	18	Halte-garderie « Trampoline »
	19	Multi accueil « maison du kangourou »
	20	Multi accueil et crèche familiale d'Estienne d'Orves
	21	Crèche des Canadiens
	22	Multi-accueil « les petits chéris »
	23	RAM des Hauts-de-Joinville
● Relais d'assistantes maternelles		

### ◆ Les équipements culturels

La commune de Joinville-le-Pont dispose d'une offre d'équipements culturels importante, structurée autour de quelques équipements majeurs :

- La bibliothèque municipale située dans les locaux de l'hôtel de Ville (pastille n°33). Des travaux d'agrandissement sont programmés pour répondre aux nouveaux besoins.
- La Scène Prévert, qui accueille spectacles, cinémas et manifestations dans une salle de 400 places, située dans les locaux de l'hôtel de ville (pastille n°33)
- L'école de danse, nouvellement inaugurée le long de l'avenue Gallieni (pastille n°32)
- Le conservatoire municipal, situé sur l'île Fanac (pastille n°34)


Type d'équipement	N°	Nom
● Équipements jeunesse et de loisirs	29	Espace jeunes Gallieni
	30	Espace jeunes Egalité
	31	Ludothèque les Lutins
● Équipements culturels	32	École de danse Aurélie Dupont
	33	Scène Prévert & Bibliothèque municipale
	34	École de musique – île Fanac

### ◆ Les équipements sportifs

La commune de Joinville-le-Pont compte quatre gymnases, soit un taux de 2,2 pour 10 000 habitants. Le programme de la ZAC des Hauts-de-Joinville prévoit la construction d'un nouveau gymnase, en voie d'achèvement, qui se substituera au gymnase Pierre François dont la démolition est programmée.

Aucun stade n'est implanté sur le territoire communal. Toutefois, la commune a noué un partenariat avec la mairie de Paris pour permettre l'usage du stade de Joinville par ses habitants. Ce stade est situé immédiatement en limite communale, du côté du bois de Vincennes et a fait l'objet d'une rénovation récente.



Un nombre important d'associations sportives sont implantées sur la commune, avec notamment plusieurs clubs sportifs d'aviron implantés en bord de Marne, certains remontant au XIX<sup>ème</sup> siècle (Aviron de la Marne et de Joinville, par exemple).

Type d'équipement	N°	Nom
 Gymnases	35	Gymnase Pierre François
	36	Gymnase des Hauts-de-Joinville
	37	Gymnase René Chapou
	38	Gymnase Jean Charcot
	39	Gymnase Émile Lecuirot
Stade	NC	Stade de Joinville (Commune de Paris)

### ◆ Les équipements administratifs et de proximité

Les équipements administratifs et de proximité de la commune sont dispersés sur l'ensemble du territoire communal. Le quartier des Hauts-de-Joinville bénéficie de la présence de la Mairie de Joinville-le-Pont, ainsi que d'une agence postale.


Dans le bas de Joinville, on note la présence d'une seconde agence postale, fait rare pour une commune de cette taille, qui témoigne du fonctionnement autonome des deux parties de la commune. C'est également dans le bas de Joinville-le-Pont qu'est implanté le commissariat de la police municipale.

Type d'équipement	N°	Nom
 Services administratifs communaux	40	Hôtel de Ville
	41	Police municipale
	42	Centre technique municipal
	43	Régie municipale
	44	Régie municipale
	45	Régie municipale
 Autres services publics	46	Bureau de poste Gallieni
	47	Bureau de poste Hauts-de-Joinville
	48	Centre de secours

### ◆ Les équipements de santé

Le territoire de Joinville-le-Pont compte 5 établissements d'accueil de personnes âgées, implantés pour l'essentiel en bord de Marne afin de bénéficier du cadre de vie remarquable de la commune. Au total, ces foyers proposent 193 places d'hébergement.

Les hôpitaux les plus proches sont situés dans les communes voisines de Créteil (CHU Henry Mondor, Hôpital intercommunal) et de Bry-sur-Marne.

Type d'équipement	N°	Nom
 Résidence d'accueil pour personnes âgées	24	Résidence Bernard Palissy
	25	Résidence Dagoty
	26	Résidence Wilson

	27	Résidence Jaurès
	28	ORPEA

### ◆ Les équipements spécifiques liés à la présence de la Marne

La situation stratégique de Joinville-le-Pont à l'entrée de la boucle de Saint-Maur en fait un site d'implantation ancien d'équipements de gestion des eaux.

Le port de plaisance de Joinville-le-Pont est implanté en bord de Marne, au niveau des anciens studios Pathé. Il accueille à l'année plusieurs dizaines d'embarcations de loisirs.

Sur l'île des Saints-Pères, la subdivision de Joinville des Voies Navigables de France constitue le centre de gestion de la Marne et de la Seine dans leurs sections comprises entre le confluent avec la Marne et le département de l'Essonne pour la Seine, et le département de la Seine-et-Marne pour la Marne. VNF étudie à l'heure actuelle un projet d'évolution de ses locaux, qui maintiendrait l'activité sur site, au plus près du canal de Saint-Maur dont la maintenance implique une présence quotidienne.

Enfin, à l'extrémité Sud-Est du territoire communal est implantée l'usine de production d'eau potable d'Eaux de Paris (SAGEP), qui alimente près du tiers de la capitale en eau potable, à partir d'un captage réalisé sur la Marne. Cet équipement couvre une superficie de 13 hectares. Il s'agit d'une zone sanctuarisée du fait de son importance stratégique pour l'approvisionnement en eau des habitants de l'agglomération, qui bénéficie d'un périmètre de protection contraignant pour les constructions à proximité, qui fait partie des servitudes d'utilité publiques en annexe du PLU.

Type d'équipement	N°	Nom
Équipements liés à la Marne	49	VNF – subdivision de Joinville
	50	Port de Plaisance
	51	SAGEP – usine des Eaux de Paris

### Enjeu et besoins pour la révision du PLU

- Conserver le bon taux de couverture en équipements publics de la commune en permettant la réalisation des équipements en projets ou en cours de réalisation
- Anticiper les nouveaux besoins liés à la hausse démographique et au vieillissement des populations
- Permettre les évolutions des équipements existants en fonction des besoins actuels et futurs des habitants de Joinville-le-Pont et de l'agglomération



## 26. Modes de déplacements des ménages

### 261. Les pratiques de déplacements des ménages

#### ◆ La part modale des différents modes de transport

L'enquête globale transport réalisée à l'échelle du Val-de-Marne par l'observatoire de la mobilité d'Île de France fournit des statistiques concernant la part modale des différents modes de transports pour l'ensemble des déplacements réalisés par les Joinvillais (figure 2.33 ci-contre).

L'échelon géographique retenu n'est pas la commune, mais l'ensemble formé par Joinville-le-Pont et Saint-Maur-des-Fossés. Dès lors, au regard du poids démographique de Saint-Maur par rapport à celui de Joinville-le-Pont, il convient d'interpréter ces chiffres avec prudence.

Le mode de transport le plus utilisé est constitué par les « modes actifs » (marche, vélo ...). Les modes actifs sont particulièrement utilisés pour les déplacements intra-communaux de petite distance, notamment par les habitants non actifs (enfants, retraités).

La voiture particulière est près de deux fois plus utilisée par les Joinvillais que les transports collectifs, si l'on considère l'ensemble de leurs déplacements.

Les chiffres du recensement de l'INSEE pour l'année 2013 permettent de connaître la part modale des différents modes de transport entre le domicile et le lieu de travail des actifs de Joinville-le-Pont (figure 2.34 ci-contre).

On constate qu'une part très importante d'actifs (46%) utilise les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail, loin devant la voiture particulière (36%). Ce chiffre met en évidence des pratiques spécifiques liées à l'usage des transports en commun dans les mobilités pendulaires des actifs.

L'analyse comparée de ces deux enquêtes met en évidence deux profils de déplacements pour les Joinvillais :

	Joinville Maur	Saint Val de Marne	Ile de France
<b>Modes actifs</b>	<b>42,2</b>	<b>41,7</b>	<b>40,2</b>
<b>Voiture particulière</b>	<b>37,1</b>	<b>35,2</b>	<b>37,8</b>
<b>Transports en commun</b>	<b>19,8</b>	<b>20,9</b>	<b>20,2</b>
<b>Autres modes</b>	<b>0,9</b>	<b>2,2</b>	<b>1,8</b>

Figure 2.33 : part modale dans les déplacements en 2011 (source : OMNIL)

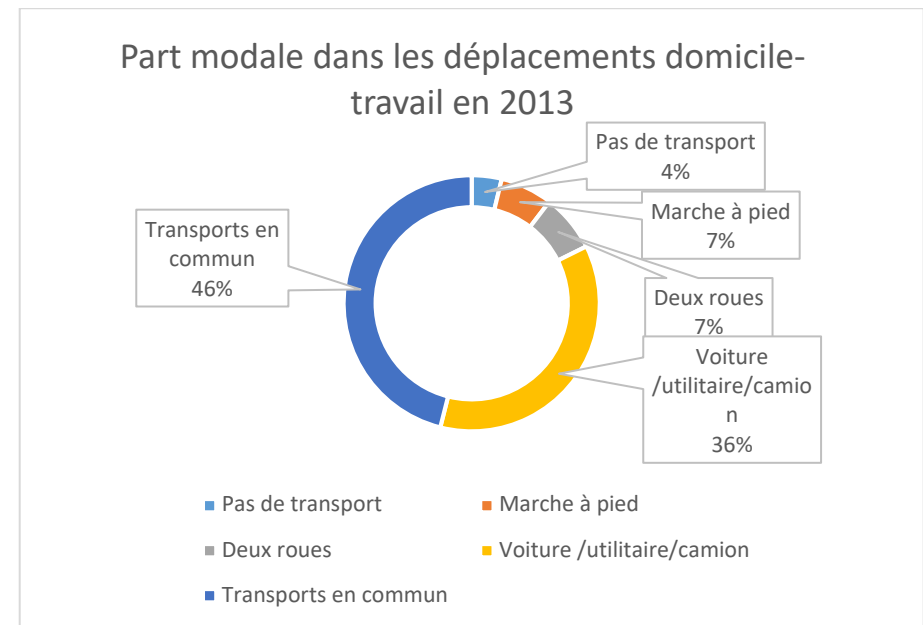
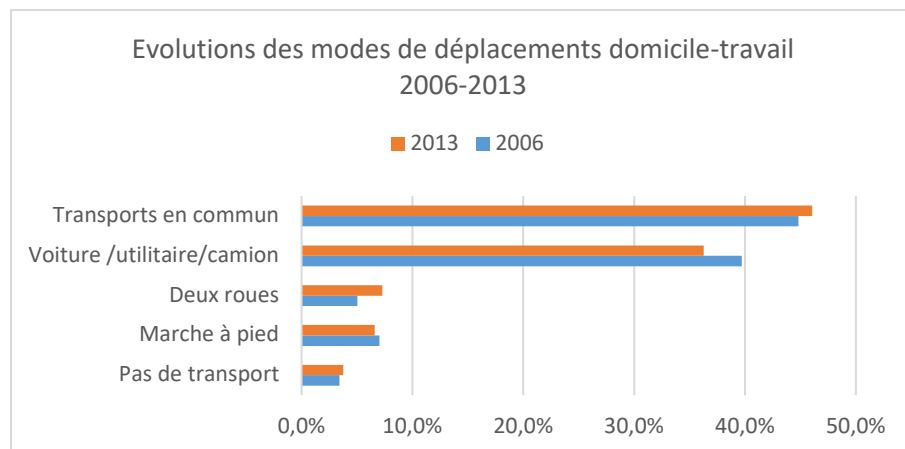
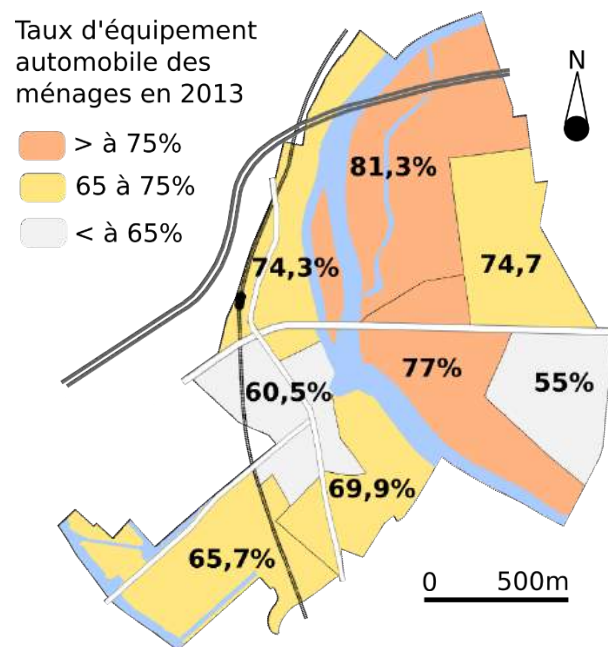


Figure 2.34 : part modale des différents modes de transport dans les déplacements domicile-travail des Joinvillais en 2013 (Source : INSEE, RGP)



**Figure 2.35 : Évolution des modes de déplacement domicile-travail à Joinville-le-Pont entre 2006 et 2013 (source : INSEE, RGP)**



**Figure 2.36 : Taux d'équipement automobile des ménages par iris en 2013 (source : INSEE, RGP)**

- Pour se rendre sur leur lieu de travail, les actifs Joinvillais privilégient les transports en commun et, dans une moindre mesure, la voiture particulière ;
- Pour leurs déplacements hors travail, les Joinvillais privilégient les modes de déplacement actifs et la voiture particulière.

De manière générale, ces chiffres sont proches de ceux constatés à l'échelle départementale, et correspondent aux pratiques des habitants de la petite couronne d'île de France (voir figure 2.33).

En comparaison avec les données concernant les déplacements domicile-travail en 2006, on constate une réduction de la part modale de la voiture particulière et une hausse des déplacements en deux roues et en transports en commun. Cette tendance confirme la place prépondérante du réseau de transport en commun dans l'organisation des déplacements des actifs Joinvillais (figure 2.35 ci-contre).

#### ◆ Le taux d'équipement automobile des ménages

Le taux d'équipement automobile des ménages de Joinville-le-Pont atteint 69,9% en 2013. En 2007, il atteignait 71%. Près du tiers des ménages de Joinville-le-Pont ne disposent donc pas d'un véhicule personnel. À l'inverse, 16% des ménages disposent de deux véhicules ou plus (17% en 2007).

À l'échelle infra communale (figure 2.36), on constate que le taux d'équipement automobile des ménages est assez hétérogène. Sans surprise, les ménages habitant les zones pavillonnaires disposent de davantage de véhicules que les ménages habitant des quartiers d'habitat collectif que sont les Hauts-de-Joinville et l'avenue Gallieni, plus proches des transports en commun, où le besoin de disposer d'un véhicule se fait moins sentir.

Le taux d'équipement des ménages Joinvillais est très proche de la moyenne du Val de Marne, qui atteint 69,7%. À titre de comparaison, ce taux atteint 81,1% pour l'ensemble de la France Métropolitaine, et tombe à 37,4% à Paris.

## 262. Les infrastructures routières

### ◆ Les principaux axes routiers

Le réseau routier Joinvillais est très hiérarchisé, du fait des spécificités de la trame viaire de la commune, structurée autour des franchissements de la Marne (voir carte ci-contre).

L'axe majeur constitué par le passage commun des autoroutes A4 et A86 traverse la commune sans que celle-ci n'accueille d'échangeur. Les accès se font sur les territoires voisins de Saint-Maurice et Champigny-sur-Marne.

Les axes principaux de desserte routière de la commune sont les suivants :

- La RD 4 (avenue des Canadiens, rue Jean Mermoz, carrefour de la résistance, pont de Joinville, Place de Verdun, avenue du Général Gallieni) relie la Porte de Bercy et l'Est de la France, en traversant le centre-ville et en franchissant la Marne par le Pont de Joinville. Dans le bas de Joinville, l'avenue Gallieni constitue un passage quasi obligé pour desservir les quartiers de Polangis et de Palissy.
- La RD 86 (rue Jean Jaurès, rue de Paris, boulevard du Maréchal Leclerc, rue Chapsal) en provenance de Nogent-sur-Marne, s'écoule ensuite vers Créteil via Saint-Maur-des-Fossés. Elle constitue ainsi une autre liaison radiale pour Paris (le trafic suivant la lisière du bois de Vincennes depuis la porte de Vincennes). La RD86 dessert les quartiers centraux de la rue de Paris, et du boulevard du Maréchal Leclerc ;
- Les axes secondaires ont également une importance non négligeable, notamment le Boulevard de l'Europe, la rue Henri Barbusse et le quai du barrage en rive droite, et l'avenue Charles Floquet en rive gauche.

La configuration actuelle du réseau ne permet pas de trouver des itinéraires de substitution corrects qui pourraient déporter une partie des véhicules qui transitent par la RD4 au centre de Joinville-le-Pont.



Figure 2.37 : carte de la trame viaire de Joinville-le-Pont

Axe	Trafic 2013	Trafic 2003	Évolution
<b>A4-A86</b>	244 100	252 000	-3%
<b>RD4 Canadiens</b>	28 129	29 500	-4.5%
<b>RD4 Pont de Joinville</b>	29 582	33 870	-13%
<b>Bd Maréchal Leclerc</b>	14 225	12 810	+11%
<b>Rue Jean Jaurès</b>	22 497	23 660	-5%
<b>Quai du Barrage</b>	8 042	11 731	-30%

**Figure 2.38 : évolution du trafic routier sur les principaux axes routiers de la commune (données CD 94)**

### ◆ Les évolutions du trafic

Le tableau ci-contre présente le trafic annuel des différentes voies routières transitant par Joinville-le-Pont. Depuis 2003, le trafic routier est globalement en baisse sur le territoire communal, ce qui correspond à une tendance observée sur l'ensemble du territoire de la petite couronne d'île de France.

On constate une baisse du trafic routier sur l'ensemble des axes de la commune, à l'exception du Boulevard du Maréchal Leclerc, sur lequel se sont reportés des flux n'empruntant plus le quai du Barrage depuis son réaménagement et son apaisement.

Les flux vers et en provenance de Paris sont particulièrement importants aux heures de pointe du matin et du soir. Les difficultés de circulation sont importantes sur l'axe Gallieni- Canadiens, en direction de l'échangeur de Saint-Maurice sur l'A4 le matin, et en direction de Champigny le soir. Les autres axes radiaux de la commune sont également engorgés.

Le tronçon commun A4-A86 est souvent embouteillé du fait du cumul de flux radiaux (A4) et concentriques (A86) sur cette portion, cas unique en île de France. Il s'agit de l'un des tronçons autoroutiers les plus encombrés du pays. Les nuisances sonores et les retombées de pollution sont d'autant plus importantes pour la commune.

### ◆ Le développement de l'auto-partage

La commune de Joinville-le-Pont compte sur son territoire 3 stations de voitures partagées de type « autolib ». Ces stations sont situées à des points stratégiques du territoire communal : place du 8 mai 1945, place de Verdun et place Mozart.

L'ouverture de ces stations permet de connecter le territoire de la commune au réseau d'autopartage de l'agglomération parisienne. La croissance de ce mode de déplacement depuis sa création en 2011 est importante (+26% d'abonnés entre 2015 et 2016). Toutefois, il n'existe pas de données détaillées pour chacune des stations, qui donneraient une image plus fine de l'utilisation de ce mode de déplacement par les Joinvillais.

### 263. Les voies de transport en commun

La commune de Joinville-le-Pont bénéficie d'une excellente couverture en transports en commun (voir carte ci-contre). Le réseau est dominé par la gare du RER A d'Ile-de-France, principal pôle de déplacement de la commune.

#### ◆ Le transport ferroviaire

La ligne A du RER Saint-Germain-en-Laye/Poissy/Cergy et Boissy-Saint-Léger/Chessey dessert la gare de Joinville-le-Pont sur la branche A2 (terminus Boissy-Saint-Léger). Cette ligne, et notamment la gare RER de Joinville-le-Pont, accueillent un important flux de passagers venant de la commune, mais également des communes desservies par les lignes d'autobus de rabattement. En 2015, la gare a vu entrer 3 665 000 voyageurs, selon la RATP. En semaine, le trafic moyen d'un jour ouvré est d'environ 12 000 voyageurs entrants.

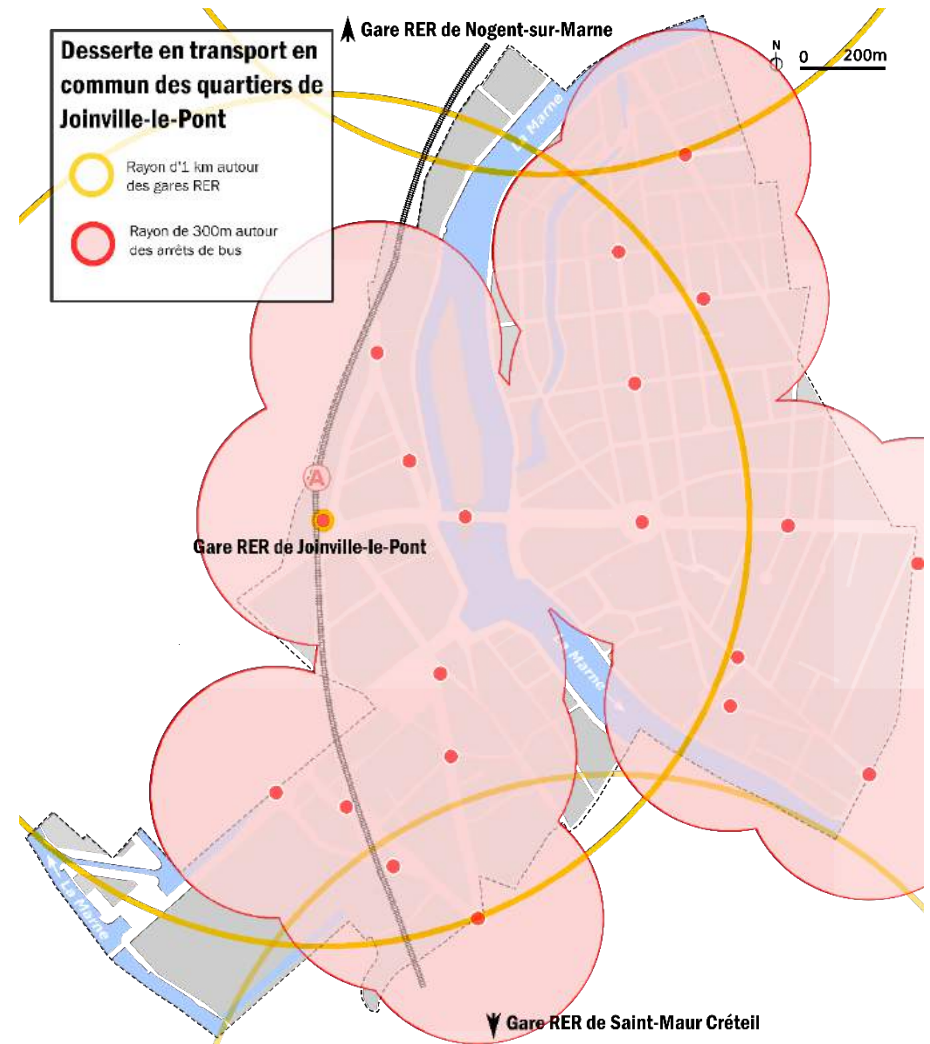
La fréquence de la ligne est particulièrement élevée, avec un train toutes les 4 à 5 minutes en heure de pointe du matin et du soir. En heure creuse, la desserte tombe à un train toutes les 8 à 10 minutes environ.

Cette ligne de transport en commun est déterminante dans les rapports entre Joinville-le-Pont et le reste de la métropole parisienne : la desserte est rapide vers le cœur d'agglomération (Paris intramuros) et notamment les deux plus importants pôles d'emploi tertiaire d'Île de France (Paris 8<sup>e</sup> et la Défense).

L'emplacement de l'actuelle gare RER se situe à la croisée d'axes importants (RD86 et RD4), constituant un carrefour délicat pour le trafic aux heures de pointes, accentué par les traversées des voyageurs sortant de la gare.

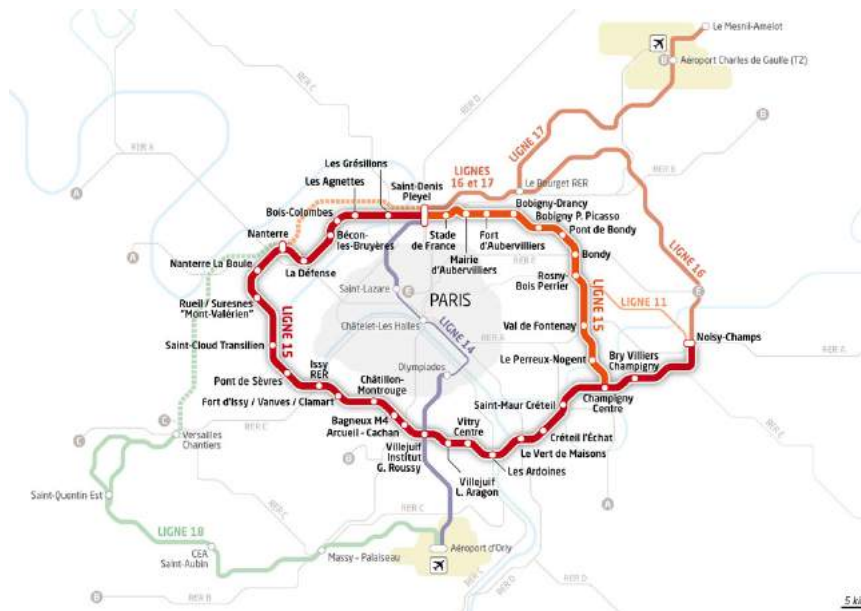
Deux autres gares de la ligne du RER A exercent une influence sur le tissu urbain de la commune : au Nord, la gare de Nogent-sur-Marne est très proche à vol d'oiseau de la limite communale, mais les accès sont difficiles du fait du fleuve et de la pente ; au Sud, la gare de Saint-Maur-Créteil

Créteil est voisine d'environ 600m de la limite communal et facilement accessible par les grands axes routiers.



**Figure 2.39 : carte du réseau de transport en commun sur le territoire de Joinville-le-Pont**





**Figure 2.40 : plan du futur réseau du Grand Paris Express (source : SGP)**

### ◆ Le réseau de bus

La commune est traversée par 9 lignes de bus exploitées par la RATP (voir figure 2.41 page suivante).

L'essentiel de ces lignes de bus sont des lignes de rabattement ayant pour destination la gare de RER de Joinville-le-Pont (6 lignes sur 9). Elles permettent de relier les différents quartiers de la ville ainsi que les communes voisines. La proximité entre les points d'arrêts permet une desserte fine du tissu urbain. Les lignes 106, 108 et 110 ont toutefois un tracé identique dans leur traversée de Joinville-le-Pont.

Deux lignes de Noctilien permettent de desservir la commune toute la nuit, et de relier Paris intramuros : lignes N33 et N35

Le réseau bus de Joinville-le-Pont permet un rabattement efficace en direction du RER depuis l'ensemble des quartiers de la commune. Toutefois, à l'exception de la ligne 111 qui a pour destination Paris Bercy, le réseau bus ne dessert pas les pôles d'agglomération et ne peut donc pas se substituer au réseau ferré.

La future ligne 77 doit relier directement la gare à la Gare de Lyon à Paris selon le projet dévoilé par le STIF au printemps 2017.

## ◆ Les infrastructures en projet

Le « Trans-Val-de-Marne Est », ou TVM Est, est porté par le département du Val-de-Marne et prévoit le prolongement vers l'Est du TVM, actuellement limité à Saint-Maur RER. Ce projet a été reconnu d'utilité publique en 2013.

Le projet de métro automatique du « Grand Paris Express » concerne l'ensemble de l'Île-de-France. Joinville-le-Pont ne disposera d'aucune gare sur son territoire. Toutefois, les gares de Saint-Maur Créteil et de Champigny-centre sont assez proches de la commune et pourraient avoir une incidence sur les modes de déplacement des Joinvillais. Si les temps de transports ne seront pas sensiblement améliorés en direction du cœur d'agglomération, les déplacements à destination d'autres communes de petite couronne pourraient s'accélérer. Les travaux du tronçon de la ligne 15 « sud » doivent s'achever en 2024.

Ligne	Fréquence heures pointe	de Fréquence heures creuses	Nombre d'arrêts à Joinville / arrêts de la ligne
101 – Joinville RER – camping international Champigny	1 bus / 15 minutes	1 bus / 30 minutes	8 / 9
106 – Joinville RER – Villers sur Marne RER	1 bus / 6 à 12 minutes	1 bus / 15 minutes	4 / 23
108 – Joinville RER – Champigny J. Vacher	1 bus / 5 à 11 minutes	1 bus / 15 minutes	4 / 14
110 – Joinville RER – Villiers sur Marne RER	1 bus / 9 à 12 minutes	1 bus / 15 minutes	4 / 21
111 Terroirs de France (Paris) Champigny – Saint Maur RER	1 bus / 6 à 10 minutes	1 bus / 15 minutes	4 / 57
112 Château de Vincennes – La Varenne RER	1 bus / 10 à 14 minutes	1 bus / 15 minutes	6 / 32
201 – Joinville RER – Champigny Diderot La plage	1 bus / 8 à 14 minutes	1 bus / 15 minutes	6 / 12
281 – Joinville RER – Créteil Europarc	1 bus / 8 à 14 minutes	1 bus / 15 minutes	1 / 29
317 – Nogent-le-Perreux RER – Hôtel de Ville de Créteil	1 bus / 11 à 14 minutes	1 bus / 16 à 18 minutes	2 / 27

**Figure 2.41 : les lignes de bus en 2017 à Joinville-le-Pont**

## 264. Les modes actifs de déplacement

### ♦ Les déplacements vélo

En 2013, les déplacements à vélo constituent 2% des déplacements totaux en petite couronne d'île de France. Leur développement est au cœur des politiques de déplacement régionales depuis une dizaine d'année.

La commune de Joinville-le-Pont dispose d'infrastructures de qualité dédiée aux déplacements à vélo :

- Pistes cyclables en bords de Marne et le long des principaux axes de la commune ; zones de circulation partagées et double-sens cyclistes dans les quartiers pavillonnaires,
- 1 station de Vélib en 2017(gare de Joinville), d'autres en projet.

L'extension du réseau Vélib à l'ensemble de la commune est prévue à compter de 2018, avec l'implantation d'une nouvelle station (place de Verdun).

Les pistes cyclables actuelles permettent de circuler efficacement et de façon sécurisée sur les principaux axes routiers de la commune.

Le renforcement de ce réseau est envisagé par la Ville dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable communal élaboré en 2009, à travers :

- la création de pistes cyclables ou d'itinéraires partagés nombreuses (rue de Paris, rue Jean Mermoz, rue Kennedy, etc.),
- la généralisation des zones 30 avec contre sens cyclable,
- la mise en place de nombreux arceaux vélos,
- la mise en place d'une subvention à l'acquisition de vélos à assistance électrique.

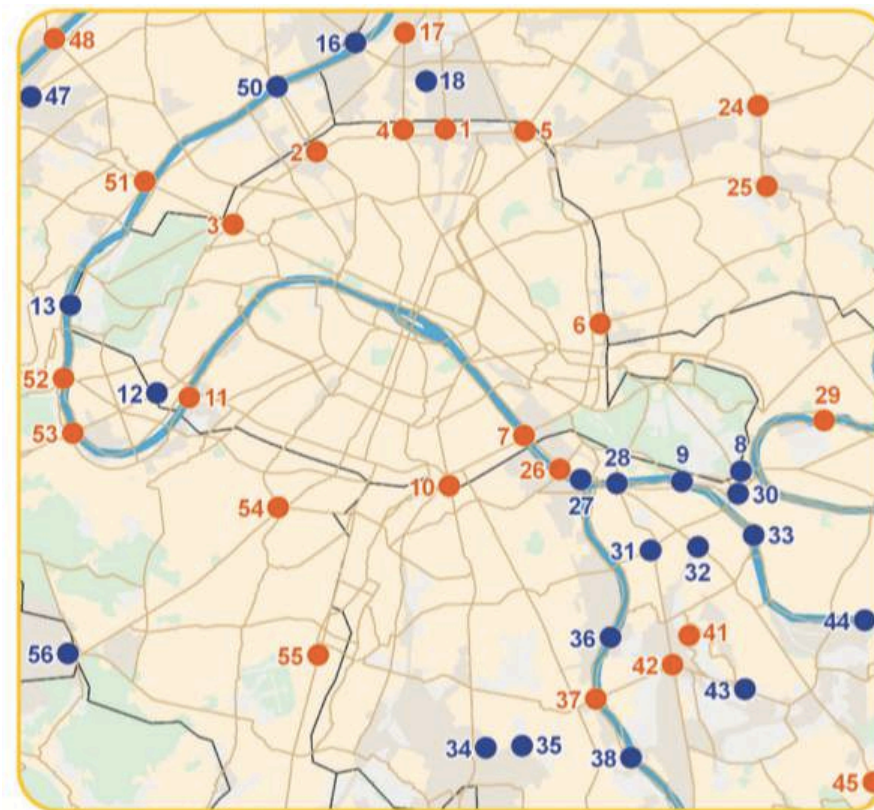
La carte ci-après présente l'ensemble de pistes et voies cyclables réalisées sur le territoire communal.

Le plan de déplacements urbains d'Ile de France (PDUiF) identifie deux coupures sur les itinéraires piétons et vélos sur le territoire de Joinville-le-Pont :

- n° 8 : passage sous le RER A
- n° 30 : canal Saint-Maurice.

A l'échelle régionale, ces coupures ne constituent pas des « coupures prioritaires », cependant le PDUiF fixe un objectif de résorption pour toutes les coupures qu'il identifie.

Ces coupures doivent être résorbées afin d'assurer la continuité du réseau cyclable structurant régional et des itinéraires piétons. La résorption des coupures devra se faire à l'occasion des projets d'infrastructures et d'aménagement. Elle devra également être prise en compte dans les plans locaux de déplacements et dans les orientations des documents d'urbanisme afin d'atteindre l'objectif de réalisation.



**Figure 2.42 : carte des coupures sur les itinéraires piétons et vélos – extrait du PDUiF**

### ◆ Les circulations piétonnes

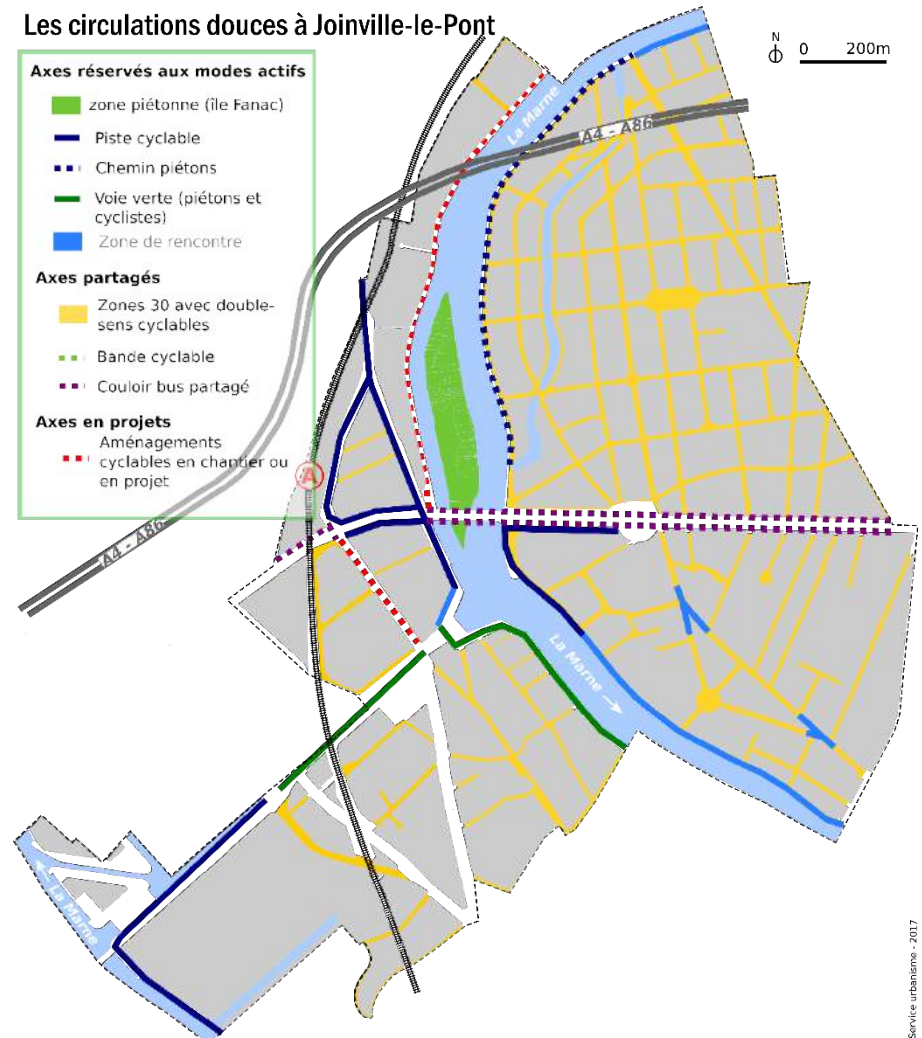
La marche à pied est un mode de déplacement très utilisé au quotidien par les Joinvillais, pour les achats dans les commerces de proximité, les loisirs (bords de Marne...) mais également les déplacements domicile-école.

L'environnement urbain Joinvillais est globalement assez favorable aux piétons, en dehors des principaux axes de circulation de la commune qui peuvent présenter des difficultés de franchissement.

Toutefois, dans les zones pavillonnaires, les emplacements de stationnement automobile empiètent souvent sur les trottoirs, rendant les circulations piétonnes difficiles et parfois dangereuses.

Les quais de la Marne offrent en revanche des espaces de promenade agréables pour les marcheurs.

La requalification programmée de la rue de Paris doit permettre de favoriser le partage de la voirie entre piétons et véhicules dans le cœur commercial de la commune.



**Figure 2.42 : carte des aménagements cyclables et piétons à Joinville-le-Pont**



## 265. Le stationnement

### ◆ Le stationnement privé

52% des ménages Joinvillais disposent aujourd'hui d'une place de parking au sein de leur logement. Ce chiffre est à rapprocher du taux d'équipement des ménages, qui atteint 69,7%.

Dans l'ensemble des quartiers de la commune, le nombre de places de stationnement disponible par logement est inférieur aux taux de motorisation. Cet écart est particulièrement sensible dans les quartiers d'habitat collectif ancien (centre-ville, Gallieni).

Dans les quartiers à dominante pavillonnaire, le taux important de ménages possédant deux véhicules ou plus entraîne également une tension sur le stationnement de surface.

### ◆ Le stationnement public

L'offre de stationnement sur voirie de la commune atteint 3 650 places en 2012. Des réflexions sur les évolutions de la réglementation sont conduites pour favoriser la rotation des véhicules dans les zones les plus tendues, notamment les axes commerciaux de la rue de Paris et de l'avenue Gallieni.

La commune dispose de différents sites de stationnement en souterrain ou en surface :

- En surface, le principal parc de stationnement est celui de la place du 8 mai 1945. On trouve cependant des parcs de plus petite taille avenue des Platanes et avenue Charles Floquet.
- En souterrain, des parcs de stationnement pouvant accueillir le public ont été aménagés en centre-ville (parking du Monoprix) et dans la ZAC des Studios, avenue Gallieni.

Au total, en 2013, ces parcs de stationnement représentent 520 places. La destruction du Parc relais RER sera compensée à terme par la réalisation d'un parking en souterrain sous le gymnase et la mairie, et par

la réalisation d'un parking public sous l'îlot B, pour desservir l'enseigne monoprix.

### ◆ L'offre en stationnements pour les véhicules hybrides et électriques

La ville de Joinville-le-Pont dispose de deux bornes de recharge pour les véhicules électriques. Ces équipements sont situés près de la gare.

### ◆ Analyse des capacités de mutualisation des parcs de stationnement

La mutualisation des parcs de stationnement est déjà mise en œuvre à Joinville-le-Pont au travers de plusieurs démarches, concentrées sur le quartier des Hauts-de-Joinville :

- Mise à disposition de places de stationnement pour les administrations voisines dans les parcs de stationnement des logements de la ZAC des Canadiens,
- Réalisation en cours d'un parc de stationnement mutualisé entre les administrations municipales et les logements de l'îlot F de la ZAC des Hauts-de-Joinville,
- Le parc de stationnement situé sous l'îlot B de la ZAC des Hauts-de-Joinville est accessible pour les clients des commerces voisins.

La commune développe la mutualisation des parcs de stationnement lorsque cela est possible, notamment dans les quartiers saturés souffrant d'un manque de places de stationnement en surface. Toutefois, Le parc existant en dehors de ces démarches identifiées présente peu de potentiel de mutualisation du fait de la spécificité des usages dans les quartiers résidentiels de la commune.

La mutualisation des parcs de stationnement constitue une démarche qui sera étudiée à l'avenir dans l'ensemble des projets urbains de la



commune, notamment dans les secteurs où le stationnement de type pendulaire est important (proximité de la gare RER notamment).

◆ **L'offre en stationnements vélos**

En 2019, la Ville de Joinville-le-Pont compte 242 arceaux destinés au stationnement des vélos. Cette offre de stationnement est répartie de façon équilibrée sur l'ensemble de la ville.

# VILLE DE JOINVILLE-LE-PONT

(Département du Val de Marne)



## Plan supports vélos

Ensemble de la commune

N°	Date	Intitulé	Statut	Statut
1	10/03/2017	Appui des plans et territoires cyclables	A.D.	N.O.
2	16/04/2017	Stratégie de développement	A.D.	N.O.
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				
46				
47				
48				
49				
50				
51				
52				
53				
54				
55				
56				
57				
58				
59				
60				
61				
62				
63				
64				
65				
66				
67				
68				
69				
70				
71				
72				
73				
74				
75				
76				
77				
78				
79				
80				
81				
82				
83				
84				
85				
86				
87				
88				
89				
90				
91				
92				
93				
94				
95				
96				
97				
98				
99				
100				

## PLAN SUPPORT DEUX ROUES

Date : 10-03-2017

Echelle : nant

Dossier : N° DE PLAN

INDICE

PHASE

2017

0



**Figure 2.43 : Photographie du parking public de la place du 8 mai 1945**

### *Enjeux et besoins pour la révision du PLU*

#### *Transports en commun*

- Anticiper les impacts des projets de transports en cours de réalisation sur la commune ou à proximité immédiate (Grand Paris Express Ligne 15 et TVM),
- Favoriser la densification des quartiers les plus proches des transports en commun, dans le respect de l'équilibre urbain des différents quartiers.

#### *Modes actifs de déplacement*

- Contribuer aux objectifs du Plan de déplacements urbains d'île de France de renforcement de la part modale des déplacements en modes actifs, en poursuivant le développement des infrastructures dans les espaces publics et en prévoyant un stationnement suffisant

#### *Le stationnement*

- Encourager le stationnement des véhicules sur les parcelles pour limiter l'engorgement de la voirie
- Favoriser le stationnement rotatif dans les quartiers centraux
- Étudier les possibilités de mutualisation des parkings souterrains dans les projets d'aménagement
- Veiller à proposer une offre de stationnement suffisante dans les zones pavillonnaires, notamment à proximité des lieux de promenade (bords de Marne, Guinguettes...)

<b>Diagnostic socio-économique du territoire – synthèse des enjeux et besoins</b>	
<b>Thématique</b>	<b>Enjeux et besoins à prendre en compte dans la révision du PLU</b>
<b>Dynamiques et caractéristiques socio-économiques</b>	<p><i>Dynamiques socio- démographiques</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anticiper la poursuite de la hausse de la population communale, notamment dans les quartiers les plus dynamiques démographiquement,</li> <li>- Tenir compte des besoins spécifiques des différentes classes d'âges, notamment les plus jeunes et les plus âgés</li> <li>- Tenir compte des mutations sociales de la population de la commune en cours</li> </ul> <p><i>Caractéristiques du parc de logement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre la dynamique de production de logements en accord avec les objectifs des documents supra-communaux</li> <li>- Maintenir le taux de logement social au-dessus des 25% imposés par la loi SRU</li> <li>- Permettre une diversité des parcours résidentiels pour les ménages joinvillais sur le territoire communal</li> </ul>
<b>Les activités économiques et commerciales, les équipements publics</b>	<p><i>Les activités économiques</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver les deux polarités commerciales complémentaires des Hauts-de-Joinville et de l'avenue Gallieni</li> <li>- Permettre le maintien et le développement des activités artisanales de proximité</li> <li>- Renforcer l'attractivité du pôle tertiaire de la commune</li> </ul> <p><i>Les équipements publics</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conserver le bon taux de couverture en équipements publics de la commune en permettant la réalisation des équipements en projets ou en cours de réalisation</li> <li>- Anticiper les nouveaux besoins liés à la hausse démographique et au vieillissement des populations</li> <li>- Permettre les évolutions des équipements existants en fonction des besoins actuels et futurs des habitants de Joinville-le-Pont et de l'agglomération</li> </ul>

<p><b>Les modes de transports des Joinvillais</b></p>	<p><i>Transports en commun</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anticiper les impacts des projets de transports en cours de réalisation sur la commune ou à proximité immédiate (Grand Paris Express Ligne 15 et TVM)</li> <li>- Favoriser la densification des quartiers les plus proches des transports en commun, dans le respect de l'équilibre urbain des différents quartiers.</li> </ul> <p><i>Modes actifs de déplacement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuer aux objectifs du Plan de déplacements urbains d'Île de France de renforcement de la part modale des déplacements en modes actifs, en poursuivant le développement des infrastructures dans les espaces publics et en prévoyant un stationnement suffisant</li> </ul> <p><i>Le stationnement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Encourager le stationnement des véhicules sur les parcelles pour limiter l'engorgement de la voirie</li> <li>- Favoriser le stationnement rotatif dans les quartiers centraux</li> <li>- Étudier les possibilités de mutualisation des parkings souterrains dans les projets d'aménagement</li> <li>- Veiller à proposer une offre de stationnement suffisante dans les zones pavillonnaires, notamment à proximité des lieux de promenade (bords de Marne, Guinguettes...)</li> </ul>
---	---





## II. Diagnostic territorial

1. Présentation du territoire communal
2. Diagnostic socio-économique

### 3. Diagnostic urbain

*31. Structure et armature urbaine du territoire Joinvillais*

*32. Analyse de la morphologie urbaine*

*33. Consommation d'espace et capacités de densification du tissu urbain*

## 31. La structure du territoire Joinvillais

### 311. Un territoire partagé par la Marne

Le territoire de la commune de Joinville-le-Pont est traversé par la Marne du Nord au Sud. Les deux grands ensembles territoriaux de la commune sont découpés par le cours d'eau : « Joinville-le-Haut », en rive droite, et « Joinville-le-Bas », en rive gauche. Cette situation de part et d'autre de la rivière est unique parmi les communes du Val-de-Marne, et a d'importantes incidences sur la structure du territoire communal.

#### ◆ Joinville-le-Haut

Joinville-le-Haut comprend les hauts-de-Joinville, ainsi que les quartiers voisins. Cet ensemble se prolonge vers le Nord par une étroite bande longeant la Marne. Vers l'Ouest, la commune vient s'appuyer sur le cours de la Marne plus de 12 km en aval de sa sortie du territoire communal au niveau du Pont du Petit Parc, après la boucle de Saint-Maur.

L'ensemble de Joinville-le-Haut est très hétérogène d'un point de vue paysager. Ce quartier se situe au sommet du talus de la vallée de la Marne, une vingtaine de mètres au-dessus du fleuve et est à dominante d'habitat collectif. En contrebas du talus, l'habitat est essentiellement pavillonnaire vers le nord et le sud. Enfin, vers le sud-ouest, la pente est plus douce en direction de la Marne et le paysage plus ample.

#### ◆ Joinville-le-Bas

Sur l'autre rive de la Marne se trouvent le quartier de Joinville-le-bas, divisé entre « Polangis » et « Palissy », séparés par l'axe Est-Ouest de l'avenue Gallieni, ancienne route nationale 4 située dans le prolongement du Pont de Joinville.

Cet ensemble est très homogène : l'avenue Gallieni concentre les commerces, les équipements et l'habitat collectif, tandis que le reste de la rive est constitué de zones pavillonnaires anciennes. L'ensemble est implanté dans la plaine alluviale de la Marne, et ne présente aucun relief particulier, ce qui le rend vulnérable aux inondations.

## Joinville-le-Pont : Grands ensembles géographiques

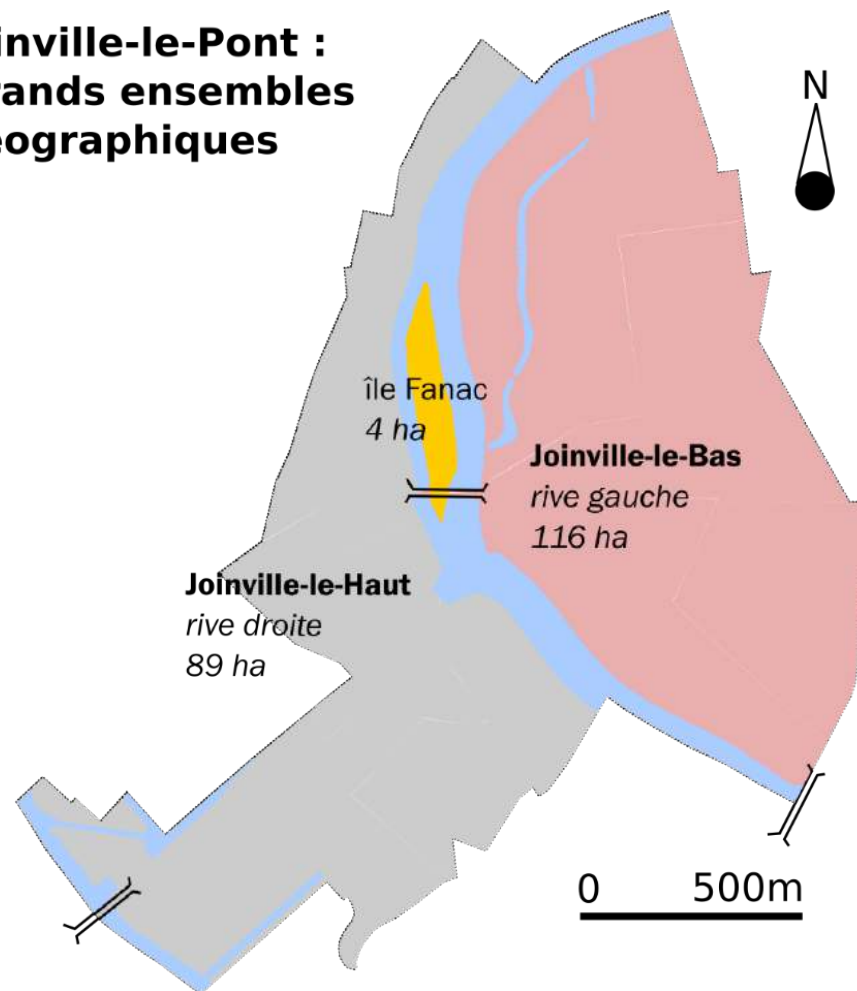
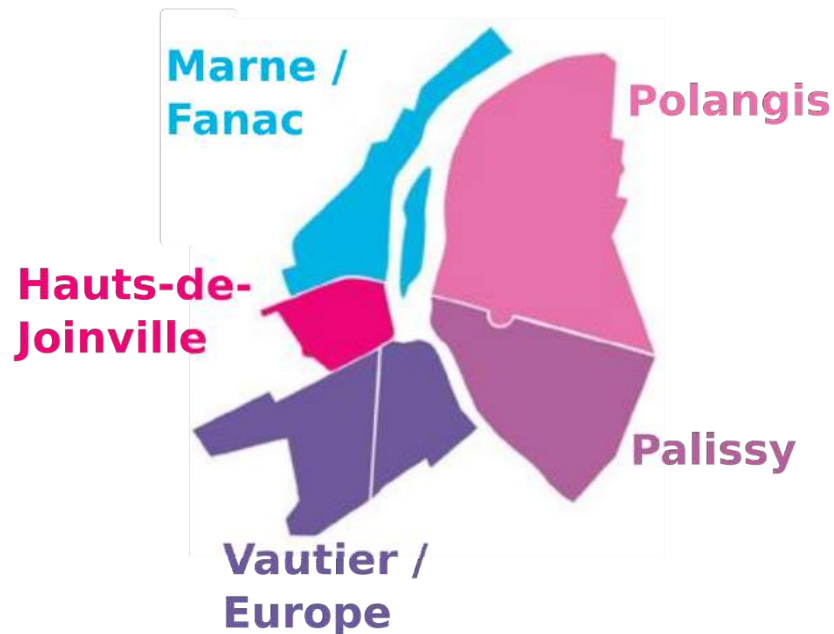


Figure 3.1 : Grands ensembles géographiques de la commune



**Figure 3.2 : Les différents quartiers de Joinville-le-Pont**

### ♦ Les différents quartiers de Joinville-le-Pont

La commune se divise en cinq quartiers administratifs, séparés par la Marne et les principaux axes routiers.

- L'ancienne Nationale 4, aujourd'hui RD4, qui emprunte le pont de Joinville et traverse la commune d'est en ouest ;
- L'avenue du Général Leclerc et l'avenue Kennedy en rive droite, au Sud du centre-ville.

L'axe historique de la rue de Paris, en rive droite, vient compléter cette trame viaire principale et croise l'ex RN4 au niveau de la gare de RER.

Cette trame viaire délimite des quartiers administratifs ayant des identités urbaines et culturelles fortes (voir figure 3.2 ci-contre) :

- Le quartier de Polangis, au Nord de l'avenue Gallieni en rive gauche, à dominante pavillonnaire ;
- Le quartier de Palissy, au Sud de l'avenue Gallieni en rive droite, plus mixte mais qui reste à dominante pavillonnaire,
- Le quartier « Marne-Fanac » au Nord du Pont de Joinville en rive droite, incluant l'île Fanac, à dominante pavillonnaire au Nord, mais plus dense au voisinage de la gare du RER ;
- Le quartier des Hauts-de Joinville, le long de la rue de Paris au Nord de l'avenue Kennedy, incluant la ZAC des Canadiens. Ce quartier est particulièrement dense.
- Le quartier « Vautier-Europe », au Sud de l'avenue Kennedy, très hétérogène, pavillonnaire dans sa partie « Vautier » mais dominé par plusieurs grands ensembles datant des années 1960 dans sa partie « Europe ».

Le découpage administratif des quartiers est donc issu de l'histoire de la commune, et correspond aujourd'hui dans la plupart des cas à des paysages urbains distincts à l'identité marquée.

### 312. Deux principaux pôles de centralité

Le territoire de Joinville se structure autour de deux principaux pôles de centralité : les Hauts-de-Joinville, et l'avenue Gallieni dans le bas de Joinville (voir carte ci-contre). Du fait de la coupure urbaine représentée par la Marne, qui n'est franchissable qu'en un seul point pour relier les deux pôles, ces polarités ont développé une autonomie importante.

#### ◆ Le pôle des Hauts-de-Joinville

Le pôle des Hauts-de-Joinville occupe une surface relativement réduite, mais concentre une grande partie des commerces communaux, les principaux équipements publics et notamment la Mairie, ainsi qu'une part importante de la population au sein d'un habitat très dense.

La réalisation de la ZAC des Hauts-de-Joinville, en cours depuis 2011, renforce progressivement ce centre-ville en entraînant une augmentation de sa population et en permettant l'implantation de nouvelles enseignes commerciales à fort rayonnement communal. Le pôle se prolonge vers le sud de la rue de Paris en direction du site Essilor, qui fait l'objet d'une opération de construction comprenant des logements et une école.

Enfin, la présence de la gare du RER fait du quartier le principal pôle d'activités et de déplacements de la commune.

#### ◆ Le pôle de l'avenue Gallieni

La seconde centralité de la commune est située sur l'autre rive de la Marne, le long de l'avenue Gallieni. Il s'agit d'un pôle commercial de quartier important qui se prolonge vers l'Est au niveau de la fourchette de Champigny. L'activité économique y est très présente avec notamment les bureaux implantés dans les anciens locaux des studios Pathé. Enfin, l'avenue concentre une part importante de la population communale, et son poids démographique s'est renforcé depuis les années 1990 avec la réalisation de la ZAC des Studios.

Toutefois, ce pôle souffre d'un éloignement des infrastructures de transport en commun, et d'une faiblesse des équipements publics, même si un rééquilibrage en ce sens a été engagé par les politiques communales (avec notamment l'implantation récente de l'école de danse).



Figure 3.3 : Carte des pôles de centralité de Joinville-le-Pont



### Coupures urbaines sur le territoire de Joinville-le-Pont

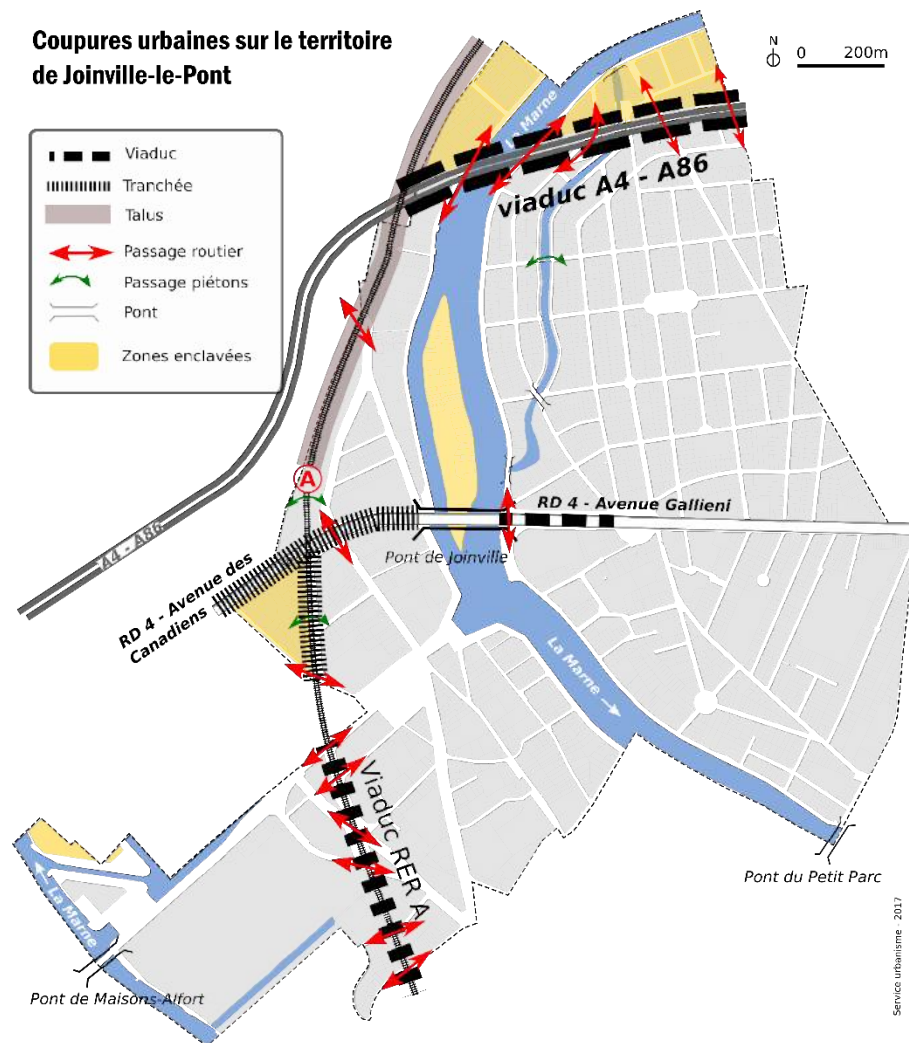


Figure 3.4 : coupures urbaines situées sur le territoire de Joinville-le-Pont

Le reste de la commune est constitué d'espaces essentiellement résidentiels, en dehors de la vaste emprise au sud-ouest, occupée par les équipements d'Eaux de Paris et de Voies Navigables de France.

### 313. Un territoire fractionné par d'importantes coupures urbaines

Le territoire communal est fractionné par différentes coupures urbaines, d'origine géographique comme la Marne, ou liées aux grandes infrastructures de transport de l'agglomération.

#### ◆ Les cours d'eau

La Marne constitue la principale coupure urbaine du territoire communal. Le franchissement ne se fait qu'en trois points de la commune, au niveau du Pont de Joinville, du Pont du Petit Parc, en limite de Saint-Maur-des-Fossés, ainsi qu'au niveau du Pont de Maisons-Alfort.

Deux autres voies d'eau fractionnent le territoire communal. Le « Petit bras de Polangis » est un étroit bras de la Marne, creusé artificiellement lors du lotissement du quartier, qui délimite une longue île le long du quai de Polangis. Son étroitesse rend le passage routier aisé et le quartier est relié au tissu urbain par plusieurs ponts. Il constitue néanmoins une rupture physique importante au sein du quartier de Polangis.

D'un point de vue géographique comme dans les représentations des Joinvillais, la Marne constitue une coupure urbaine majeure, séparant nettement la commune en deux entités urbaines distinctes.

#### ◆ Les voies du RER A

Depuis leur entrée sur le territoire communal par le Sud, les voies du RER A sont implantées en viaduc. Des franchissements routiers existent, et permettent de desservir les lotissements voisins. Toutefois, la rupture paysagère est importante. En partie sud, la coupure urbaine est rendue perméable grâce à la densité de la trame viaire sous le viaduc.

À partir du Canal de Saint-Maur, les voies sont en tranchée. Pour relier le centre-ville et la ZAC des canadiens, une passerelle piétonne donnant sur l'extrémité de la rue Vel Durand permet d'éviter le contournement routier par le Nord ou le Sud. Sur cette section, la coupure urbaine est difficilement perméable, isolant la ZAC des canadiens du centre-ville

Enfin, à partir du franchissement de la RD 4 en viaduc, la ligne de RER emprunte un tracé aérien au sommet d'un talus de grande largeur. Seule la rue Jean-Jaurès permet de franchir la voie au Nord de la gare, en direction du Bois de Vincennes et de Nogent-sur-Marne. En dehors de ce passage, la coupure urbaine est imperméable entre le quartier des bords de Marne et les secteurs de Nogent-sur-Marne longeant le Bois de Vincennes.

#### ◆ **L'autoroute A4-A86**

En provenance de la Porte de Bercy, l'autoroute A4 fait son entrée sur le territoire communal en franchissant en tranchée les voies du RER A. À compter du pont du RER, elle est implantée en viaduc sur toute la longueur du territoire communal, au-dessus de la Marne et du quartier de Polangis. Sur une largeur d'une centaine de mètres, en comptabilisant la chaussée et les servitudes inconstructibles de part et d'autres, l'autoroute vient couper le tissu urbain du quartier qui lui préexistait.

Les franchissements ne peuvent se faire que par différents tunnels (dont les deux quais de la Marne). Si ces tunnels ne posent pas de difficultés pour les véhicules, leur traversée est plus délicate pour les piétons.

La coupure paysagère est également très importante, le viaduc barrant l'horizon Nord du quartier de Polangis. Le tablier du viaduc est en effet situé juste au-dessus des toits des maisons du quartier, et est complété en hauteur par des murs anti-bruit au gabarit important (voir photographie ci-contre).



**Figure 3.5 : le viaduc de l'autoroute A4-A86 au-dessus de la Marne et des quartiers pavillonnaires**



**Figure 3.6 : la coupure urbaine de la RD4 en tranchée devant la gare de Joinville-le-Pont**

#### ♦ La RD4 (ex nationale 4)

Sur sa section Ouest, avant le Pont de Joinville, la RD4 est implantée en tranchée, pour faciliter la traversée du carrefour avec la rue de Paris. Cette situation crée une coupure urbaine importante entre le centre-ville et la gare, en conférant un caractère très routier au carrefour. Les circulations piétonnes et routières sont possibles à niveau sur le toit de la trémie, dans le prolongement de la rue de Paris.

Au-delà du Pont de Joinville, la RD4 est en viaduc jusqu'à la place de Verdun, mais un passage permet de la franchir au niveau du quai de Polangis.

Les traversées se font ensuite à niveau, et l'axe ne constitue plus une coupure urbaine infranchissable, et devient même un facteur de cohésion urbaine entre les quartiers en concentrant les commerces et les services communs à Polangis et à Palissy.

Dans les perceptions de l'espace urbain par les habitants de Joinville-le-Pont, l'avenue Gallieni constitue à la fois une coupure urbaine importante, en séparant les deux quartiers du bas de Joinville depuis leur origine au XIX<sup>ème</sup> siècle, et dans le même un point naturel de convergence et de liaison entre ces deux quartiers.

### *Enjeux et besoins pour la révision du PLU*

#### *La structure du territoire Joinvillais*

- Des quartiers divers, aux fortes identités et aux paysages très contrastés dont l'originalité est à préserver
- Deux pôles de centralité complémentaires : les Hauts-de-Joinville et l'avenue Gallieni
- Des coupures urbaines assez importantes qui fractionnent le territoire communal

#### *Les quartiers de Joinville-le-Pont*

- Tenir compte des spécificités des différents quartiers de Joinville-le-Pont ayant chacun leurs identités particulières et leurs formes urbaines spécifiques
- Favoriser les connexions et mieux relier les quartiers entre eux

#### *Les pôles de centralité*

- Garantir la complémentarité entre les deux pôles de centralité de la commune (Gallieni et les Hauts-de-Joinville)
- Préserver l'autonomie des deux pôles pour garantir l'accès aux services et commerces de proximité à tous les Joinvillais

#### *Les coupures urbaines*

- Travailler à réduire les coupures urbaines principales du territoire communal
- Tenir compte de l'engorgement et de la structure du réseau de transport routier dans le bas de Joinville-le-Pont (convergence des flux sur l'avenue Gallieni)
- Encourager les liens de part et d'autre de la Marne

## 32. La morphologie urbaine du territoire de Joinville-le-Pont : caractéristiques des espaces bâtis

### 321. Vue générale : des formes urbaines hétérogènes

À l'image des territoires de la petite couronne parisienne, Joinville-le-Pont est caractérisée par une grande hétérogénéité des formes urbaines. La sédimentation urbaine, depuis les débuts de l'urbanisation de la commune, a conduit dans certains quartiers à une imbrication d'époques de construction, ou au contraire a remarquablement préservé l'homogénéité de certains ensembles.

La carte ci-contre met en évidence quatre grands ensembles de formes urbaines, qui se décomposent eux-mêmes en sous-catégories.

#### 1. Les zones d'habitat pavillonnaire, majoritaires en superficie à l'échelle de la commune, qui occupent la majeure partie de la rive gauche de la Marne et de larges quartiers en rive droite.

On peut distinguer deux types d'habitat pavillonnaire, en fonction de leur mode d'occupation du sol et de leur période de construction :

**Lotissements pavillonnaires XIXe – début XXe :** Les zones pavillonnaires construites entre la fin du XIXe et l'entre-deux guerres, qui en représentent la majeure partie : elles se caractérisent par un habitat plutôt dense, sur des parcelles de taille moyenne proposant un petit terrain. Ces lotissements de maisons en meulières sont très communs dans les territoires de la banlieue parisienne.

**Villas de villégiatures XIXe – début XXe :** Sur l'île Fanac le tissu urbain est constitué de grandes villas, implantées sur des parcelles de grande taille, présentant souvent un intérêt patrimonial ou architectural. Ce tissu urbain se caractérise par l'absence de voies ouvertes à la circulation automobile et par une très grande végétalisation des parcelles.

#### 2. Les zones d'habitat collectif dense, qui rassemblent une majorité des logements et de la population de Joinville-le-Pont

On peut distinguer 3 types de formes urbaines entrant dans cette catégorie :

**Des immeubles collectifs anciens (avant 1950),** construits principalement le long des axes principaux de la commune (rue de Paris, avenue Gallieni), d'une hauteur de 3 à 6 étages, souvent en briques et implantés à l'alignement des voies ;

**Des immeubles collectifs modernes (après 1950)** implantés suivant les préceptes de l'open-planning : de forme « tour » ou « barres », sur des parcelles paysagées et laissées en grande partie libres ;

**Des immeubles collectifs très récents (postérieurs aux années 1980),** construits dans le cadre des ZAC de la commune : il s'agit d'une forme urbaine très dense, laissant peu d'espaces libres pour une hauteur intermédiaire (6 à 7 étages) : ZAC des Canadiens, des studios et des Hauts-de-Joinville.

3. **Les zones au tissu urbain ancien très mixte,** combinant maisons individuelles, petits immeubles collectifs et activités économiques : peu nombreuses ces zones se situent le long des axes les plus anciens de la commune, et sont des vestiges de l'ancien tissu urbain de faubourg : Avenue Gallieni, rue de Paris « prolongée » ; l'ancien tissu urbain de la rue de Paris, avant la réalisation de la ZAC des Hauts-de-Joinville, correspondait à ce tissu.

4. **Les zones à dominante d'activités ou d'équipements :** il s'agit d'emprises où la forme urbaine dépend de l'activité des locaux : immeubles de bureaux contemporains, équipements publics, équipements liés à la Marne, anciens studios Pathé...



### ◆ Panorama général de la morphologie urbaine de la commune

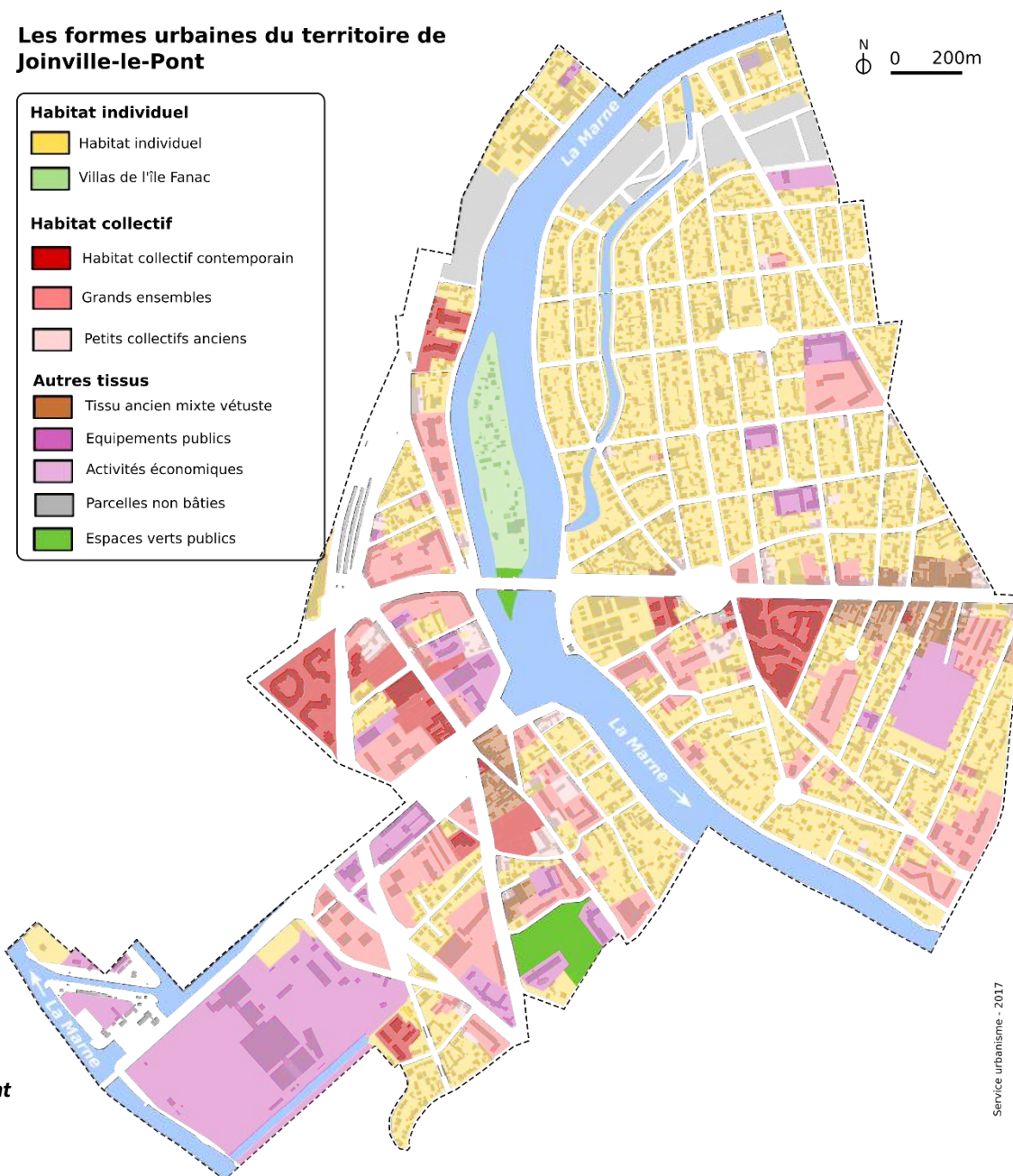
À l'échelle communale, la forme urbaine majoritaire est constituée par les différentes zones pavillonnaires de la commune : Polangis et Palissy dans le bas de Joinville, l'île Fanac, les abords de la rue Vautier et les bords de Marne sur la rive droite. Ces zones pavillonnaires constituent des ensembles paysagers très homogènes.

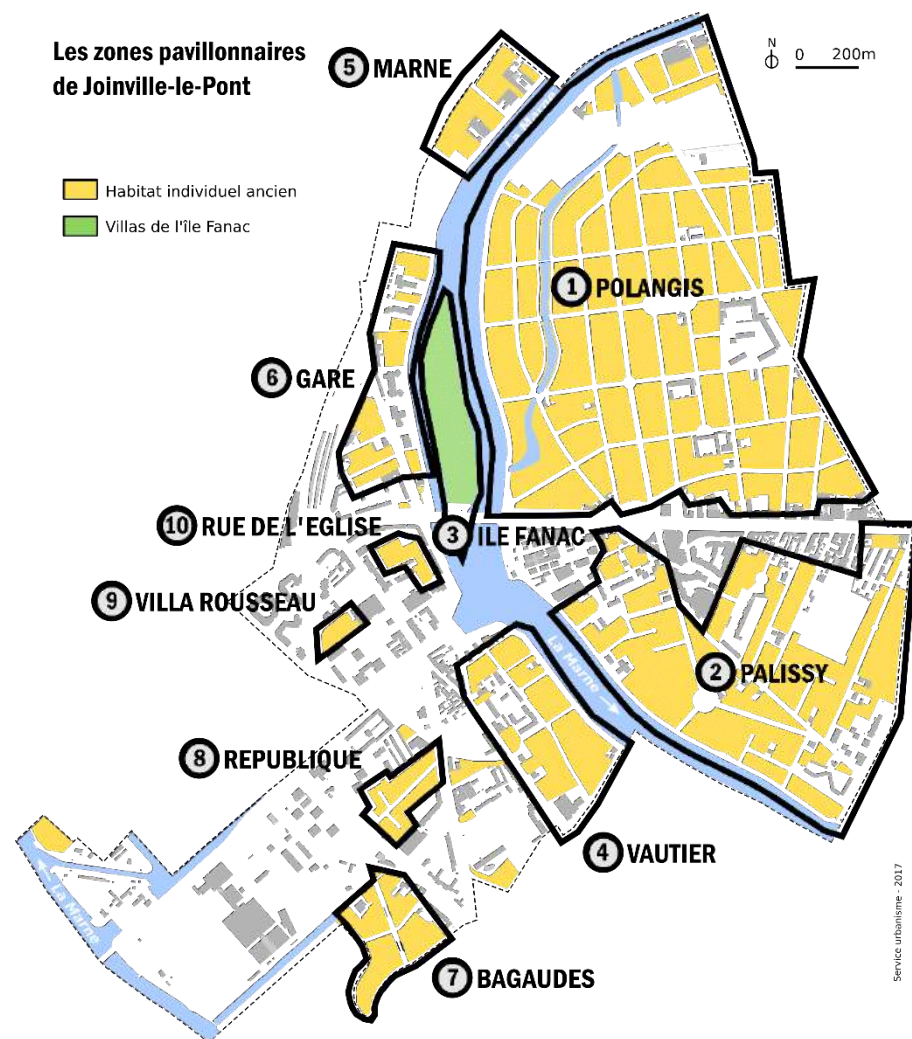
Les immeubles collectifs de différentes époques sont très présents dans les Hauts-de-Joinville et dans les quartiers voisins de l'avenue Leclerc et du Boulevard de l'Europe. Dans le bas de Joinville, ils se concentrent autour de l'avenue Gallieni. Les sites ayant fait l'objet d'opérations de rénovation urbaine dans le cadre de ZAC apparaissent nettement : la ZAC des Canadiens, la ZAC des Studios et la ZAC des Hauts-de-Joinville.

Les principales zones d'activités et d'équipements se situent elles aussi sur le Haut de Joinville, à l'exception notable des anciens studios de cinéma Pathé, reconvertis en locaux d'activités économiques.

Les espaces verts publics sont peu nombreux sur le territoire communal. Toutefois, la végétalisation des espaces privés est très importante, que ce soit au sein des parcelles des zones pavillonnaires ou dans les espaces libres des quartiers de logements collectifs. L'importante végétalisation des espaces privés pavillonnaires est l'une des caractéristiques majeures de l'espace bâti Joinvillais.

**Figure 3.7 : morphologie urbaine générale du tissu urbain de Joinville-le-Pont**





**Figure 3.8 : Carte de localisation des différentes zones pavillonnaires de Joinville-le-Pont**

### 322. Les zones pavillonnaires

Les zones pavillonnaires de Joinville-le-Pont peuvent se diviser en différents ensembles ayant chacun leurs caractéristiques propres. Cinq ensembles sont très homogènes :

- Le quartier de Polangis (1)
- Le quartier de Palissy (2)
- L'île Fanac (3)
- Le quartier Vautier (4)
- Le quartier des bords de Marne au Nord (5)

D'autres quartiers sont en contact direct avec des tissus urbains plus hétérogènes :

- Les zones pavillonnaires voisines de la gare RER (6)
- Les zones pavillonnaires intégrées au tissu urbain des Bagaudes (7) et de la rue de la République (8), dans le quartier de l'Europe, ainsi que de la villa Rousseau et de la rue de l'Eglise (9 et 10) dans les Hauts-de-Joinville.

#### ♦ Le quartier de Polangis

Le quartier de Polangis constitue un quartier pavillonnaire remarquablement homogène, s'étendant sur une surface de près de 70 ha. Il est situé en rive gauche de la Marne, au Nord de l'avenue Gallieni.

Construit au tournant des XIXe et XXe siècles, ce lotissement a été implanté sur le terrain du parc du Château de Polangis et sur les espaces agricoles voisins. Il s'agit donc d'une opération urbaine d'ensemble unique, dont la trace est aujourd'hui visible dans la structure du foncier et la trame viaire, très homogène. Les îlots sont de forme rectangulaire, à l'exception de ceux voisins des axes périphériques du quartier (avenue d'Estienne d'Orves et avenue Jasmin), de forme curviligne au départ du rond-point de la place de Verdun. Il est à noter qu'environ un dixième du quartier est situé sur le territoire de Champigny-sur-Marne, mais présente les mêmes caractéristiques urbaines que la partie Joinvillaise.

Au centre, la Place Mozart occupe le cœur de l'ancien parc et constitue le lieu de centralité et de rencontre du quartier.



Ce quartier a été remarquablement préservé au cours de son histoire, et l'essentiel du bâti conserve son gabarit d'origine, R+1 à R+1+combles. L'architecture est également assez homogène, avec des maisons souvent en pierres de meulière, avec toitures à pentes. Le foncier a conservé ses caractéristiques d'origine : les parcelles sont assez régulières, avec une surface comprise entre 250 et 450m<sup>2</sup> pour la grande majorité d'entre elles. Les cœurs d'îlots sont végétalisés et n'accueillent dans la plupart des cas que quelques constructions annexes.

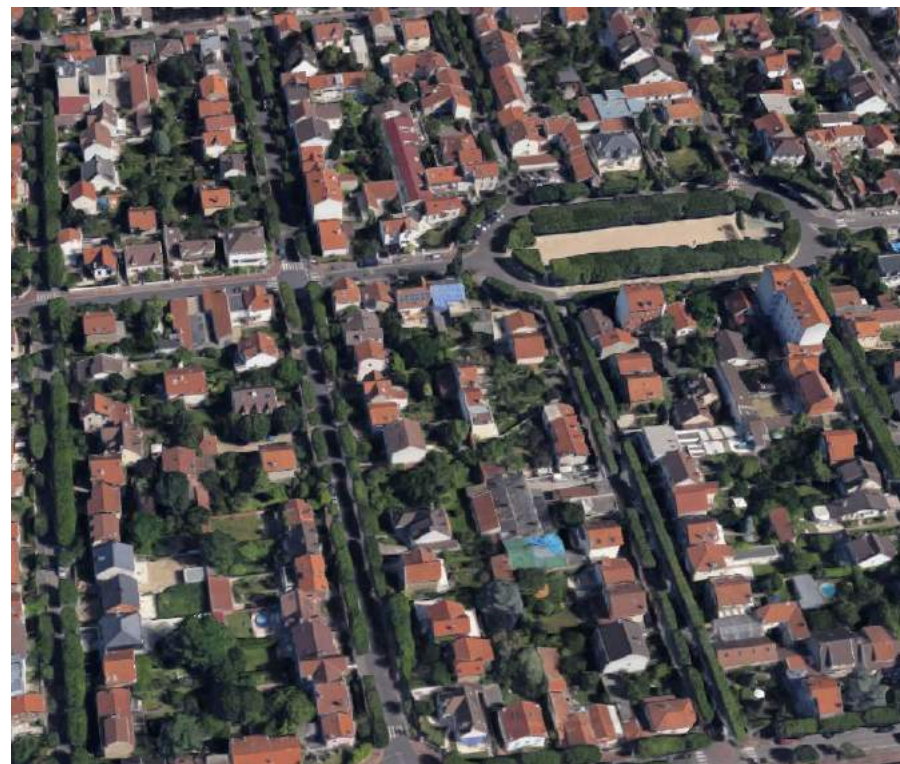
Les logements collectifs sont très peu présents et dispersés dans l'ensemble du quartier. La qualité architecturale de certaines constructions, particulièrement travaillées et préservées, contribue à la qualité urbaine générale de cet ensemble urbain.

Les rues ont souvent conservé leurs alignements d'arbre qui contribuent à la végétalisation des espaces publics du quartier.

Le cadre de vie du quartier de Polangis s'enrichit également de la proximité de la Marne, notamment au niveau du Petit Bras de Polangis, bras artificiel de la Marne conçu pour l'agrément des premiers habitants. Le risque inondation est très important en cas de crue majeure de la Marne, et le zonage du PPRI est très contraignant sur l'essentiel du secteur, qui est dénué de tout relief.

Quelques équipements publics sont présents dans le quartier, notamment deux écoles et un collège. Ils occupent de larges portions d'îlots, et tranchent avec le bâti environnant.

Au Nord, le quartier est cependant traversé par l'A4-A86 en viaduc, qui constitue une coupure majeure dans le tissu urbain et vient séparer le quartier en deux sections distinctes. La construction de l'axe routier dans les années 1970 a entraîné la destruction d'une partie du tissu pavillonnaire et a brisé l'unité de ce quartier en enclavant la partie Nord.



**Figure 3.9 : vue satellite oblique du tissu pavillonnaire du quartier de Polangis, avec la place Mozart au centre des îlots pavillonnaires.**



**Figure 3.10 : les zones pavillonnaires du quartier de Palissy en bord de Marne**

À l'extrémité Nord, les Guinguettes historiques situées en bord de Marne contribuent à l'attractivité touristique et de loisir de Joinville-le-Pont.

Le projet d'élargissement de l'autoroute a été abandonné en 2012, et les terrains voisins ont été cédés par l'État à la ville.

Le quartier est assez éloigné des infrastructures de transport en commun, et les déplacements sont orientés vers l'avenue Gallieni, la seule autre issue routière du quartier se situant vers le pont de Nogent, via la rue des Alliés, qui long le parc du Tremblay.

#### ♦ Le quartier de Palissy

Le quartier de Palissy, à dominante pavillonnaire, est situé au Sud de l'avenue Gallieni sur une superficie d'environ 40ha. Le tissu urbain y est plus hétérogène, mêlant pavillonnaire et grands collectifs.

Deux sous-ensembles pavillonnaires composent le quartier. Autour du rond-point du Square Palissy, les pavillons sont issus du lotissement des terrains de M. Gilles (dont une avenue porte encore le nom) à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. L'ensemble constitue une unique opération de lotissement en bord de Marne, avec une trame viaire caractéristique autour du rond-point. Le parcellaire d'origine d'assez grande taille (entre 500 et 700 m<sup>2</sup>) a cependant été largement remanié par divisions successives ou constructions nouvelles.

Le bâti est assez hétérogène dans ses dimensions, les villas de grande taille côtoyant les maisons plus modestes. En bord de Marne, un certain nombre de constructions sont de style contemporain et offrent de larges vues sur la rivière.

Entre l'avenue Wilson, qui marque la limite Nord-Est de cette première portion du quartier, et l'avenue Gallieni, le bâti pavillonnaire présente des caractéristiques différentes. Le tissu urbain résulte d'une urbanisation non planifiée des terrains, effectuée à partir de l'avenue Gallieni. Ainsi, la trame viaire est exclusivement Nord-Sud, et les parcelles étroites, parfois traversantes. Les constructions sont très hétérogènes, entre pavillons modestes ou maisons anciennes de taille plus importante, et maisons contemporaines. Les constructions d'intérêt patrimonial sont plus rares que dans le voisinage du square Palissy.

Dans les deux cas, les espaces verts sont très présents et contribuent au caractère végétal des bords de Marne. Les gabarits bâtis sont assez homogènes, entre R+1 et R+2.

Le quartier de Palissy a connu des mutations assez importantes dans la seconde moitié du XXème siècle, avec la construction de nombreux immeubles collectifs. Deux grandes résidences sociales y sont implantées. On note aussi la présence de grandes copropriétés de logements collectifs en bord de Marne, ainsi que plusieurs bâtiments destinés à l'accueil des personnes âgées. Ces différentes constructions présentent des gabarits importants et des toitures terrasses, et sont entourés d'espaces paysagers.

#### ◆ L'île Fanac

L'île Fanac constitue un ensemble pavillonnaire remarquable et très particulier de la commune. Il s'agit d'un site classé au titre du code de l'environnement en tant que site pittoresque.

L'île sert de support au passage du Pont-de-Joinville et explique le choix de ce site de traversée dès le XIIème siècle. Aujourd'hui, l'ensemble de 4,5 ha est entièrement fermé à la circulation automobile et réservé aux piétons.

Le bâti pavillonnaire y est de très grande qualité, avec de grandes villas implantées sur des parcelles de taille assez importante, ayant toutes un accès à la rivière. Le tour de l'île est possible en empruntant un chemin piéton. Les villas présentent une architecture traditionnelle de type balnéaire, avec l'utilisation de colombages, de tourelles, et de baies vitrées (bow-windows).



**Figure 3.11 : une rue de la zone pavillonnaire de Palissy**



### ◆ Le quartier Vautier

Parmi les quartiers de la rive droite de la Marne, le quartier Vautier constitue l'ensemble pavillonnaire le plus vaste et le plus homogène. Le quartier est situé au sud de la mairie, entre la rue de Paris et le quai du barrage, de part et d'autre de la rue Vautier, soit une surface d'environ 8 hectares.

La pression foncière liée à la proximité des Hauts-de-Joinville et de la gare a contribué à la construction de nombreux immeubles collectifs, notamment dans les îlots à l'Ouest de la rue Vautier. Toutefois, le quartier a conservé sa dominante pavillonnaire, avec des maisons en R+1 ou R+2.

Le bâti est assez hétérogène, allant de grandes villas à l'architecture remarquables implantées en balcons sur la Marne, à des maisons contemporaines ou des pavillons anciens plus modestes.

### ◆ Le quartier des Bords de Marne

Au Nord de la commune, en rive droite de la Marne et en contact avec Nogent-sur-Marne, le quartier des bords de Marne est constitué de deux îlots isolés du reste de la commune par le viaduc de l'A4-A86.

Ils présentent une morphologie urbaine particulière : les bords de Marne sont occupés par un bâti ancien en lien avec l'activité nautique, que sont les locaux de l'aviron de la Marne et de Joinville, et de l'ancienne guinguette de l'horloge. Ces constructions occupent des parcelles de grande taille, avec un bâti assez bas. Elles témoignent de l'histoire de Joinville-le-Pont et présentent un caractère patrimonial intéressant à préserver.

Le reste des îlots est occupé par des pavillons implantés sur des parcelles de petite taille, formant un tissu urbain dense dont les gabarits sont limités à R+1 à R+2.

### ◆ Les zones pavillonnaires proches de la gare

À proximité de la gare RER, le tissu pavillonnaire d'origine est encore partiellement conservé au sein d'un paysage urbain marqué par des

constructions de plus grand gabarit. La pression foncière importante dans le secteur rend les coupures urbaines brutales entre les pavillons existants et les constructions de bureaux ou de logements collectifs de gabarit R+3 à R+6.

Ce quartier est particulièrement bien situé à proximité de la Marne et de la gare. Les parcelles sont de petite taille, et donnent majoritairement sur les deux petites rues de la Paix et Aristide Briand. Les pavillons datent du début du XX<sup>ème</sup> siècle. En bord de Marne, les constructions pavillonnaires ont presque toutes été remplacées par des immeubles de logements collectifs.

Ce quartier pavillonnaire participe de la diversité de la forme urbaine de la rive droite de Joinville-le-Pont. Il contribue à définir l'identité de la commune en entrée de ville depuis le RER ou depuis l'avenue Jean-Jaurès en provenance de Paris et Vincennes.

### ◆ Le quartier des Bagaudes

À l'extrémité sud de la commune, l'ensemble pavillonnaire des Bagaudes (3ha) est situé en contact direct avec les zones pavillonnaires de Saint-Maur-des-Fossés.

À l'ouest du viaduc RER, les parcelles sont de petite taille, et le bâti présente une grande densité et laisse peu d'espaces libres au sein des parcelles. Cette partie du quartier se prolonge vers Saint-Maur en conservant la même typologie urbaine.

À l'Est du viaduc, les parcelles présentent une structure en lanière atypique pour Joinville-le-Pont. Les constructions sont parfois implantées de façon perpendiculaire à la rue, donnant sur des cours allongées. Le bâti est bas (R+0 à R+1), et ne présente pas de caractéristiques patrimoniales particulières, en dehors de villas répertoriées à préserver.

### ◆ Les zones pavillonnaires enclavées en rive droite : villa Rousseau, rue de l'église et rue de la République

Pour compléter cet inventaire, deux ensembles pavillonnaires de taille très réduite sont intégrés au tissu urbain dense d'immeubles collectifs de

la rive droite et subissent, du fait de leur localisation, une pression foncière importante. Ils contribuent à la mixité des formes urbaines dans le haut de Joinville, et constituent des respirations dans le tissu urbain dense du quartier.

La « Villa Rousseau » est située en limite de la ZAC des Hauts-de-Joinville. Il s'agit d'un ensemble homogène d'une quinzaine de maisons, le long d'un unique axe routier. Ce lotissement des années 1930 a gardé son caractère et son unité.

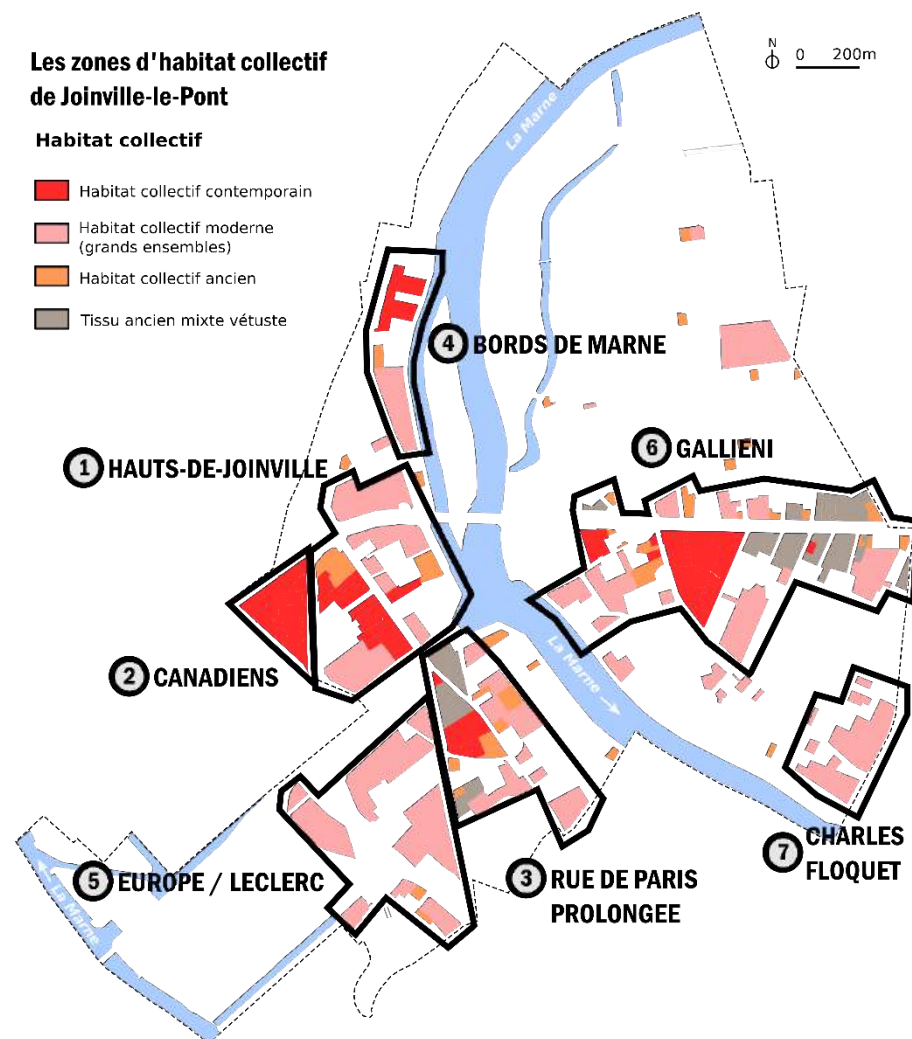
Sur le flanc du coteau de la Marne, la rue de l'église a également conservé une partie de son tissu urbain pavillonnaire, constituant ainsi un espace paysager et de respiration dans un quartier très dense. Le quartier de la rue de l'église est aujourd'hui enclavé entre des immeubles collectifs.

Le long de la rue de la République, un ensemble de constructions pavillonnaires est implanté au cœur d'un quartier d'immeubles collectifs. Les parcelles sont de taille hétérogène, et le bâti ne présente pas d'unité architecturale particulière, à la différence de la Villa Rousseau. Cet ensemble constitue néanmoins un espace de respiration bienvenu au sein d'un espace urbain marqué par des constructions de très grand gabarit.

### *Enjeux et besoins pour la révision du PLU*

#### *Zones pavillonnaires de la commune :*

- Conserver le paysage remarquable des zones pavillonnaires, et notamment les gabarits bâtis bas et homogènes
- Limiter l'artificialisation des cœurs d'îlots par extension de l'emprise bâtie des constructions
- Préserver la végétalisation des cœurs d'îlots, des jardins et des espaces publics
- Permettre une densification maîtrisée du bâti pour accompagner les parcours résidentiels des ménages (extensions, surélévation)
- Respecter les gabarits actuels et garantir les respirations urbaines constituées par les zones pavillonnaires dans les quartiers denses
- Mettre en valeur le cadre bâti et paysager remarquable
- Préserver le site classé / inscrit de l'île Fanac
- Permettre les évolutions des collectifs existants dispersés dans les zones pavillonnaires, dans le respect des gabarits actuels des constructions



**Figure 3.12 : Carte de localisation des quartiers d'habitat collectif de Joinville-le-Pont**

### 323. Les zones d'habitat collectif

Les quartiers d'habitat collectif ne représentent qu'une part limitée du territoire communal. Toutefois, ils concentrent les trois quarts des logements de la commune.

Deux grands secteurs d'habitat collectif se distinguent :

- Les quartiers des hauts-de-Joinville : la rue de Paris et son prolongement Sud, les grands ensembles Europe / Leclerc, les bords de Marne
- Les quartiers bordant les principales avenues du bas de Joinville : Gallieni et Charles Floquet

#### ♦ Les Hauts-de-Joinville et leurs prolongements

Le quartier des Hauts-de-Joinville connaît depuis 2011 des mutations urbaines très importantes, avec la réalisation de la ZAC des Hauts-de-Joinville le long de la rue de Paris. Le tissu ancien de faubourg est progressivement remplacé par des immeubles collectifs denses de grand gabarit (R+7) implantés à l'alignement.

Les constructions de la ZAC viennent s'intégrer à un environnement urbain déjà constitué d'immeubles collectifs de différentes époques. Des barres de logements de type « grands ensembles », implantés en retrait, sont présentes le long de la rue de Paris et le long de la rue Hyppolite Pinson. Les barres atteignent une hauteur de R+8, les tours pouvant atteindre R+12. Ces ensembles de logements ont été construits dans les années 1960 à 1970. Ces immeubles de grande hauteur dominent l'espace urbain du centre-ville, donnant l'impression d'une densité très importante. Cette forme urbaine est pourtant moins dense que les ensembles issus des ZAC des Hauts-de-Joinville et des Canadiens.

Au-delà de la voie ferrée, de façon relativement enclavée, la ZAC des Canadiens constitue un ensemble homogène d'immeubles de logements à l'architecture moderne, d'un gabarit atteignant les R+7. Cet ensemble d'immeuble est entouré d'espaces publics paysagers mais s'affranchit de la trame viaire, qui ne vient qu'entourer la ZAC dans son ensemble. Le quartier des Canadiens s'inscrit en continuité avec la commune de Saint-Maurice, dont les formes urbaines sont proches.

Cet ensemble particulièrement dense est séparé de l'axe de la rue de Paris par la voie du RER A, dont le franchissement est facilité par une passerelle piétonne.

En face de la gare RER est implanté un ensemble d'immeubles collectifs datant des années 1950, en brique, avec des toitures à pentes et des gabarits variables en fonction du terrain (R+5 à R+10).

En bord de Marne, les Hauts-de-Joinville gardent la trace du tissu ancien d'immeubles bourgeois et de maisons de maître en balcon sur la Marne, mais celles-ci voisines avec de grands résidences modernes, certaines accueillant des hébergements pour personnes âgées.

Enfin, la rue de Paris « prolongée », c'est-à-dire située après le carrefour avec l'avenue Kennedy, a conservé la trace de l'ancien tissu de faubourg. Les immeubles anciens sont implantés à l'alignement, avec des commerces en rez-de-chaussée le long de la rue. Les cours et fonds de parcelles sont loties d'ateliers ou de pavillons. L'ensemble constitue un tissu mixte d'habitat et d'activité. Le bâti est assez dégradé, et les locaux commerciaux en rez-de-chaussée parfois vacants.

Au Sud de la rue de Paris, l'ancien site industriel ESSILOR accueille des immeubles de logements en cours d'achèvement ainsi qu'un groupe scolaire, d'une forme urbaine proche de celle de la ZAC des Hauts-de-Joinville.

C'est donc un tissu d'immeubles collectifs très mixte, formé d'ensembles homogènes de taille réduite, qui caractérise le quartier des Hauts-de-Joinville. Ce paysage urbain particulier tranche avec les zones pavillonnaires du reste de la commune.

Ce quartier connaît actuellement des mutations importantes et les règles d'urbanisme en place depuis 2008 ont favorisé ses évolutions.



**Figure 3.13 : Immeubles de logements dans les Hauts-de-Joinville**



**Figure 3.14 : les premiers îlots achevés de la ZAC des Hauts-de-Joinville, rue de Paris**





**Figure 3.15 : Photographie du Boulevard de l'Europe : le quartier présente les caractéristiques de l'urbanisme de dalle : tours et barres non alignées sur les voies, séparation des circulations piétonnes et routières**

### ◆ Le quartier Europe / Leclerc

Au Sud des hauts-de-Joinville, le second quartier d'habitat collectif de la rive droite paraît plus homogène. Il est constitué d'ensembles d'immeubles collectifs datant des années 1960 à 1980, présentant les caractéristiques des « grands ensembles ». Les immeubles présentent des gabarits importants allant jusqu'à R+10, sous forme de tours ou de barres. Ces ensembles tranchent avec l'architecture des pavillons voisins.

Ce quartier est relativement éloigné de l'axe de la rue de Paris. Il est toutefois bien relié par les axes routiers larges qui le traversent. Il est également proche du pôle d'emploi et de commerces du centre-ville de Saint-Maurice.

Peu d'évolutions du bâti de ce quartier sont à prévoir dans les années à venir.

### ◆ L'avenue Gallieni

L'avenue Gallieni est le plus hétérogène des quartiers d'habitat collectif de la commune. Entre la place de Verdun et la limite communale avec Champigny-sur-Marne, sur une faible épaisseur de part et d'autre de l'avenue, le tissu urbain est constitué d'immeubles collectifs de gabarit et d'époques très variables.

En remontant l'avenue depuis la Marne, la première séquence est constituée par la ZAC des Studios, achevée au début des années 2000. Les immeubles présentent des caractéristiques urbaines similaires à ceux de la ZAC des Canadiens : bâti très dense, avec une hauteur importante (R+6 à R+7), et des espaces libres réservés aux piétons entre les immeubles. Des locaux commerciaux sont implantés en rez-de-chaussée. Cet ensemble est complété par des immeubles collectifs récents situés de l'autre côté de l'avenue.

Cette première séquence laisse ensuite place, en direction de Champigny-sur-Marne, à un tissu urbain de faubourg constitué d'immeubles de taille moyenne (R+2 à R+5) implantés à l'alignement, construits dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. De part et d'autre de l'avenue, les constructions sont ponctuellement plus basses, parfois de simples rez-de-



chaussée. Des cours intérieures en impasse permettent de desservir les cœurs d'îlot qui accueillent de petites habitations ou des locaux d'activités. L'ensemble est assez dégradé et ne présente que peu de qualité architecturale. Ce tissu urbain est également assez mixte dans ses fonctions et accueille en son sein un bâti typique d'entrée de ville : locaux de stockage et d'entrepôt, concessions automobiles...

Enfin, à l'extrémité de l'avenue en limite de Champigny, se situe la résidence HBM « Egalité », construite dans les années 1930. Sa forme urbaine est typique des ensembles de logements social de cette période : immeubles à redans, cours pavés, utilisation de la brique et de l'ardoise en toiture, gabarit haussmannien (R+6). Cette résidence constitue un isolat urbain n'offrant qu'un seul accès vers l'extérieur.

La réalisation d'une étude urbaine est actuellement en cours sur l'ensemble du périmètre de l'avenue, sous la conduite de la municipalité de Joinville-le-Pont. Cette étude doit évaluer les potentialités de requalification urbaine de ce secteur pour conforter le pôle Gallieni dans les prochaines années, en tenant compte de la spécificité du foncier et des activités actuellement présentes sur ce site.

### ◆ L'avenue Charles Floquet

À l'extrémité Sud-Est de la commune, une série de résidences privées constituées d'immeubles collectifs est implantée le long des avenues Floquet et Wilson. Ces immeubles bénéficient d'une situation de qualité en bord de Marne. Leur gabarit est moyen et s'échelonne entre les R+3 et les R+6. Ces immeubles sont entourés d'espaces paysagers.

Ce quartier est situé en contact avec Champigny-sur-Marne, dont le tissu urbain présente des caractéristiques proches.

Le principal enjeu d'évolution pour ce quartier à l'avenir est l'arrivée prévue la nouvelle infrastructure de transport en commun dite du « TVM-EST », qui empruntera l'avenue Charles Floquet pour relier Saint-Maur et la Fourchette de Champigny.

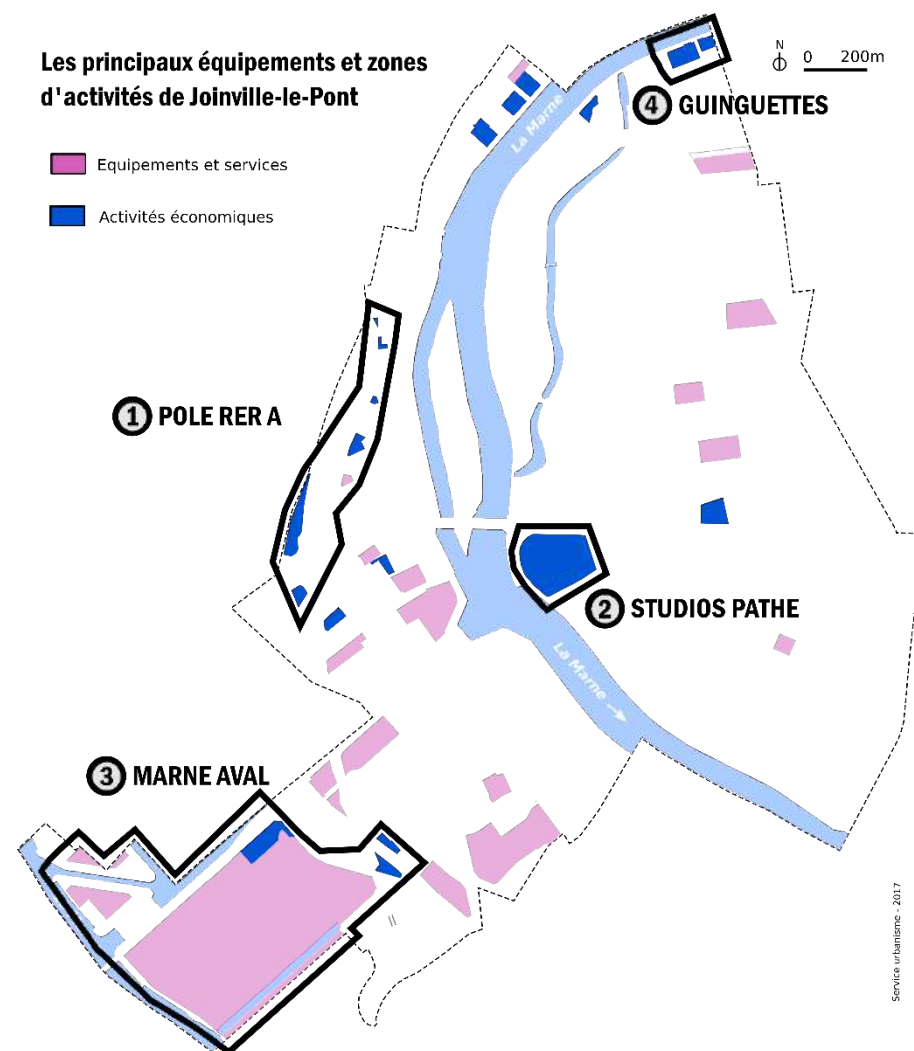


Figure 3.16 : Avenue Gallieni : tissu ancien mixte d'habitat et d'activités

### Enjeux et besoins pour la révision du PLU

#### Zones d'habitat collectif

- Achever les projets en cours du quartier des Hauts-de-Joinville (ZAC des hauts-de-Joinville et site ESSILOR),
- Préserver les respirations et renforcer les espaces verts dans les quartiers les plus denses de la commune
- Veiller à l'intégration architecturale entre bâti contemporain et immeubles anciens
- Permettre les évolutions et la requalification de l'avenue Gallieni en permettant la mutation du bâti existant
- Anticiper l'arrivée du TVM et permettre la requalification de l'avenue Charles Floquet



**Figure 3.17 : Carte de localisation des principales zones d'équipements et d'activités à Joinville-le-Pont**

### 324. Les tissus d'activités économiques

Les activités économiques sont ici analysées sous l'angle de la morphologie urbaine : ces quartiers se caractérisent par une forme urbaine spécifique, adaptée aux activités accueillies au sein du bâti.

Plusieurs tissus d'activités économiques présentant chacun leurs spécificités ont été identifiées sur le territoire communal :

- Le pôle tertiaire de la gare RER,
- Le pôle tertiaire de l'ancien site des usines Pathé,
- Le pôle d'équipements liés à la Marne au Sud-Ouest de la commune,
- Le pôle des Guinguettes au Nord de la commune.

#### ♦ Le pôle tertiaire de la gare RER

L'attractivité de la gare RER de Joinville-le-Pont a permis l'implantation de locaux de bureaux à proximité immédiate. Ce quartier constitue aujourd'hui le principal pôle d'emploi tertiaire de Joinville-le-Pont.

Les immeubles tertiaires présentent des caractéristiques architecturales typiques des locaux de bureaux d'architecture contemporaine, avec des parois vitrés et des toitures terrasses. Sur l'avenue Jean Jaurès, ces immeubles ont des gabarits semblables aux immeubles d'habitation voisins (R+4 à R+5), et sont donc bien intégrés au tissu urbain.

L'immeuble qui accueille aujourd'hui la BRED, situé à l'entrée même de la gare RER, présente un gabarit particulièrement important (R+9). Sa taille est proche des immeubles de la ZAC des Canadiens, situés de l'autre côté de la RD4, qui accueillent eux aussi quelques locaux tertiaires. Cet immeuble de plus de 18 000m<sup>2</sup> de bureaux accueille à lui seul près de 1200 emplois, soit environ 20% des emplois Joinvillais. La construction a permis une redynamisation importante du tissu économique de la commune.

### ◆ La zone d'activité des anciennes usines Pathé

Les anciennes usines du groupe Pathé ont été conservées en raison de leur intérêt patrimonial. Ces locaux sont aujourd'hui utilisés comme locaux par des entreprises tertiaires. L'ensemble patrimonial remarquable constitué par les usines (halles métalliques, architecture vitrée en brique) est constitutif de l'identité de Joinville-le-Pont. Le site est dominé par une ancienne cheminée industrielle qui constitue un marqueur paysager et un témoignage patrimonial intéressant.

Cette zone d'activité présente une forme urbaine unique, qui la distingue des locaux tertiaires proches de la gare et propose aux entreprises un cadre urbain de grande qualité. Cette spécificité joinvilloise constitue un atout dans le rayonnement de la commune, à condition de laisser assez de flexibilité aux occupants dans leur gestion de ce lieu patrimonial, pour maintenir l'attractivité des activités.

L'enjeu pour l'avenir est de permettre le maintien des activités, ainsi que leur renforcement, tout en préservant le cadre patrimonial du site.

### ◆ La zone d'activité et d'équipement de l'aval de la Marne

Au Sud-Ouest de la commune, une très vaste emprise (20 ha) est dédiée aux équipements d'agglomération implantés en raison de la proximité de la Marne. Le paysage est celui d'un espace urbain périphérique, accueillant des activités industrielles aux formes urbaines spécifiques : immeubles administratifs, murs d'enceintes, bassin, lieux de stockage... mais présente des atouts paysagers non négligeables (Marne, couvert végétal).

Trois sites industriels constituent cet ensemble :

- Le site « Bimétal » : il s'agit d'une friche industrielle, qui n'est pas aujourd'hui mise en valeur et n'accueille aucune construction. Sa requalification constitue un enjeu important pour le secteur. Ce site fait l'objet de l'appel à projet « Réinventons la Métropole » visant à explorer ses possibilités de transformations.



**Figure 3.18 : le pôle d'emplois tertiaires de la gare RER de Joinville-le-Pont**



**Figure 3.19 : vue satellite oblique de l'ensemble du site des anciennes usines Pathé**

- Le site de l'usine de la SAGEP : cette grande emprise (15ha) est dédiée à l'usine de captage et de traitement de l'eau potable issue de la Marne, qui approvisionne une partie de l'agglomération parisienne. Ce site constitue une emprise sanctuarisée, inaccessible au public. Cet isolat urbain n'est pas amené à évoluer à l'avenir.
- Le site de l'île des Saints-Pères, où est implantée la direction de la subdivision de Joinville-le-Pont des Voies Navigables de France. Ce site est remarquable par sa qualité paysagère, entourée par le canal et l'écluse de Saint-Maur et largement arboré. Le site présente un réel potentiel pour une requalification mettant en valeur son paysage et son implantation particulière en bord de Marne, dans un objectif de développement de la mixité fonctionnelle.

Cette zone d'activité présente donc à l'avenir un potentiel de mutation important, qu'il convient d'accompagner pour garantir la meilleure intégration possible au paysage et à l'environnement.

### ♦ La zone de loisirs des Guinguettes

Au Nord du territoire communal sont implantées plusieurs Guinguettes historiques, dont « Chez Gégène » et « Le Petit Robinson ». Ces locaux de loisirs et d'activité touristiques participent au rayonnement de Joinville-le-Pont dans l'agglomération. Ils sont complétés par différents établissements sportifs liés à la Marne, comme l'aviron de la Marne et de Joinville.

Ce bâti présente des caractéristiques spécifiques liées à son activité. À l'avenir, le maintien des Guinguettes paraît nécessaire à l'attractivité de la commune et s'inscrit dans une longue tradition historique du territoire.

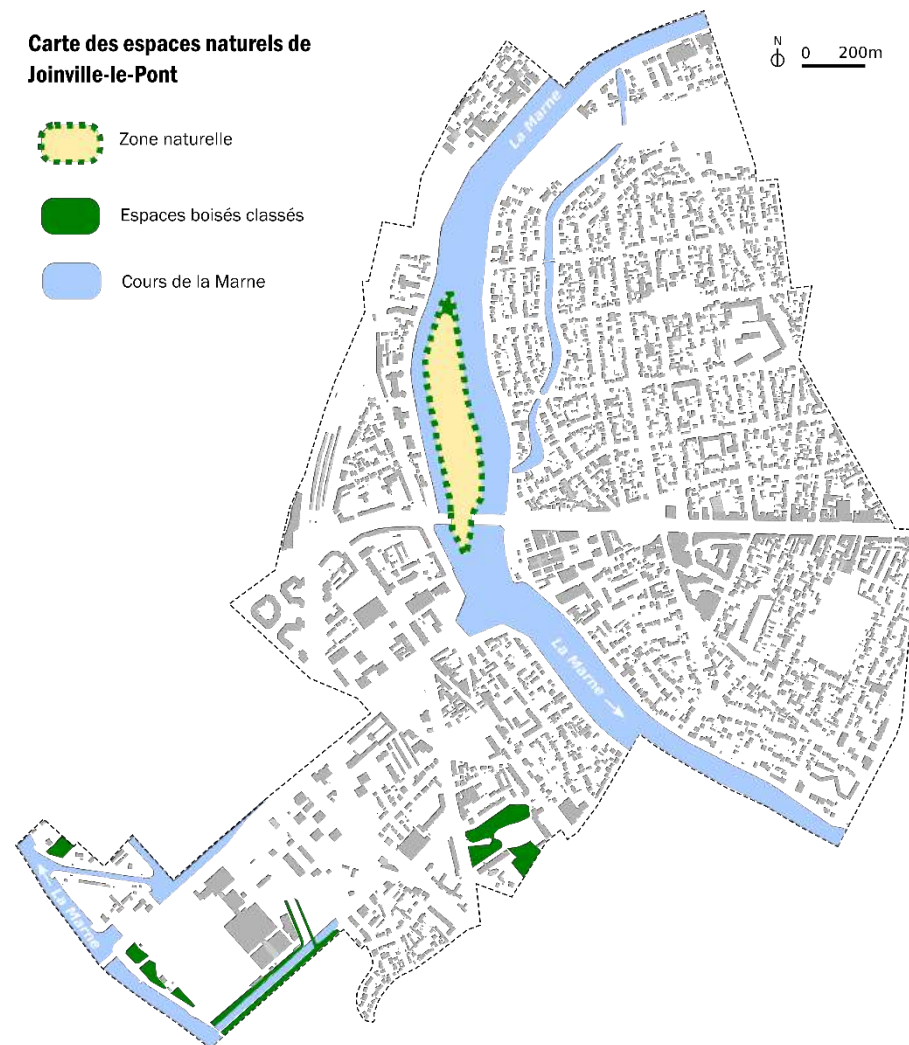


### *Enjeux et besoins pour la révision du PLU*

#### *Zones d'activités économiques*

- Permettre le maintien des activités économiques sur le site Pathé, dans le respect du bâti patrimonial du site, et encourager le développement de la mixité fonctionnelle sur ce secteur
- Favoriser la poursuite du développement du pôle tertiaire de la gare RER, en privilégiant la mixité fonctionnelle dans les opérations urbaines
- Étudier les possibilités de requalification des grandes emprises d'activités du secteur « Marne Aval » (Ile des saints-pères, terrain bi-métal)
- Conserver l'activité des Guinguettes en bord de Marne





**Figure 3.20 : carte des espaces naturels de la commune de Joinville-le-Pont**

### 33. Consommation d'espace et capacités de densification du tissu urbain

#### 331. Analyse de la consommation d'espaces naturels depuis l'élaboration du PLU de 2007

Conformément aux nouvelles dispositions du code de l'urbanisme introduites par la loi ALUR du 27 mars 2014, le présent paragraphe a pour objet d'analyser la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers depuis 10 ans ou la précédente révision du PLU.

##### ♦ La préservation des zones naturelles

En 2007, il n'existait pas d'espace « agricole », classé en zone « A », sur le territoire de Joinville-le-Pont.

L'île Fanac constitue la seule zone naturelle de près de 5 hectares de la commune. Cette zone naturelle n'a pas été ouverte à davantage d'urbanisation depuis 2007. En tant que site classé au titre du code de l'environnement, sa protection est assurée.

Au titre des espaces « naturels », la commune de Joinville-le-Pont compte également le cours de la Marne et ses berges, qui n'ont pas évolués depuis 2007. Enfin, les Espaces boisés classés, au nombre de neuf sur le territoire de la commune, n'ont pas été réduits depuis 2007 (voir carte ci-contre).

En conséquence, le développement de la commune de Joinville-le-Pont depuis 2007 s'est fait sans aucune consommation d'espace naturel ou agricole. L'ambition portée par la révision du PLU est de poursuivre cette dynamique de préservation.

##### ♦ Les opérations de renouvellement urbain

L'espace urbanisé a connu d'importantes évolutions entre 2007 et 2017, du fait d'opérations de reconstruction de la ville sur la ville, dans l'objectif de densifier les espaces urbains existants. Ces mutations ont eu pour objet des opérations de démolition-reconstruction sur des parcelles bâties, sans consommation d'espace non ouvert à l'urbanisation.

Trois opérations notables achevées ou en cours ont eu pour objet une densification du tissu urbain existant depuis 2007 :

- L'opération de la ZAC des Hauts-de-Joinville, portant sur la rénovation urbaine d'un ancien quartier mixte d'habitat, de commerces et d'activité dont le bâti était dégradée
- L'opération ESSILOR, portant sur la requalification d'un site industriel après le déménagement des activités
- L'opération « BRED », sur l'emplacement de l'ancien parking relais à la sortie de la gare de RER.

Les dynamiques de développement urbain de Joinville-le-Pont depuis 2007 par densification du tissu urbain existant, s'inscrivent en conformité avec les objectifs des législations entrées en vigueur depuis cette date (loi Grenelle, loi ALUR et Schéma directeur de la région Île de France).

### 332. Analyse de la consommation d'espaces naturels depuis 2012

La cartographie des modes d'occupation du sol (MOS) est réalisée en Ile de France par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France (IAU-IF). La dernière campagne de cartographie est datée de 2017 et la précédente de 2012.

Cette dernière est usuellement utilisée comme point de départ de la mise en œuvre des objectifs du schéma directeur régional d'Ile de France (SDRIF).

L'analyse de l'évolution de l'occupation des sols entre 2012 et 2017 sur la commune de Joinville-le-Pont met en évidence les éléments suivants :

- une stabilisation des surfaces des « espaces agricoles, forestiers et naturels,
- une légère augmentation des surfaces des « espaces ouverts artificialisés » (création d'espaces verts urbains) : +100m<sup>2</sup>,

- une légère diminution des surfaces des « espaces construits artificialisés » : -100m<sup>2</sup>.

Aussi, il apparaît au regard des évolutions constatées par le MOS que la consommation d'espaces a été nulle sur la commune de Joinville-le-Pont entre 2012 et 2017.

Plus précisément, l'analyse de l'évolution du MOS met en exergue une mutation des espaces urbains de la ville sur le plan qualitatif. En effet au sein des surfaces urbanisées existantes l'évolution témoigne de l'augmentation des surfaces dédiées à l'habitat collectif et aux bureaux, au détriment des surfaces dédiées à l'habitat résidentiel et aux activités économiques et industrielles qui ont diminué. Cette évolution illustre les mutations que connaît la ville à la fois, à la faveur d'une densification des espaces d'habitat et des espaces économiques, et à la fois à la faveur d'une tertiarisation de ses espaces économiques.



**Figure 3.21 : définition des espaces urbanisés selon le SDRIF – extrait du fascicule « Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire » (p.34)**

## OCCUPATION DU SOL DÉTAILLÉE 2017

Joinville-le-Pont

CARTOGRAPHIE



© IAU IdF 2019  
Source : IAU IdF, Mos 2012, 2017



## BILAN 2012 - 2017 (en ha)

Type d'occupation du sol	Surface 2012	Disparition	Apparition	Surface 2017	Bilan
1 Forêts	2.33	0	0	2.33	0
2 Milieux semi-naturels	6.42	0	0	6.42	0
3 Grandes cultures	0	0	0	0	0
4 Autres cultures	0	0	0	0	0
5 Eau	24.69	0	0	24.69	0
<b>Espace agricoles, forestiers et naturels</b>	<b>33.45</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33.45</b>	<b>0</b>
6 Espaces verts urbains	20.68	0	0.17	20.85	0.17
7 Espaces ouverts à vocation de sport	0.41	-0.16	0	0.25	-0.16
8 Espaces ouverts à vocation de tourisme et loisirs	0	0	0	0	0
9 Cimetière	2.34	0	0	2.34	0
10 Autres espaces ouverts	1.81	0	0	1.81	0
<b>Espaces ouverts artificialisés</b>	<b>25.24</b>	<b>-0.16</b>	<b>0.17</b>	<b>25.25</b>	<b>0.01</b>
11 Habitat individuel	86.04	-0.21	0	85.83	-0.21
12 Habitat collectif	35.9	-1.2	1.5	36.2	0.3
13 Habitat autre	0.5	0	0	0.5	0
14 Activités économiques et industrielles	15.54	-0.75	0	14.79	-0.75
15 Entrepôts logistiques	0	0	0	0	0
16 Commerces	0.17	0	0	0.17	0
17 Bureaux	0.33	0	0.38	0.71	0.38
18 Sport (construit)	0.7	0	0	0.7	0
19 Equipements d'enseignement	5.75	0	0	5.75	0
20 Equipements de santé	0.11	0	0	0.11	0
21 Equipements culturels, touristiques et de loisirs	0	0	0	0	0
22 Autres équipements	4.06	-0.46	0	3.6	-0.46
23 Transports	19.35	0	0	19.35	0
24 Carrières, décharges et chantiers	1.51	-1.44	2.17	2.24	0.73
<b>Espaces construits artificialisés</b>	<b>169.96</b>	<b>-0.17</b>	<b>0.16</b>	<b>169.95</b>	<b>-0.01</b>
<b>Total</b>	<b>228.65</b>	<b>-0.33</b>	<b>0.33</b>	<b>228.65</b>	<b>0</b>

© IAU IdF 2019  
Source : IAU IdF, Mos 2012, 2017



**Figure 3.21 : extrait du MOS 2017 pour Joinville-le-Pont et du bilan de l'évolution des espaces entre 2012 et 2017**



### 333. Les grands projets urbains en cours

#### ♦ La ZAC des Hauts-de-Joinville

Engagée en 2008 avec la création de la ZAC des Hauts-de-Joinville, déclarée d'utilité publique en 2010, ce projet urbain propose un ambitieux programme de rénovation urbaine de la rue de Paris :

- Réalisation de 641 logements répartis en 6 îlots, avec une inauguration échelonnée de 2013 à 2019
- Réalisation d'environ 5000m<sup>2</sup> de locaux commerciaux, dont une cellule de 2000m<sup>2</sup> pour accueillir une locomotive commerciale
- Réalisation d'un équipement sportif communal (gymnase, dojo, salles de sport)
- Aménagement d'un parc urbain paysager
- Réaménagement de la rue de Paris, de la rue Henri Vel Durand et création de l'allée Henri Dunant.



**Figure 3.21 : plan masse de la ZAC des Hauts-de-Joinville début 2017 (source : commune).**



**Figure 3.22 : le chantier et les nouveaux immeubles de la ZAC des Hauts-de-Joinville à l'automne 2016**

Ce projet important vise à redynamiser le quartier des Hauts-de-Joinville, dont la polarité urbaine était en déclin : dégradation du bâti, faible densité à proximité immédiate de la gare de RER, augmentation de la vacance des commerces...

Il s'accompagne d'un réaménagement de la rue de Paris, pour permettre un meilleur partage de l'espace public et adapter cet axe aux nouvelles pratiques de déplacement. Le projet prévoit la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle, la réduction des voies de circulation et le réaménagement des trottoirs et traversées piétonnes. Le parvis de l'Hôtel de Ville sera également requalifié.

La livraison des lots de la ZAC est échelonnée sur plusieurs années :

- L'îlot B (130 logements) fin 2014

- L'îlot E (95 logements étudiants) fin 2015
- L'îlot A (153 logements) fin 2016
- L'îlot F, comprenant le pôle sportif et 53 logements, fin 2018.
- Les travaux des îlots C1 et C2 (210 logements au total) ont débuté en novembre 2016 et leur achèvement est prévu dans le courant de l'année 2019 (avec livraison et occupation des logements en 2020).

La réalisation des espaces publics de la ZAC est programmée au fur et à mesure de la réalisation des îlots. Ainsi, les aménagements de l'allée Henri Dunant et de la rue Henri Vel Durand ont été réalisés en 2016. La réalisation du parc urbain sur le site de l'actuel gymnase Pierre François (îlot D) est programmée pour 2020, après l'achèvement des îlots C1 et C2. La requalification de la rue de Paris devrait être achevée courant 2019.

#### ♦ **Le projet ESSILOR**

Le projet de rénovation urbaine de l'ancien site industriel ESSILOR est situé en périphérie Sud du centre-ville de Joinville-le-Pont, entre la rue de Paris et le boulevard du Maréchal Leclerc. Le site de l'ancien établissement industriel de lunetterie ESSILOR accueille une opération actuellement en chantier, qui prévoit la réalisation de 169 logements et d'un groupe scolaire de 12 classes. Son achèvement est prévu pour début 2019, et libérera à cette date l'emprise foncière de l'école du Centre.

L'équipement public prévu dans ce projet doit permettre d'absorber la hausse des effectifs des groupes scolaires des Hauts-de-Joinville, consécutive à la construction de nombreux logements dans le quartier.

Le bâti atteindra une hauteur de 5 étages, en cohérence avec les formes urbaines voisines.

#### ♦ **L'avenue Gallieni : périmètre d'attente de projet**

L'avenue Gallieni a été identifiée dès le diagnostic du PLU adopté en 2007 comme un secteur au bâti moyennement dense et de faible qualité, pouvant accueillir une opération de renouvellement urbain à long terme.

La modification n°5 du PLU en décembre 2015 a instauré un périmètre d'attente de projet au titre de l'article L.151-41-5°) du code de l'urbanisme, qui gèle les constructions dans l'attente d'un futur projet urbain d'ensemble.

La commune de Joinville-le-Pont a engagé en 2017 des études urbaines, afin d'évaluer la faisabilité d'une opération de renouvellement urbain sur ce site.

#### ♦ **L'appel à projet « réinventons la métropole »**

La Métropole du Grand Paris a lancé en 2016 un appel à projet portant sur 59 sites de la petite couronne de l'agglomération parisienne. Pour chacun de ces sites, l'appel à candidature a permis de sélectionner à l'automne 2017 un projet innovant, portant une ambition programmatique forte. Le site « bi-métal » en fait partie.

Le terrain de l'ancien site industriel « bi-métal », actuellement inoccupé, est situé au Sud-Ouest de la commune, à proximité du terrain de l'usine des Eaux de Paris. Il occupe une surface de près de 5000m<sup>2</sup>.

Les contours d'un éventuel projet sont en réflexion avec les différents acteurs concernés.



## Grands projets d'aménagement

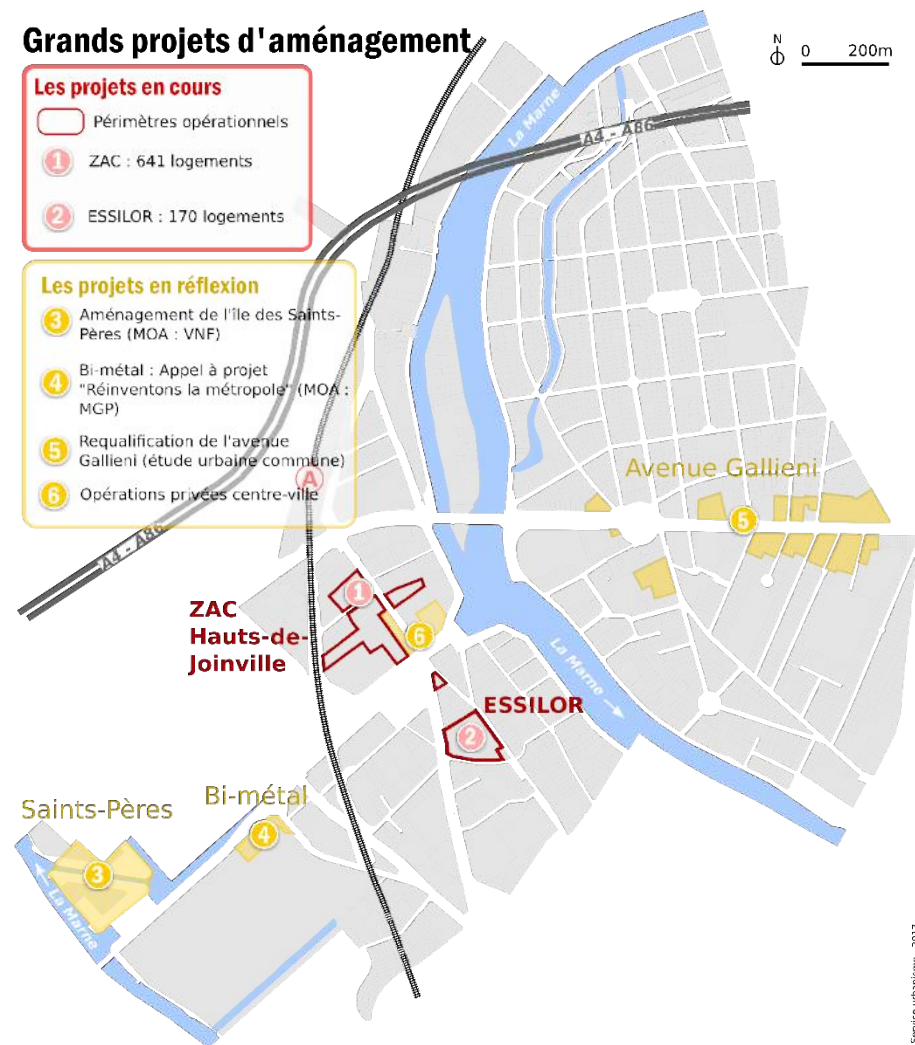


Figure 3.24 : carte de synthèse des projets urbains en cours et des réserves foncières identifiées

### ◆ Le site de l'île des Saints-Pères

Le terrain de l'île des Saints-Pères est situé en bord de Marne, à l'extrémité ouest de la commune. Il est propriété de Voies navigables de France (VNF), et accueille actuellement les locaux de la subdivision de Joinville-le-Pont de VNF.

Ce terrain est particulièrement bien situé en bord de Marne. Il présente un potentiel de diversification de ses fonctions urbaines actuelles, dans le respect des paysages des bords de Marne. Un éventuel projet devrait toutefois prendre en compte les contraintes du site, et notamment sa situation insulaire entre des cours d'eau navigués.

### ◆ Les opérations privées des Hauts-de-Joinville

Les Hauts-de-Joinville présentent un potentiel d'intensification urbaine en dehors de la ZAC, sur quelques terrains identifiés comme le site actuel de l'école maternelle du centre, dont le déménagement est prévu sur le site ESSILOR à compter de 2019.

Ces sites pourraient contribuer au renforcement du pôle de centralité de la rue de Paris et à la requalification globale du quartier, et contribuer au renforcement du pôle des Hauts-de-Joinville en développant encore davantage la mixité fonctionnelle et sociale du site.

### 334. Les dynamiques foncières

#### ♦ Des projets nombreux dans les quartiers pavillonnaires

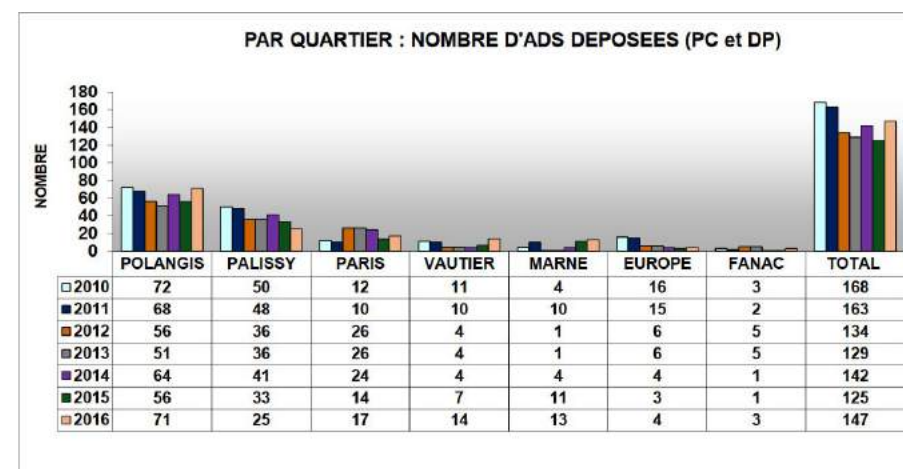
L'analyse des données relatives aux demandes d'autorisation d'urbanisme déposées en mairie montre des dynamiques stables dans les quartiers pavillonnaires de Polangis et de Palissy depuis quelques années.

Le cumul des permis de construire et des déclarations préalables déposés montre que ces deux quartiers cumulent près de 60% des autorisations d'urbanisme accordées, soit une centaine par an.

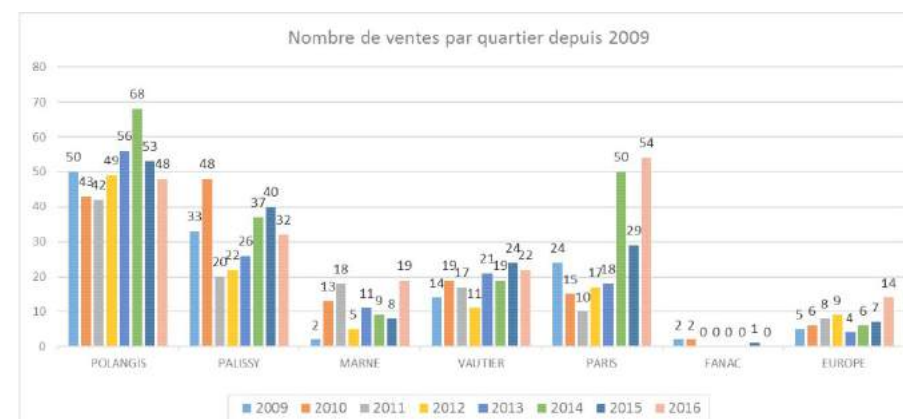
La tendance observée à la baisse entre 2008 et 2013 s'est inversée depuis 2014 dans les quartiers de Polangis, de Vautier et du quai de la Marne. Mais les volumes d'autorisations accordées ne sont toutefois pas remontés à leur niveau de 2008. Dans le quartier de Palissy, la dynamique est aujourd'hui à la baisse.

D'après les données de suivi des ventes (analyse des DIA sur la commune), les volumes de ventes sont en hausse sur les années 2014 à 2016, et les ventes se stabilisent à un niveau record (189 ventes annuelles).

Après une période de reflux, le marché de l'immobilier Joinvillais est donc reparti à la hausse depuis quelques années, témoignant de la dynamique urbaine d'ensemble qui anime la commune. Le nombre de projets de densification du bâti existant est également reparti à la hausse depuis 2014, notamment dans le quartier de Polangis.



**Figure 3.25 : Nombre d'autorisations d'urbanisme déposées depuis 2010 (source : observatoire communal du foncier)**



**Figure 3.26 : Nombre de ventes de biens par quartiers depuis 2009 (source : observatoire communal du foncier)**

### ◆ Peu de réserves foncières identifiées

Le territoire de Joinville-le-Pont étant entièrement urbanisé, il existe peu de réserves foncières exploitables en dehors des friches liées aux infrastructures de transport.

Au Nord du quartier de Polangis, l'État avait acquis une large bande de terrains de part et d'autres de l'autoroute, afin de procéder à son élargissement. Ce projet a été définitivement écarté en 2012. Ces terrains représentent une superficie cumulée de près de 15 000 m<sup>2</sup>. Ils sont situés dans le prolongement des zones pavillonnaires existantes du quartier de Polangis.

À l'origine, ces terrains faisaient partie intégrante du quartier et étaient lotis de pavillons, avant qu'ils ne soient rasés dans les années 1970 pour permettre la construction du viaduc autoroutier. Ces terrains sont aujourd'hui en friche.

En fonction des situations, des usages spécifiques tenant compte des contraintes du site peuvent être envisagées afin d'optimiser ces espaces urbanisés aujourd'hui non utilisés.

La révision du PLU est l'occasion de conduire une réflexion approfondie sur le devenir de ces sites aujourd'hui peu valorisés.

### 335. Analyse des capacités de densification du tissu urbain existant

L'analyse des capacités de densification du tissu urbain de Joinville-le-Pont fait partie des ajouts imposés au rapport de présentation des documents d'urbanisme par la loi ALUR du 27 mars 2014.

Elle a pour objectif d'identifier les secteurs de la commune où une densification du bâti peut être réalisée dans les années à venir, par l'évaluation des éléments favorables ou défavorables à la densification pour chacun des différents ensembles urbains identifiés.

Les critères d'évaluation de la capacité de densification du tissu urbain sont les suivants :

- Les enseignements du diagnostic morphologique et paysager,
- Les caractéristiques du foncier ,
- La proximité des infrastructures de transport en commun, des axes de communication, des pôles de centralité de la commune,
- La densité actuelle du bâti,
- Les risques naturels existants.

La carte ci-contre hiérarchise les secteurs de la commune selon leurs capacités de densification. L'analyse présentée dans le tableau page suivante met en évidence trois types de tissus urbains pouvant absorber une densification à moyen terme :

- Les réserves foncières et friches urbaines identifiées, espaces urbains actuellement sous utilisés, constituent le principal potentiel de densification de la commune
- Les secteurs au tissu urbain d'ancien faubourg ou d'entrée de ville, souvent dégradé, mais plus complexes à densifier du fait de la présence d'activités et d'un foncier morcelé (Avenue Gallieni, prolongement sud du centre-ville)
- Les zones pavillonnaires de la commune, qui peuvent absorber une densification par extension et/ou surélévation du bâti

existant, dans le respect des gabarits pavillonnaires, de la végétalisation en cœur d'îlot et de l'ensemble paysager homogène constitué par ces quartiers.

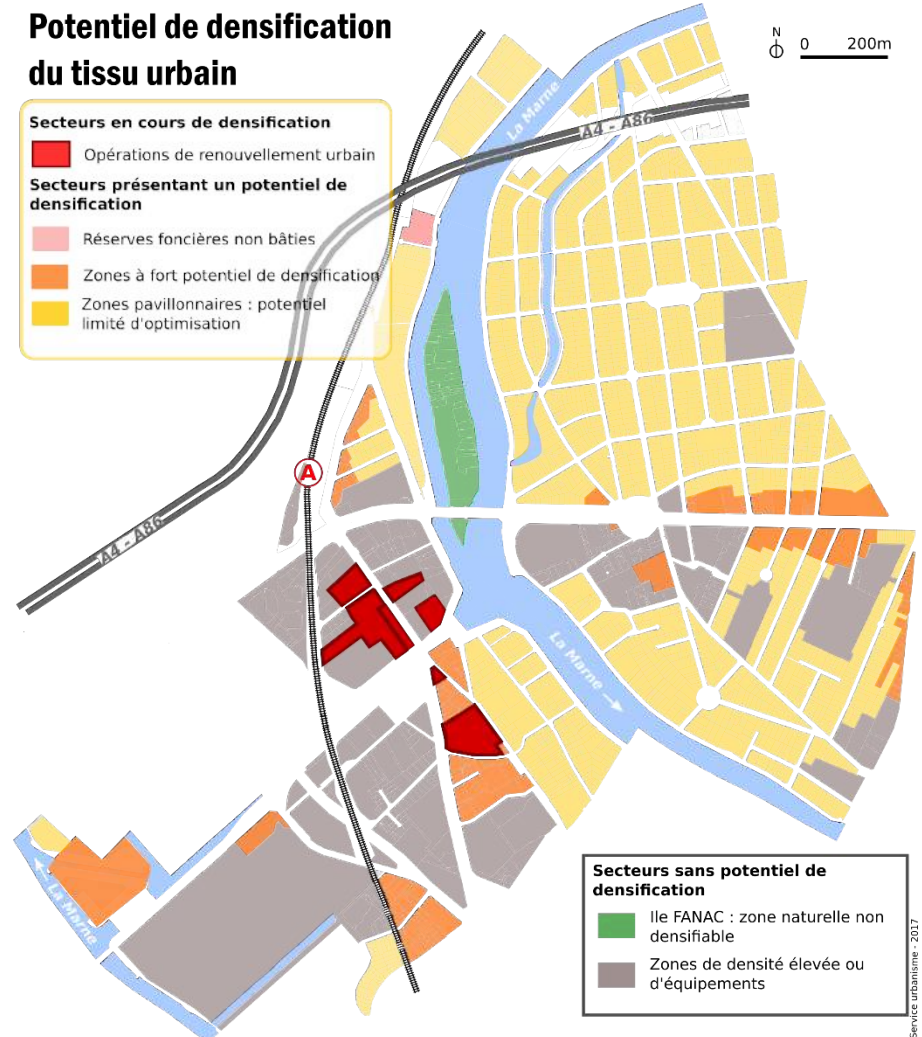


Figure 3.27 : carte du potentiel de densification du tissu urbain de Joinville-le-Pont

◆ **Tableau de synthèse : analyse des capacités de densification du tissu urbain par typologie urbaine**

Tissu urbain	Diagnostic morphologique et paysager	Proximité des transports, des pôles de centralité de la commune	Caractéristiques du foncier	Risques naturels	Densité actuelle	Bilan : potentiel de densification
Zones pavillonnaires Bas de Joinville	Homogénéité paysagère, végétalisation, bâti de qualité. Potentiel d'extension et de surélévation	Variable selon les zones	parcelles de petite taille	Zone inondable	Faible (environ 50 hab à l'hectare)	Potentiel d'optimisation en extension et surélévation, dans le respect des gabarits existants
ZAC récentes	Paysage urbain dense, immeubles de grand gabarit en front de rue	Proximité des TC et des pôles urbains	Parcelles de grande taille	Zones de carrière en centre-ville	Très forte (environ 300 hab à l'hectare)	Faible
Grands ensembles	Open planning, espaces végétalisés nombreux, immeubles de grand gabarits	Dans l'ensemble, proximité des TC et des pôles même si certains quartiers sont plus périphériques	Parcelles de grande taille	Zones de carrière en centre-ville	Forte (environ 200 hab à l'hectare)	Faible
Tissu ancien mixte	Immeubles anciens de gabarit hétérogènes, bâti parfois dégradé, mixité fonctionnelle et cœurs d'îlots bâtis	Proximité des TC et des pôles urbains	Parcelles de taille hétérogène	Zones de carrière en centre-ville	Moyenne (environ 120 hab à l'hectare)	Fort (à confirmer par des études urbaines complémentaires)
Friches urbaines et espaces d'activité sous utilisés	Peu de constructions	Dans l'ensemble, proximité des TC et des pôles même si certains quartiers sont plus périphériques	Parcelles de grande taille	Ponctuellement, zones inondables ou de carrières	Très faible (zones non habitées)	Fort

**Figure 3.28 : tableau de synthèse des capacités de densification des tissus urbains actuels de la commune**



### *Enjeux et besoins pour la révision du PLU*

#### *Consommation d'espace*

- Un territoire communal presque entièrement urbanisé : peu d'espaces naturels conservés
- Poursuivre la politique de préservation des espaces naturels engagés
- Favoriser les projets de renouvellement urbain en cours

#### *Projets urbains*

- Poursuivre la réalisation des projets d'aménagement urbain en cours de réalisation (ZAC des Hauts-de-Joinville, site ESSILOR)
- Permettre la réalisation de projets de requalification des friches existantes

#### *L'évaluation des capacités de densification du tissu urbain existant*

- Certains secteurs de la commune présentent des capacités de densification importante sans contraintes foncières (zones d'activités à requalifier)
- Le tissu urbain de faubourg dégradé (Gallieni, rue de Paris prolongé) présente un potentiel de densification, mais la mutation est rendue complexe par les caractéristiques foncières des sites
- Les zones pavillonnaires peuvent absorber une densification par petites extensions ou surélévations dans le respect du cadre paysager existant.

<b>Diagnostic urbain – synthèse des enjeux et besoins</b>	
<b>Thématique</b>	<b>Enjeux et besoins à prendre en compte dans la révision du PLU</b>
<b>L'armature du territoire Joinvillais</b>	<p><i>La structure du territoire Joinvillais</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des quartiers divers, aux fortes identités et aux paysages très contrastés</li> <li>- Deux pôles de centralité complémentaires : les Hauts-de-Joinville et l'avenue Gallieni</li> <li>- Des coupures urbaines assez importantes qui fractionnent le territoire communal</li> </ul> <p><i>Les quartiers de Joinville-le-Pont</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tenir compte des spécificités des différents quartiers de Joinville-le-Pont ayant chacun leurs identités particulières et leurs formes urbaines spécifiques</li> <li>- Favoriser les connexions et mieux relier les quartiers entre eux</li> </ul> <p><i>Les pôles de centralité</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantir la complémentarité entre les deux pôles de centralité de la commune (Gallieni et les Hauts-de-Joinville)</li> <li>- Préserver l'autonomie des deux pôles pour garantir l'accès aux services et commerces de proximité à tous les Joinvillais</li> </ul> <p><i>Les coupures urbaines</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Travailler à réduire les coupures urbaines principales du territoire communal</li> <li>- Tenir compte de l'engorgement et de la structure du réseau de transport routier dans le bas de Joinville-le-Pont (convergence des flux sur l'avenue Gallieni)</li> <li>- Encourager les liens de part et d'autre de la Marne</li> </ul>
<b>Les zones pavillonnaires</b>	<p><i>Zones pavillonnaires de la commune :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conserver les gabarits actuels</li> <li>- Limiter l'artificialisation des cœurs d'îlots par extension de l'emprise bâtie des constructions</li> <li>- Préserver la végétalisation des cœurs d'îlots, des jardins et des espaces publics</li> <li>- Permettre une densification maîtrisée du bâti pour accompagner les parcours résidentiels des ménages (extensions, surélévation)</li> <li>- Respecter les gabarits actuels et garantir les respirations urbaines constituées par les zones pavillonnaires dans les quartiers denses</li> <li>- Mettre en valeur le cadre bâti et paysager remarquable</li> <li>- Préserver le site classé / inscrit de l'île Fanac</li> <li>- Permettre les évolutions des collectifs existants dispersés dans les zones pavillonnaires, dans le respect des gabarits actuels des constructions</li> </ul>

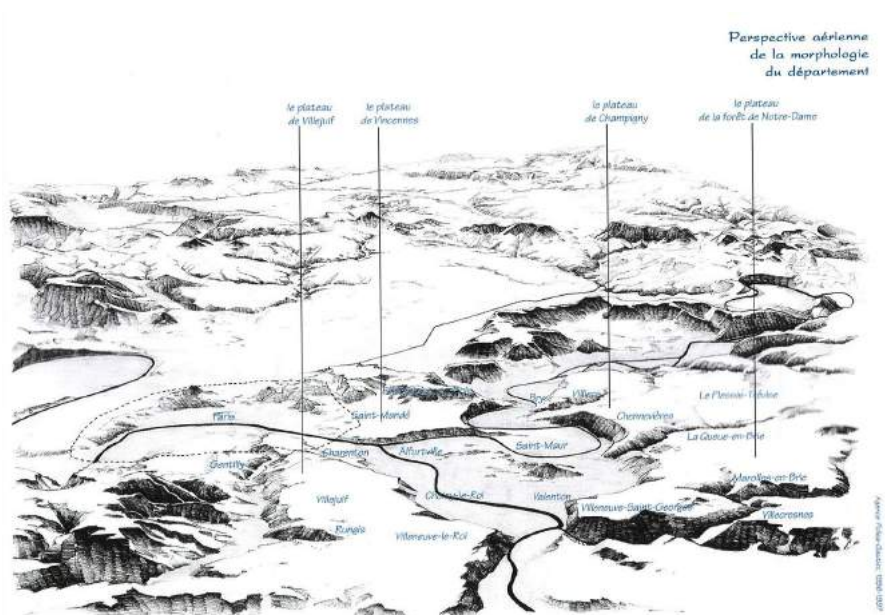
Les zones d'habitat collectif	<p><i>Zones d'habitat collectif</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acheter les projets en cours du quartier des Hauts-de-Joinville (ZAC des hauts-de-Joinville et site ESSILOR),</li> <li>- Préserver les respirations et renforcer les espaces verts dans les quartiers les plus denses de la commune</li> <li>- Veiller à l'intégration architecturale entre bâti contemporain et immeubles anciens</li> <li>- Permettre les évolutions et la requalification de l'avenue Gallieni en permettant la mutation du bâti existant</li> <li>- Anticiper l'arrivée du TVM et permettre la requalification de l'avenue Charles Floquet</li> </ul>
Les zones d'activités économiques	<p><i>Zones d'activités économiques</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre le maintien des activités économiques sur le site Pathé, dans le respect du bâti patrimonial du site, et encourager le développement de la mixité fonctionnelle sur ce secteur</li> <li>- Favoriser la poursuite du développement du pôle tertiaire de la gare RER, en privilégiant la mixité fonctionnelle dans les opérations urbaines</li> <li>- Étudier les possibilités de requalification des grandes emprises d'activités du secteur « Marne Aval » (Ile des saints-pères, terrain Bi-métal)</li> <li>- Conserver l'activité des Guinguettes en bord de Marne</li> </ul>
Consommation d'espace et capacités de densification du tissu urbain de la commune	<p><i>Consommation d'espace</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un territoire communal presque entièrement urbanisé : peu d'espaces naturels conservés</li> <li>- Poursuivre la politique de préservation des espaces naturels engagés</li> <li>- Favoriser les projets de renouvellement urbain en cours</li> </ul> <p><i>Projets urbains</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre la réalisation des projets d'aménagement urbain en cours de réalisation (ZAC des Hauts-de-Joinville, site ESSILOR)</li> <li>- Permettre la réalisation de projets de requalification des friches existantes</li> </ul> <p><i>L'évaluation des capacités de densification du tissu urbain existant</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Certains secteurs de la commune présentent des capacités de densification importante sans contraintes foncières (zones d'activités à requalifier)</li> <li>- Le tissu urbain de faubourg dégradé (Gallieni, rue de Paris prolongé) présente un potentiel de densification, mais la mutation est rendue complexe par les caractéristiques foncières des sites</li> <li>- Les zones pavillonnaires peuvent absorber une densification par petites extensions ou surélévations dans le respect du cadre paysager existant.</li> </ul>



# Section II : État initial de l'environnement

- 1. Cadre physique du territoire*
- 2. Paysages et espaces verts*
- 3. Le patrimoine Joinvillais*
- 4. Biodiversité, milieux naturels et trame verte et bleue*
- 5. Les ressources naturelles et leur gestion*
- 6. Risques, nuisances et contraintes environnementales*





**Figure 1 : Joinville-le-Pont au sein des plateaux du Val de Marne (Atlas morphologique d'île de France, agence Follea-Gautier)**

## 1. CADRE PHYSIQUE DU TERRITOIRE DE JOINVILLE-LE-PONT

### 1.1. LE RELIEF DU TERRITOIRE COMMUNAL

#### ◆ Les grands ensembles de reliefs : plateau de Brie et vallée de la Marne

Le socle morphologique du bassin parisien est issu de deux grandes périodes de formation :

- Une première période de sédimentation qui a duré des centaines de millions d'années, où la mer a périodiquement envahi le territoire régional. Celle-ci a constitué un gigantesque « mille-feuilles » où se sont entassées des couches de calcaire, de sable d'argile, de gypse.
- Une seconde période d'érosion qui a débuté il y a cinq millions d'années, au cours de laquelle les mouvements violents du massif des Alpes ont entraîné une remontée du bassin parisien par rapport au niveau de la mer.

L'érosion a alors sculpté les couches sédimentaires qui atteignent 200 mètres d'épaisseur. L'alternance de couches dures calcaires et de couches tendres argileuses ou sableuses a conduit au dégagement de quatre grands plateaux.

Géographiquement, le Val-de-Marne est inclus dans le plateau de Brie. Ses limites orientales s'étendent jusqu'à Reims, et ses limites occidentales jusqu'à Paris. Au sein du plateau de Brie, il convient de distinguer, pour le Val-de-Marne, cinq plateaux dont deux intéressent Joinville-le-Pont : le plateau de Vincennes et le plateau de Champigny.

Entre ces deux plateaux, la Marne a trouvé son passage sous forme de boucles successives. Joinville se situe au détour de l'une d'elles, entre la grande boucle de Saint-Maur et celle plus petite de Bry.

### ◆ Spécificités du relief communal

Le relief de Joinville-le-Pont est dominé par la présence de la Marne. La ville occupe les deux versants de la vallée de la boucle amont avec une extension côté boucle aval.

Les quartiers Nord-Ouest (Palissy et Polangis), en rive gauche de Marne, forment un versant assez plat, la différence de niveau maximale étant de 6 m (35 à 41 m NGF).

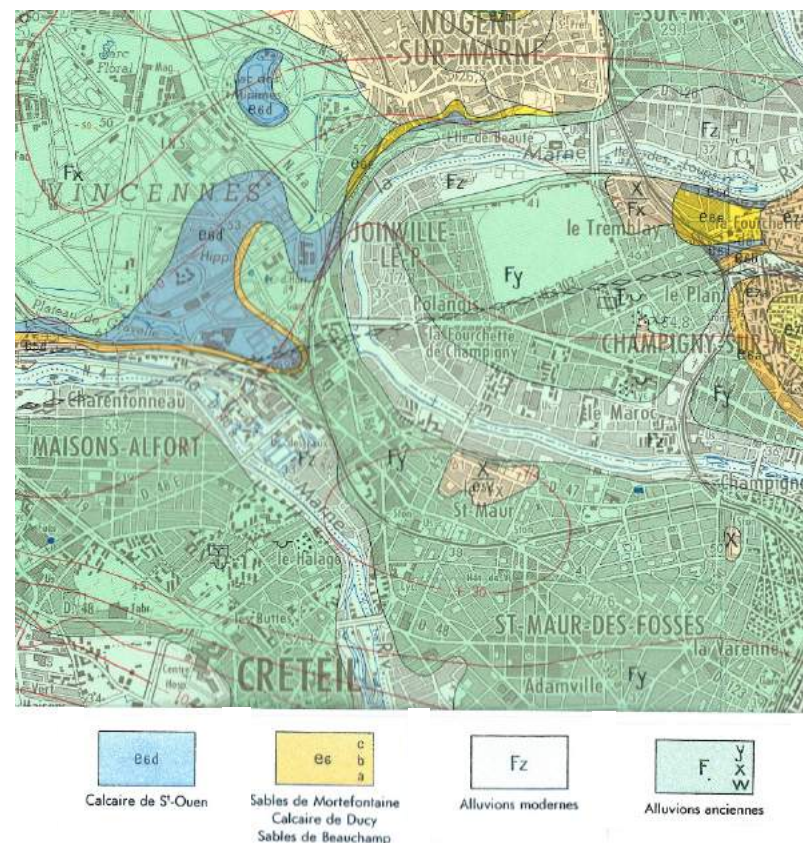
Par contre, la rive droite de la Marne est beaucoup plus accidentée, la différence de niveau étant de 25 m (35 à 60 m NGF). Elle est située en position dominante dans le prolongement du plateau de Gravelle, est elle-même scindée en deux versants de part et d'autre de la ligne de crête que suit sensiblement la voie ferrée :

## 1.2 CARACTERISTIQUES GEOLOGIQUES

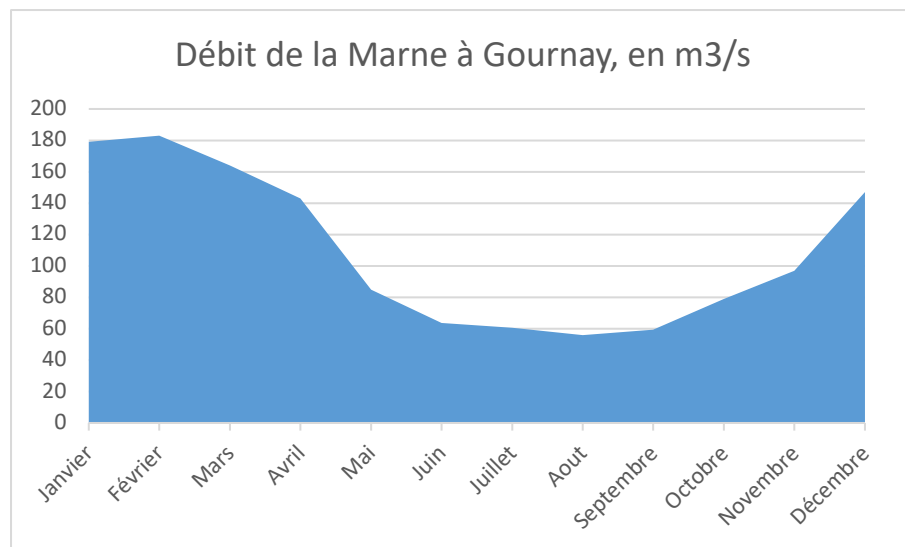
### ◆ Le calcaire des plateaux

Située en limite du bassin versant de la Marne, la commune de Joinville-le-Pont est traversée deux fois par la Marne. Elle est aussi traversée par un de ses bras secondaires (artificiel) dit « le canal de Polangis ». Les eaux souterraines y sont nombreuses (alternance d'assises perméables et imperméables). Les nappes alluviales et des calcaires de Saint-Ouen sont vulnérables (proches de la surface).

Morphologiquement, les boucles de la Marne constituent un espace « en creux » : c'est le résultat de l'entaille faite par la Marne dans la surface structurale du plateau de la Brie (100 à 110 m d'altitude environ) à une époque où son débit était plus important que de nos jours.



**Figure 2 : extrait de la carte géologique de la commune**



**Figure 3 : débit de la Marne**

Elle laisse au Nord le plateau de Romainville, puis se taille un chemin au Sud, au travers de l'anticlinal surbaissé de Champigny-sur-Marne. Elle a creusé les marnes tendres du coteau de Chênevières pour ensuite se retourner vers l'Ouest et la Seine, où elle a érodé le plateau de Gravelle pourtant constitué de calcaire de Saint-Ouen gypseux et dur. La Marne a ainsi constitué les vastes étendues alluvionnaires de la boucle de Saint-Maur-des-Fossés (rive convexe) et de Bonneuil (rive concave).

#### ♦ Les alluvions de la Marne

La commune est située pour sa majeure partie en zone alluvionnaire (limons anciens sur les "hauteurs" et alluvions modernes en bord de Marne), reposant sur trois substrats différents :

- en rive gauche, au Nord, on retrouve des marnes et caillasses du Lutécien supérieur,
- en rive gauche, au Sud, calcaire grossier du Lutécien inférieur et moyen,
- en rive droite, le long de la voie ferrée, le relief important du quartier du centre est dû à la présence de calcaires de Saint-Ouen en sous-sol. Cette zone d'anciennes carrières d'exploitation de pierre à bâtir occasionne une servitude importante dans tout le centre de Joinville-le-Pont et présente la nécessité d'interroger l'Inspection Générale des Carrières avant toute construction, sur environ 20% du territoire (voir 6- risques naturels).

### 1.3. HYDROLOGIE : CARACTERISTIQUES DU COURS DE LA MARNE

#### ♦ La Marne, premier affluent de la Seine

La Marne est une rivière qui prend sa source sur le plateau de Langres en Haute-Marne. Affluent de la Seine, elle parcourt près de 506 Km pour rejoindre le confluent d'Alfortville. Son parcours dans le bassin parisien est caractérisé par une pente moyenne faible de 45cm/km, qui a pour conséquence la formation de méandres. Son débit maximal est observé à l'hiver et son débit minimal à l'été (figure ci-contre).



Le régime de la Marne est pluvial océanique : ses hautes eaux correspondent aux pluies hivernales, et son cours ne traverse pas de régions marquées par des neiges importantes.

Le bassin de la Marne couvre une superficie de 21 730 Km<sup>2</sup> et englobe au total plus de 7500 Km de cours d'eau. En termes de superficie, il s'agit du plus grand bassin hydrographique parmi les affluents de la Seine, devant l'Oise et l'Yonne. La commune de Joinville se situe dans le secteur géologique de « Marne aval », à proximité immédiate du confluent entre la Seine et la Marne situé sur la commune de Charenton-le-Pont, à quelques kilomètres.

Après les crues de 1910 et 1924, le cours de la Marne a été régulé sous l'impulsion de l'Institution Interdépartementale des Barrages-Réservoirs du Bassin de la Seine (IIBRBS), composée des départements de la Seine St Denis, des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de Paris. Un programme de travaux fut établi en 2 étapes. La première étape consista à construire 4 réservoirs, entre 1932 et 1949, dont celui de Champaubert-Aux-Bois en 1938. Celle-ci se révéla rapidement insuffisante, surtout après les inondations de 1955 qui démontrèrent l'urgence de réaliser la 2ème étape, comportant des ouvrages beaucoup plus conséquents puisqu'ils devaient assagir la Seine, la Marne et l'Aube. Ainsi, le réservoir Marne, dit LAC du DER Chantecoq (inauguré en 1974) et qui représente 350 millions de m<sup>3</sup>, soit 4 800 hectares, permet d'assurer en partie l'approvisionnement en eau potable de l'agglomération parisienne et de soutenir l'étiage de la Marne pendant les périodes de sécheresse.

Le statut de la Marne est domanial et la police des eaux est assurée par le Service de la Navigation, dont les locaux sont actuellement implantés sur l'île des Saint-Père pour la subdivision de Joinville-le-Pont.

Le comportement de la Marne présente de grandes irrégularités interannuelles, le niveau de référence retenu pour la zone inondable est celui de 1910. La plupart des berges de la Marne sont protégées de l'érosion par des aménagements.



**Figure 4 : crue de 1910 : l'île Fanac (source : archives municipales)**

QUELLE ETAIT LA QUALITE DE L'EAU DE LA MARNE EN 2013 ?		
Plusieurs paramètres sont étudiés, dont voici les plus connus (résultats à Saint-Maur) :		
Paramètre	Niveau qualité (Directive européenne)	Moyenne
Nitrates	BON	19,5 mg/L
Température eau	TRES BON	13 °C
Oxygène dissous	TRES BON	10,2 mg/L
Ammonium	TRES BON	0,1 mg/L
pH	BON	8,1
Turbidité (=clarté de l'eau)	BON	27 NTU

**Figure 5 : qualité de l'eau de la Marne en 2013 d'après les relevés du syndicat Marne Vive (source : Marne Vive)**

### ◆ Le petit bras de Polangis

Creusé en 1886, d'une longueur de 1 050 m pour une largeur de 8 à 16 m (avec une profondeur de 1 m au plus bas des eaux). Elle est gérée par une association syndicale des propriétaires des berges, financée par une cotisation au mètre linéaire de berge. À l'origine, le bras de Polangis constitue l'un des agréments destiné à attirer les acquéreurs des lots issus du lotissement du Parc du Château de Polangis.

Située dans le creux d'une boucle de la Marne, il fonctionne en bras mort et présente des problèmes d'envasement. Ceux-ci sont essentiellement dus à la faiblesse du courant, mais également au très faible dénivelé entre la prise d'eau dans la Marne et la confluence aval ne permettant pas l'autocurage.

### ◆ La qualité de l'eau de la Marne

Le syndicat intercommunal « Marne Vive » réunit 15 communes riveraines de la Marne, dont Joinville-le-Pont, et réalise un suivi annuel de la qualité des eaux de la Marne. Les analyses montrent depuis 2010 une amélioration importante de la qualité des eaux de la Marne.

On peut considérer deux types de pollutions :

- l'une naturelle, obéissant à un cycle annuel (crue, étiage, boom algal),
- l'autre due à l'activité de l'homme, concernant notamment l'impact en amont de l'agriculture (érosion, drainage et intensification des pratiques culturales), mais également l'impact de la pollution urbaine et industrielle directe. Ce second type de pollution est fortement dépendant de la qualité de raccordement au réseau et de la qualité de l'épuration.

En 2014, les paramètres testés par « Marne Vive » sont tous « BON » ou « Très bon » au regard des niveaux recommandés par la directive européenne sur la qualité de l'eau du 20 octobre 2000 (voir chiffres ci-contre).

La qualité de l'eau de la Marne ne permet cependant pas la baignade, en raison de la permanence de pollution bactériologique, principalement due



à l'absence de raccordement au réseau d'eaux usées de certaines habitations riveraines.

## 1.4. LE CLIMAT DE LA COMMUNE

Les départements de Paris et petite couronne sont soumis à un climat océanique dégradé.

### ◆ Précipitations

Calculée sur les 30 dernières années, la moyenne annuelle des précipitations se situe aux environs de 650 mm, le nombre moyen de jours de pluie (précipitation supérieure ou égale à 1 mm) est de 111 (le nombre de jours de précipitation supérieure à 10 mm est de 16). Depuis le début des relevés au Parc Montsouris (1873), l'année la plus sèche a été 1921 avec seulement 267 mm et la plus arrosée 2000 avec plus de 900 mm. Le 6 Juillet 2001, on a enregistré la hauteur maximale de précipitations en 24 heures avec 104,2 mm.

### ◆ Températures moyennes

Les relevés météorologiques sont issus de la station la plus proche du territoire communal : il s'agit de la station de Paris Montsouris. Des écarts entre ces températures mesurées et les températures réelles de Joinville-le-Pont peuvent exister en raison des spécificités du territoire communal, notamment l'importance de la masse d'eau de la Marne qui régule l'humidité et les températures.

Janvier est le mois le plus froid avec une température moyenne de 4,7 °C : sur les trente dernières années, le 17 Janvier 1985 a été la journée la plus froide avec une température minimale de -13,9 °C. Juillet et Août sont les mois les plus chauds avec une température moyenne de 20 °C.

En moyenne, il gèle 25 jours par an. La température dépasse 25 °C 43 jours par an en moyenne (9 jours par an, elle est supérieure à 30 °C).

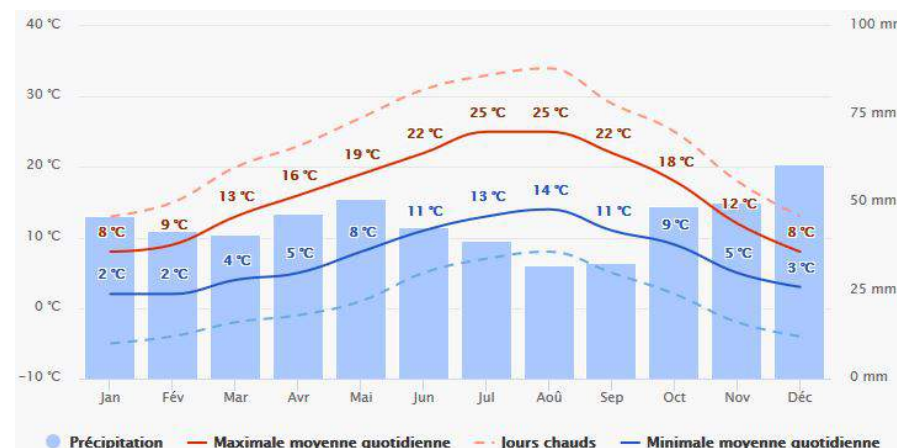
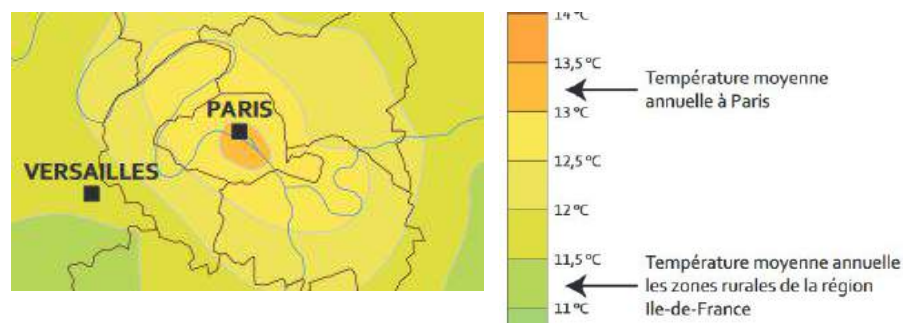


Figure 6 : courbe annuelle de la température et des précipitations à Joinville-le-Pont.



**Figure 7 : Joinville-le-Pont au cœur de l'îlot de chaleur de la région Ile-de-France**  
(Source : IAU Ile-de-France)

## ENJEUX ET BESOINS POUR LA REVISION DU PLU

### LE CADRE GEOGRAPHIQUE

- Tenir compte des caractéristiques topographiques du territoire dans les règles d'urbanisme
- Contribuer à préserver la qualité des cours d'eau
- Participer à la réduction de l'îlot de chaleur urbain

La région est soumise à des épisodes caniculaires ponctuels, comme en août 2003 ou en juillet 2015.

### ◆ Phénomènes climatiques extrêmes

Les vents les plus forts sont de Sud-Ouest. On relève des rafales de vent supérieures à 58 Km/h (100 Km/h) en moyenne 44 jours (1 jour) par an. Le 26 Décembre 1999, des rafales de 169 Km/h ont été enregistrées à Paris-Montsouris.

Les orages se produisent essentiellement de Mai à Août environ 18 jours par an. Il ne grêle que 3 jours par an. En moyenne, il neige 11 jours. Le nombre de jours de brouillard a fortement diminué depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle (en moyenne 10 jours par an).

### ◆ L'îlot de chaleur urbain de l'agglomération parisienne

L'urbanisation très dense a une influence sur le climat. Au Parc de St Maur (94), les températures minimales moyennes mensuelles sont inférieures d'un degré à celles enregistrées à Paris-Montsouris. Certaines situations météorologiques (ciel dégagé et vent faible) sont favorables à un fort îlot de chaleur au cœur des villes : des différences de température minimale entre Paris Montsouris et la Tour St Jacques (au centre de la capitale) peuvent atteindre 3 °C.

La commune de Joinville-le-Pont ne se situe pas au centre de l'îlot de chaleur urbain, mais est néanmoins impactée par ce phénomène avec une température moyenne 1°C plus élevée que dans les zones rurales d'Ile-de-France. À une échelle très fine, certaines caractéristiques spécifiques du territoire communal contribuent localement à l'atténuation de l'îlot de chaleur : la présence de la Marne, d'une part, et la forte végétalisation de la commune, d'autre part.

## 2. LES PAYSAGES ET LES ESPACES VERTS

### 2.1. LES PAYSAGES JOINVILLAIS

Une étude réalisée en 2002 par le Département du Val-de-Marne « Éléments pour une politique de paysage » a mis en évidence dans son diagnostic la grande diversité des paysages du département.

Dix « grandes familles » ou types de paysage ont été identifiées qui s'imbriquent entre eux, parfois de façon très complexe reflétant la diversité de l'occupation des sols, parfois de façon plus simple lorsque prévalent des unités paysagères plus homogènes.

Trois grandes familles de paysages sont identifiées sur le territoire communal :

- Les paysages de la proche banlieue
- Les paysages de la Marne et de ses îles
- Les paysages des grandes infrastructures de l'agglomération

#### ◆ Les paysages de la proche banlieue parisienne

- Les paysages « urbains »

L'étude paysagère du conseil départemental précise :

« Les paysages urbains sont en général proches de Paris : ils offrent des ambiances très diverses, dues à la qualité des constructions, à leur homogénéité, à leur époque et à leur densité. On les regroupe, malgré leur diversité, par la densité urbaine qui est nettement plus élevée que dans les autres familles de paysage. Ce sont aussi pour certains d'entre eux les traces historiques urbaines du Val-de-Marne, avec les vieux villages mais aussi les faubourgs aux portes de Paris. Les enjeux portent sur l'identité de ces communes par rapport à Paris et par rapport aux communes de deuxième couronne et sur la mise en valeur des centres anciens et leur ancrage dans le nouveau paysage urbain. »



**Figure 8 : Carte des paysages Joinvillais selon la typologie du Conseil Départemental**



**Figure 9 : Le Grand paysage de la Vallée de la Marne à Joinville-le-Pont. Au loin, les coteaux de la Marne à Champigny-sur-Marne**

A Joinville les paysages urbains se trouvent dans les quartiers historiques de Paris et Vautier (type faubourgs), et le long de la RD4 : Le tissu urbain de l'Avenue Gallieni présente aussi ce type de caractéristiques, même si son éloignement de Paris atténue cette dimension en le rendant plus proche d'un paysage « d'entrée de ville ».

« La problématique est celle de la transformation d'anciens quartiers de faubourgs en quartiers urbains plus ou moins « parisiens ». Cette transformation qui suit celle entreprise dans certains quartiers de Paris conduit vers une extension, au-delà du périphérique, de la ville-capitale. Si cette reconversion a le mérite de raviver un quartier, elle perd aussi toutes traces de ce que furent ces faubourgs. »

- Les paysages dits « à dominante pavillonnaire » ou de « maisons bourgeoises »

Il s'agit des quartiers de Polangis, île Fanac, Palissy et des parties basses des coteaux des quartiers Marne et Vautier, qui se caractérisent par une très grande richesse architecturale. Contrairement aux paysages de « nappe pavillonnaire » que l'on rencontre ailleurs dans le département, les quartiers de Polangis et de Palissy sont organisés à partir de trames viaires hiérarchisées, avec des perspectives, des éléments de repères et une certaine homogénéité du bâti.

Ces paysages urbains pavillonnaires sont très structurés : on y retrouve des espaces publics centraux (place Mozart, square Palissy), des avenues plantées parfois en courbe (Avenue Jasmin), et même, à Polangis, un bras de la Marne artificiel.

- Les paysages « puzzles » ou « mixtes »

*« Les paysages puzzles concernent les portions du territoire qui se sont constituées par à-coups, opération par opération, voire immeuble par immeuble sans que se soient constituées des hiérarchies, des centralités ou des relations clairement lisibles. »*

Certaines parties des quartiers de Paris, Marne et Vautier peuvent être classées dans cette catégorie. C'est notamment le cas du quartier de l'Europe, marqué par une grande juxtaposition entre des grands ensembles des années 70 et des zones pavillonnaires résiduelles.



### ◆ Les paysages de la Marne et de ses îles

Ce sont des quartiers où les paysages ont la plus grande valeur patrimoniale. Ils constituent un des aspects emblématiques du site de Joinville-le-Pont.

Les paysages de coteaux offrent de nombreuses perspectives. Celles-ci sont néanmoins de qualité hétérogène en fonction des sites et des expositions. De façon paradoxale, le centre-ville dispose de peu d'ouverture vers la Marne, notamment le long de la rue de Paris.

Les paysages de la Marne et de l'île Fanac sont exceptionnels, que ce soit au niveau des éléments naturels et architecturaux.

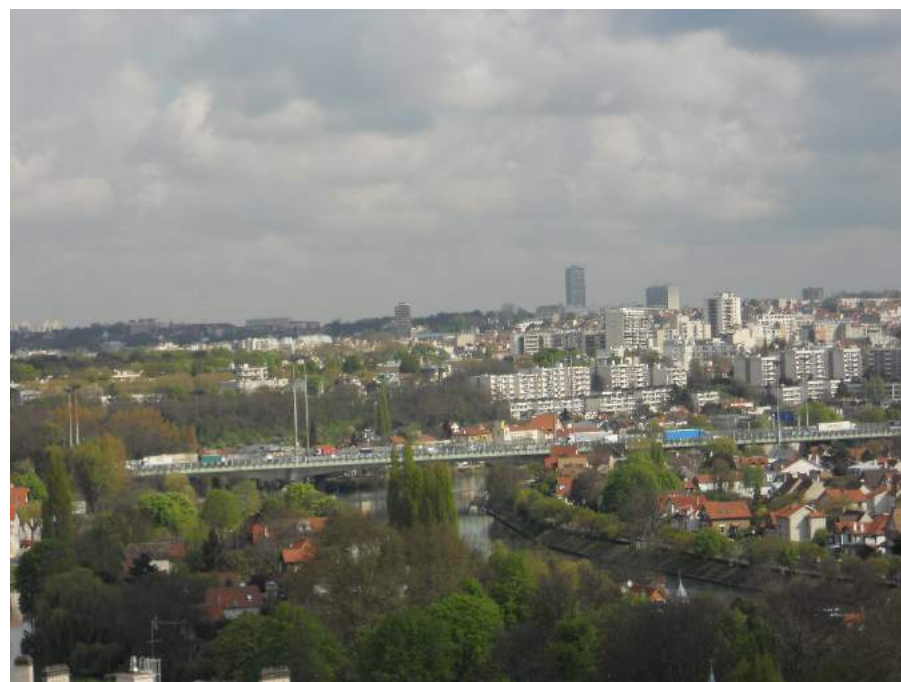
C'est autour de la Marne que les manifestations culturelles les plus importantes de Joinville se déroulent. A la fois frontière et lien, les paysages de la Marne ont vocation à devenir, d'avantage encore, des lieux de rassemblement.

### ◆ Les grandes infrastructures

L'histoire de Joinville est marquée par la réalisation d'équipements d'infrastructures de plus en plus importants au cours des siècles, qu'ils soient routiers, fluviaux ou ferrés. Ces équipements ont fortement modifié les paysages au cours des transformations antérieures.

Si les infrastructures réalisées jusqu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle peuvent être considérées comme intégrées et éléments structurants du paysage, il n'en est pas de même dans la perception des infrastructures plus récentes, telle l'autoroute A4, qui s'inscrivent en rupture complète avec leur environnement.

Ces paysages d'infrastructures concernent essentiellement deux secteurs du territoire communal : le Nord de Polangis, avec la présence du viaduc de l'A4-A86 d'une part ; et le sud-ouest de la commune, marqué par l'implantation de l'usine des eaux de Paris, et du canal de Saint-Maur, ainsi que de façon plus marginale par la présence du viaduc du RER A.



**Figure 10 : Les paysages de la vallée de la Marne au Nord de la commune : l'île Fanac et le viaduc de l'A4/A86**



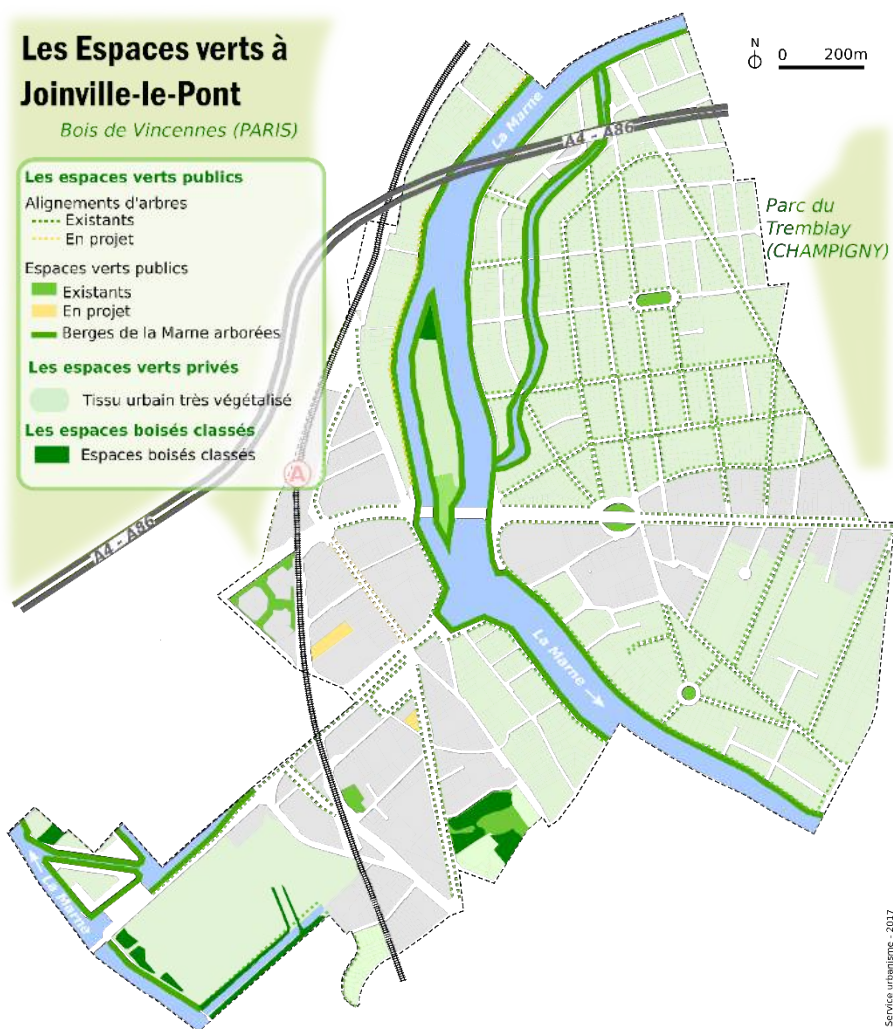


Figure 11 : carte de synthèse des espaces verts du territoire communal

## 2.2. LES ESPACES VERTS

### ◆ Les poumons verts du Bois de Vincennes et du Parc du Tremblay

Deux espaces verts majeurs existent à proximité immédiate de la commune et permettent aux Joinvillais de profiter d'espaces aérés :

- Le Bois de Vincennes : bois communal de la ville de Paris d'une superficie de 688 hectares. La complexité pour les Joinvillais tient à l'accès au Bois. Il est séparé de Joinville-le-Pont par la RD 4 et par l'autoroute A4-A86. Les accès piétons ne sont pas aisés pour les Joinvillais.

- Le Parc du Tremblay : base régionale de plein air et de loisirs d'une superficie de 80 hectares. Toutefois, le parc n'a pas d'entrée donnant directement sur le territoire de Joinville-le-Pont, bien qu'il jouxte le quartier de Polangis.

### ◆ Les berges de la Marne

Les berges de la Marne sont presque entièrement végétalisées sur le territoire communal. Cette végétalisation est particulièrement importante sur les berges de l'île Fanac, qui ne sont pas accessibles aux véhicules et sont peu artificialisées.

Les aménagements paysagers des berges et des quais présentent des alignements d'arbres continus qui complètent la ripisylve de la Marne.

### ◆ Les espaces verts de quartier et les alignements d'arbres

La hiérarchie des espaces verts publics de la commune est dominée par le Parc du Parangon (plus d'1 hectare), situé en limite Sud du centre-ville.

La trame des espaces verts publics est structurée par un réseau de d'espaces publics plantés de plus petite dimension: Place Mozart, Square de Verdun, Place du 8 Mai 1945, Square Bir-Hakeim. Les surfaces des espaces verts ouverts au public recensés sur la commune sont présentées dans le tableau page suivante.

Un grand nombre de rues de la commune disposent d'alignements d'arbres, qu'il s'agisse des grandes avenues (Boulevard du Général Leclerc, avenue Galliéni) ou des rues des zones pavillonnaires de Polangis et Palissy. Ces alignements sont répertoriés sur la carte de diagnostic page 124. Ils constituent l'un des éléments essentiels de la végétalisation des différents quartiers de la commune. Les espèces sont constituées d'arbres à feuilles caduques, platanes pour les alignements anciens et espèces moins allergènes pour les alignements les plus récents (magnolias, érables...). Ces alignements constituent un élément majeur de la trame d'espaces verts publics de la commune.

Le quartier du centre-ville apparaît en léger déficit d'espaces verts. Le programme de la ZAC des Hauts-de-Joinville prévoit la réalisation d'un parc urbain paysager dans le quartier du centre-ville.

#### ◆ **Les espaces verts privés**

Les zones pavillonnaires de Joinville-le-Pont se caractérisent par l'importance du couvert végétal et des espaces verts privés, notamment en cœur d'îlots.

Cette très importante végétalisation des cœurs d'îlots constitue un atout à plusieurs titres :

- Elle permet la préservation d'une importante biodiversité et la circulation des espèces de la sous-trame arbustive et arborée
- Elle permet l'infiltration de l'eau de pluie
- Elle permet la réduction des îlots de chaleur urbains et limite les nuisances sonores dans l'espace urbain dense.

Dans les quartiers pavillonnaires, 40 à 50% des espaces sont aujourd'hui végétalisés.

#### ◆ **Les Espaces Boisés Classés**

Une superficie d'environ 3 ha est actuellement protégée au titre des espaces boisés classés (EBC) du document d'urbanisme en application des articles L.113-1 à L.113-3 du code de l'urbanisme.

Principaux espaces verts publics	Superficie (m²)
Le parc du Parangon	10 500
Île Fanac	13 000
Square Capitainerie	7 000
Pointe 1, avenue Palissy	750
Square Bir Hakeim	600
<b>TOTAL SQUARES ET PLACES</b>	<b>31 850</b>

**Figure 12 : Tableau des espaces verts de la commune**

Les EBC sont répartis dans trois secteurs principaux :

- Au Sud de la commune, dans le périmètre de l'usine des eaux de Paris et au voisinage de l'île des saints-pères
- À la pointe Nord de l'île Fanac
- Au sein du parc du Parangon

Les EBC assurent une protection complète de ces espaces naturels boisés et ce classement paraît aujourd'hui adapté à la nature de ces espaces.

### ◆ Les Espaces paysagers protégés

La commune compte de multiples espaces paysagers protégés au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme, protection plus souple pour les espaces verts communaux permettant des aménagements pour l'agrément ou la préservation des espaces.

Sont concernés :

Les talus de l'Avenue du Président Kennedy  
Les espaces verts de la pointe sud de l'île Fanac  
La cour du Château de Parangon  
Le square Palissy, la place Mozart et la place de Verdun  
Les berges du ru de Polangis  
Certaines berges de la Marne le long du quai du Barrage

Une évolution ponctuelle des tracés des espaces paysagers existants doit permettre une meilleure adéquation avec la réalité du terrain.

## ENJEUX ET BESOINS POUR LA REVISION DU PLU

### LES ESPACES VERTS

- Renforcer le taux d'espaces verts par habitant en créant de nouveaux espaces verts publics
- Préserver les espaces verts publics existant par l'application des classements en espaces boisés classés ou en espaces paysagers protégés
- Permettre le maintien des cœurs d'îlots végétalisés
- Préserver la couverture végétale des berges de la marne

### LES PAYSAGES JOINVILLAIS

- Préserver les grands ensembles paysagers pavillonnaires
- Préserver le paysage de la Marne et de ses îles
- Améliorer la qualité paysagère des aménagements
- Mieux intégrer les grandes infrastructures aux paysages communaux
- Mieux hiérarchiser les paysages « puzzles » ou morcelés

### 3. LE PATRIMOINE JOINVILLAIS

#### 31. LE PATRIMOINE BATI

##### ◆ Les monuments historiques

Joinville compte un bâtiment monument historique : le château du Parangon.

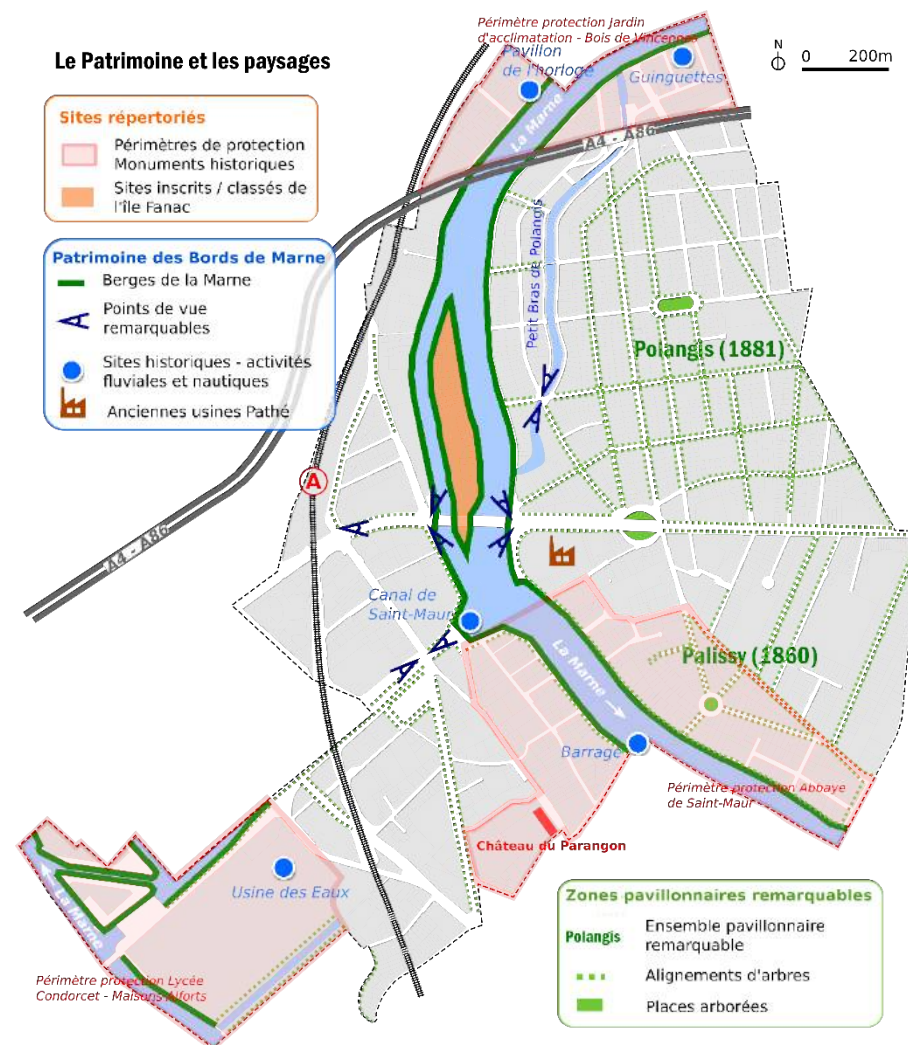
Le château du Parangon, situé 68 rue de Paris, est Monument historique depuis le 03 août 1976. Il s'agit plus particulièrement des façades et toitures de corps principal et de l'aile en prolongement, ainsi que le portail sur rue. Cette belle demeure, appelée Maison des Champs, a été construite dans la seconde moitié du 17<sup>ème</sup> siècle par la famille Amelot et les jardins, dont il ne reste quasiment rien, ont été dessinés par Le Notre. Le château a notamment été propriété de Mme de la Fayette, auteur de *La Princesse de Clèves*.

En 1857, Ferdinand Rousseau, y installe sa fondation, qui dispense un enseignement privé technique. En 1869, trois cent vingt élèves y sont inscrits. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, l'Institution devient l'École coloniale du Parangon, qui forme des cadres pour les compagnies coloniales (école pratique agricole, commerciale et industrielle coloniale).

L'école est fermée au déclenchement de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale. Elle abrite successivement un hôpital militaire américain et un couvent de religieuses.

Devenue la propriété du Département du Val-de-Marne le château du Parangon est utilisé comme foyer d'enfance puis comme locaux administratifs d'antennes locales du Conseil Départemental.

Le Parc du Parangon constitue un espace vert communal proche du centre-ville. Il offre de belles perspectives sur l'arrière du Château.







**Figure 14 : le Château du Parangon**

### ◆ **Le patrimoine remarquable lié à l'histoire communale**

Cette section présente les éléments du patrimoine bâti qui témoignent encore aujourd'hui de l'histoire communale. Ils constituent des éléments forts de la mémoire de la commune.

Ce patrimoine remarquable peut être classé en trois catégories : les guinguettes et établissements liés à la Marne et aux activités nautiques, les équipements publics présentant une architecture remarquable, les bâtiments témoignant de l'histoire industrielle et ouvrière de Joinville.

- Les Guinguettes et établissements liés à la Marne et aux activités nautiques

#### - Chez Gégène

Tout d'abord péniche installée sur le quai, l'établissement reçoit des individus peu recommandables interdits de séjour dans la capitale. La « Péniche » est fermée et démolie en 1914 suite à un incendie. Eugène Favreux installe alors une baraque destinée à la vente de fritures. La proximité des studios cinématographiques contribue à la renommée du lieu : les vedettes viennent s'y restaurer lors des tournages. Chez Gégène devient vite un lieu à la mode. L'activité s'est maintenue sur le site aujourd'hui, même si l'architecture du bâtiment a été plusieurs fois remaniée.

#### - Le pavillon de l'Horloge

Ancien rendez-vous de chasse l'Horloge a été successivement, une auberge, un établissement nautique abritant le premier garage à bateaux de la Société Nautique en douce, et finalement un restaurant à partir de 1944. Le décor particulier de l'époque a été conservé à l'intérieur de l'ensemble architectural constitué d'un pavillon central et de deux ailes parallèles. Aujourd'hui, le bâtiment n'accueille plus d'activités, mais son architecture comme son histoire en font un marqueur emblématique du paysage des bords de Marne.



### - L'aviron de la Marne et de Joinville

Le bâtiment de l'aviron de la Marne et Joinville accueille encore aujourd'hui le club d'aviron éponyme. La grande halle à l'architecture typique des clubs nautiques a été conservée en bon état. À proximité immédiate, le Chalet des canotiers a longtemps accueilli les pratiquants venus de toute la France.

### - Le Barrage

Construit pour remplacer le barrage existant 400 m en aval en raison des besoins énergétiques nécessaires à l'élévation des eaux de la Marne, ce nouveau barrage construit en 1867 est d'une largeur de 63 m. Il permet notamment aux baigneurs du début du siècle de venir s'ébattre dans les basses eaux. Joinville-le-Pont compte alors cinq baignades organisées en pontons qui font de la commune une véritable station balnéaire. Les championnats de natation auront même lieu sur le bassin de Joinville-le-Pont en 1910 et 1911.

- Les équipements publics à l'architecture remarquables

### - L'École Oudinot

Devant l'augmentation de la population et la loi Jules Ferry de 1881, la municipalité vote la construction d'une nouvelle école en 1894 qui portera le nom de Nicolas-Charles Oudinot, Duc de Reggio. Cette nouvelle école vient se substituer à l'ancien château et domaine de Polangis, dont le Général Oudinot avait fait l'acquisition en 1801 et qui fut démoli en 1904, après avoir été la propriété d'illustres personnalités (dont Charles Chapsal et le Général Ducrot).

### - Groupe Scolaire Jules Ferry

Ce nouveau groupe scolaire à l'architecture moderne alliant conception et matériaux nouveaux est typique des grands établissements scolaires d'avant-guerre. Il sera inauguré en 1938 par M. Jean Zay, ministre de l'éducation.

### - Le Sénat

Faisant partie intégrante de l'usine des eaux, ce petit pavillon (du XIX<sup>ème</sup> siècle) de style Louis XV avec façade ouvragée et fronton sculpté révèle le soin particulier apporté à l'architecture industrielle.

### - L'église Saint Charles

La construction de l'église a commencée en 1856 et s'est achevée en 1860. Elle fut construite par le grammairien Charles Chapsal, alors maire de la commune. Son architecture s'inspire des basiliques : charpente, grandes arcades reposants sur des colonnes et un cœur néogothique. Près de 30 verrières, du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, ornent la nef, la chapelle et le chœur.

### - Ecole de Musique

Sur l'île Fanac, cette construction abrite l'École de Musique communale. Elle est représentative de l'architecture de la fin du XIX<sup>ème</sup> avec ses tourelles aux toits prolongés.

- Les bâtiments témoins de l'histoire économique de Joinville-le-Pont

### - Les usines Pathé

En 1906, Charles Pathé installe les usines Pathé transférées de Vincennes, devant la Marne, Avenue Gallieni. Des studios de tournage sont progressivement construits sur le site. Aujourd'hui, une partie des bâtiments, notamment ceux donnant sur la Marne, construits par la Société Eiffel, ont été conservés dans leur état d'origine. Une activité économique est toujours présente sur place.

### - Le Canal et l'usine des eaux

Afin d'éviter le long trajet de 13 Km de la boucle de la Marne autour de Saint-Maur, l'ingénieur Brall eut l'idée en 1794 de percer un canal-tunnel long de 597 mètres à Joinville-le-Pont. Ouvert à la navigation en 1821, il n'est inauguré que le 10 octobre 1825 sous le nom de Canal Sainte Thérèse (prénom de la fille du roi Louis Philippe). En 1841, le maire de Joinville-le-Pont, Nicolas Pinson, demande que le canal soit dénommé

canal de Joinville-le-Pont. Mais le Préfet de la Seine refuse et lui donne le nom de canal de Saint-Maur. Un deuxième tunnel en aval permet à l'eau de la Marne d'alimenter l'usine des eaux de Joinville-le-Pont située dans la Plaine Barbusse. Celle-ci fournit 300 000 m<sup>3</sup> d'eau potable par jour à la ville de Paris.

### ◆ Le patrimoine « ordinaire » du tissu urbain

De nombreuses constructions destinées à l'habitation, isolées ou formant des ensembles cohérents, sont remarquables par leur architecture et constituent un patrimoine ordinaire de qualité qui participe à l'identité paysagère des quartiers pavillonnaires de Joinville-le-Pont.

La variété architecturale de Joinville-le-Pont a été étudiée de manière exhaustive lors d'une étude réalisée en 2007, avec l'appui des Architectes des Bâtiments de France du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Val-de-Marne.

Cette étude a mis en évidence les édifices les plus emblématiques des principales typologies architecturales de Joinville-le-Pont : grandes demeures ; villas bourgeoises ; maisons de villégiature ; maisons individuelles ; maisons de ville, immeubles collectifs ; ensembles urbains ; équipements publics ; bâtiments d'activité.

Au total, 204 bâtiments ont été répertoriés dans le cadre de cet inventaire, appartenant aux différentes familles architecturales.



**Figure 15 : photographie de constructions remarquables quartier Polangis**

### 3.2. LE PATRIMOINE CULTUREL IMMATERIEL

Lieu de villégiature depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, de Joinville-le-Pont possède une place à part dans la mémoire populaire française du fait, notamment, des œuvres littéraires et cinématographiques qui y font référence.

#### ♦ Les « beaux dimanches » de Joinville-le-Pont

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, le site de Joinville-le-Pont commence à jouir d'une bonne renommée. L'impératrice Eugénie séjourne fréquemment à la Faisanderie située sur le plateau de Gravelle.

L'ouverture de la ligne de chemin de fer marque le début du tourisme de masse à Joinville-le-Pont, symbolisé par l'essor des Guinguettes qui vont être immortalisées par les peintres de l'époque, puis le Cinéma et en chanson.

Le canotage est à la mode et les guinguettes des bords de Marne attirent les Parisiens qui viennent en fin de semaine, goûter aux joies du plein air, danser sous les tonnelles et déguster une friture arrosée de "Guinguet", le petit vin blanc local, à l'origine du terme. Boulevard de l'Europe, le coteau qui borde la voie du RER, orienté au Sud, abrite une belle vigne de cépages Sauvignon et Sémillon implantée récemment.

Ce sont là les « beaux dimanches de Joinville » immortalisés par le film « *la Belle Équipe* » dans lequel Jean Gabin chante le célèbre refrain : « Quand on s'promène au bord de l'eau... » (1936).

Les paroles de la célèbre chanson de Roger Pierre en 1952 ont immortalisé cette représentation de Joinville :

*« A Joinville le Pont Pon ! Pon !  
Tous deux nous irons Ron ! Ron !  
Regarder guincher  
Chez chez chez Gégène  
Si l'cœur nous en dit Dis dis  
On pourra aussi Si si  
Se mettre à guincher  
Chez chez chez Gégène »*

#### ♦ La cité du cinéma

En 1901, Joseph et Zacharie Jouglà implantent à Joinville-le-Pont une usine pour la fabrication industrielle de quarante mille plaques photographiques par jour. L'usine Jouglà sort en 1907 les premières plaques couleur au monde, les Omnicolor, avant les autochromes des frères Lumière.

Le 2 avril 1911, c'est la fusion Lumière - Jouglà ; l'usine disparaît en 1966. En 1903, Charles Pathé construit près du Pont de Joinville-le-Pont une belle usine de traitement de films cinématographiques, notamment ceux du pionnier de la mise en scène : Georges Méliès.

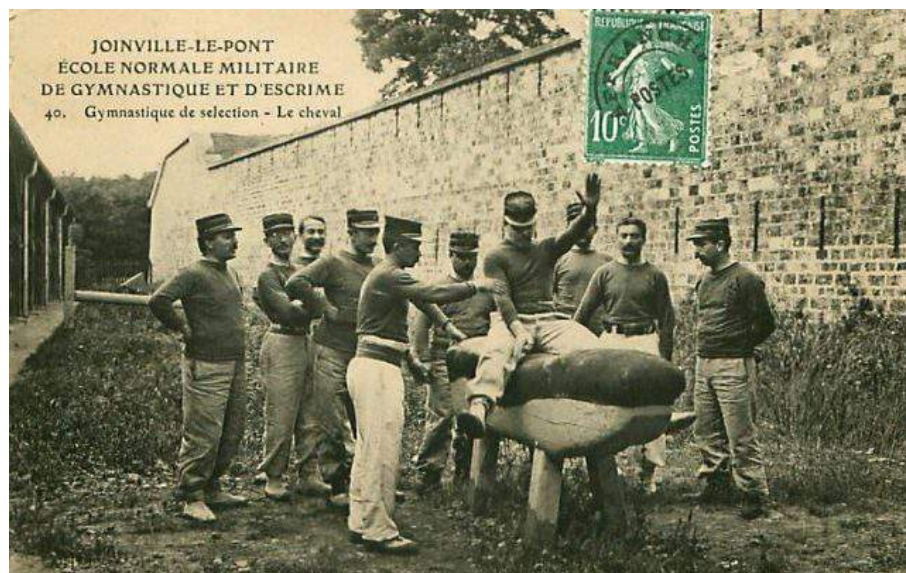
En 1929, Bernard Nathan rachète Pathé consortium cinéma ainsi que la société cinéroman qui était logée avenue Wilson, dans les tout premiers studios de Joinville-le-Pont, appartenant à Abraham Levinski.

Avec l'avènement du cinéma parlant les studios de Joinville-le-Pont tournent le premier film sonore français. Les grands artistes comme Jean Gabin, Gaby Morlay, Charles Vanel ou Renée Saint-Cyr sont engagés à l'année.

1939 marque la faillite de l'entreprise Nathan qui est reprise par le financier Fournier en 1943, sous le nom de Société Nouvelle Pathé Cinéma. C'est l'époque des grands films de Marcel Carné.

En 1945, l'entreprise Thomson achète la guinguette « Élysée Palace » où sont produits « Jour de Fête » et « Les vacances de Monsieur Hulot » de Jacques Tati. Vers 1956, Technicolor s'installe pendant quelques années sur le site G.T.C. pour tirer les films Hollywoodiens en couleurs.

Cet environnement de laboratoires et de technologie avancée est propice à la création des « studios de Joinville ». En effet, l'entre-deux guerres (1918-1938) est marqué par le développement du cinéma sonore et parlant. Joinville-le-Pont devient une des capitales du 7<sup>e</sup> Art. De grands réalisateurs, nos classiques français : Jean Renoir, Julien Duvivier, René Clair, Marcel Carné, Jacques Becker, etc., y tournent bon nombre de leurs chefs-d'œuvre.



**Figure 16 : carte postale ancienne : l'école de gymnastique de Joinville-le-Pont (vers 1910)**

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, s'amorce un long déclin des studios français. Les réalisateurs « nouvelle vague » les désertent au profit du tournage en décor réel.

Les sociétés Gaumont et Société Nouvelle Pathé Cinéma s'associent en 1947 en créant deux filiales distinctes : « Franstudios » avec Joinville, Saint-Maurice, Francoeur et Pagnol, et les laboratoires G.T.C.

En 1955, Marc Allégret tourne à Joinville-le-Pont "Futures vedettes", le premier film de Brigitte Bardot. L'O.R.T.F. puis la S. F. P. deviennent les locataires des studios de l'avenue Gallieni. Ceux-ci ferment en 1985 pour s'installer à Bry-sur-Marne.

Mais aujourd'hui, au deuxième temps de son histoire, Joinville-le-Pont renoue avec son passé cinématographique. Des entreprises de haut niveau technologique comme « Les Auditoriums de Joinville » uniques en Europe, des laboratoires modernisés : G.T.C (Eclair) donnent un nouvel élan aux activités audiovisuelles.

#### ◆ La cité du sport

L'hippodrome de Vincennes qui ouvre en 1863 et les gymnastes de la célèbre école de Joinville, ou « Bataillon de Joinville », contribuent à la renommée de la commune qui possède jusqu'en 1929 une importante portion du bois de Vincennes sur son territoire.

La commune est pionnière dans le domaine sportif, et accueille le départ du raid automobile Paris-Pékin en 1907. La commune héberge également les plus nombreuses et les plus anciennes sociétés d'aviron françaises (SN Marne, 1876, SN En Douce, 1886 et Club Nautique de Paris, 1891, US Métro et ASPP, plus récentes).

Au début du siècle, la baignade de compétition est pratiquée dans la Marne, dans le bassin artificiel créé par le barrage de Joinville. Les championnats de natation y ont lieu en 1910 et 1911.

La tradition sportive se perpétue aujourd'hui avec la présence de nombreux clubs de sport performants pour une commune de cette taille.



### 3.3. LE PATRIMOINE PAYSAGER

#### ◆ L'île Fanac

L'île Fanac est un site protégé par un arrêté préfectoral du 3 septembre 1965 sur la base de la loi du 2 mai 1930, sur la base des articles L341-1 à L341-22 du Code de l'Environnement (voir carte ci-contre).

- pour une partie (0,57 ha) inscrite sur l'inventaire des sites pittoresques : la pointe (espace public) et les parcelles correspondant au bâtiment de l'Aviron Marne et Joinville.

- pour une partie classée parmi les sites pittoresques (3,3 ha), pour le reste de l'île.

Elle a été en partie urbanisée dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, après avoir été longtemps réservée à l'agriculture, mais elle conserve encore un caractère naturel remarquable du fait de son isolement. La quarantaine d'édifices qui s'y trouve actuellement est en grande partie liée aux activités nautiques. La moitié septentrionale de l'île est un espace vert public peu construit. Les édifices, qui occupent en majorité la partie sud, sont de facture "architecture de fin XIX<sup>ème</sup> siècle et architecture balnéaire". Ils ont subi peu de modifications. Le patrimoine arboré est régulièrement entretenu que ce soit sur le domaine public ou privé.

Ce classement permet une protection renforcée de la qualité architecturale et des paysages du site, en soumettant les projets à l'avis de la commission régionale du patrimoine et des sites.

#### ◆ Les ensembles pavillonnaires remarquables

Les quartiers pavillonnaires de Polangis, de Palissy et des bords de Marne présentent des caractéristiques patrimoniales remarquables, qui ont été conservées depuis leur lotissement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Ces tissus urbains remarquables présentent des caractéristiques urbaines et architecturales particulières.



#### Site classé et inscrit de l'île Fanac

 Site classé

 Site inscrit

Figure 17 : site classé et site inscrit de l'île Fanac (image satellite géoportail)



D'un point de vue urbain, les quartiers de Polangis et de Palissy se caractérisent par une trame viaire régulière, issue d'un plan d'ensemble, arborée et structurée par une trame d'espaces publics (Place Mozart, Place de Verdun, Square Bir-Hakheim). La présence du canal de Polangis, bras d'eau artificiel, avait à l'origine pour objectif de valoriser les terrains du lotissement. Les gabarits bâtis sont également remarquablement homogènes, entre R+0 et R+2, très peu de parcelles ayant muté vers de l'habitat collectif ou de grande hauteur.

D'un point de vue architectural, les constructions reprennent les typologies classiques des zones pavillonnaires de petite couronne datant de la fin du XIXème siècle et du début du XXème siècle, avec de nombreuses maisons de meulières. Une particularité Joinvillaise est la présence, surtout en bord de Marne, d'architecture de style Balnéaire, avec colombages et tourelles.

## ENJEUX ET BESOINS POUR LA REVISION DU PLU

### LE PATRIMOINE BATI

- Tenir compte des périmètres de protection des monuments historiques inscrits et/ou classés
- Identifier en annexe les constructions remarquables du patrimoine ordinaire à protéger

### LE PATRIMOINE CULTUREL

- Mettre en valeur l'héritage culturel des activités nautiques des bords de Marne

### LE PATRIMOINE PAYSAGER

- Tenir compte des protections environnementales de l'île Fanac
- Préserver les grands ensembles paysagers dans leurs différentes composantes (gabarits bâtis, trame viaire, alignements d'arbres)

## 4. BIODIVERSITE, MILIEUX NATURELS ET TRAME VERTE ET BLEUE

### 4.1. LES MILIEUX NATURELS

#### ◆ Les espaces protégés

Il n'existe pas d'espaces protégées au titre de la biodiversité sur le territoire de la commune de Joinville-le-Pont.

Toutefois, la commune est située à proximité (moins de 500m) de la ZNIEFF du Bois de Vincennes au Nord-Ouest. L'autoroute A4-A86 constitue aujourd'hui une rupture écologique très importante entre la commune et la ZNIEFF du Bois de Vincennes.

#### ◆ Les écosystèmes du territoire communal et la biodiversité

Deux grands types de milieux naturels sont présents sur la commune de Joinville-le-Pont :

- L'écosystème de la vallée de la Marne et de ses berges, qui abrite une grande variété d'espèces ; ces écosystèmes appartiennent à la catégorie des « zones humides » répertoriées par la DRIEE.
- Les écosystèmes des espaces urbains, qui se déploient autour des réservoirs de biodiversité que constituent les espaces vert publics les plus importants (Parc du Parangon) mais également les espaces verts privés et notamment les cœurs d'îlots végétalisés.

L'Inventaire national du Patrimoine naturel identifie sur la commune un total de 367 espèces dont la présence est avérée ou supposée au vu des milieux naturels comparables des espaces voisins et des observations réalisées. Parmi ces 367 espèces, on note la présence de 26 espèces d'oiseaux, pour l'essentiel habitants de l'écosystème des berges de la Marne. Quelques petits mammifères ont également été observés. L'écrasante majorité des espèces naturelles observées à Joinville-le-Pont sont des espèces végétales.

Famille d'espèces	Nombre d'espèces recensées sur le territoire communal
Oiseaux	26
Insectes et araignées	26
Mammifères	4
Poissons	6
Amphibiens et reptiles	1
Plantes, mousses et fougères	304

**Figure 18 : statistiques de l'inventaire national du patrimoine naturel pour la commune de Joinville-le-Pont**

Famille d'espèces	Principales espèces rencontrées	Qualité du peuplement (tendance)
Poissons	Chevesne, vandoise, gardon, goujon, hotu, chabot, silure...	Bonne qualité (amélioration)
Oiseaux	Bergeronnette des ruisseaux, martin-pêcheur, chevalier guignette, grèbe huppée, canard colvert, cygne tuberculé, héron cendré, poule d'eau	Diversité importante mais effectifs faibles (amélioration)
Arbres	Ormes, aulnes, frênes, saules pourpres... (espèce stabilisatrice de la berge, typique de l'écosystème de la Marne)	Faiblesse du peuplement face aux espèces invasives (peupliers marronniers)
Hélophytes (interface terre / eau)	Jonc compressé, jonc des chaisiers, carex paniculé, laîche faux-riz, iris, salicaire des rives, aristoloche, menthe aquatique..)	Faiblesse du peuplement en raison de l'importante artificialisation des berges (amélioration)
Végétaux aquatiques	Sagittaire, vallisnerie, nénuphar, myriophylle en épi, potamot	Développement en cours (amélioration)
Amphibiens	Grenouilles...	Faible (stable)
Insectes	Libellules...	Faible (stable)

**Figure 19 : Tableau des espèces inventoriées en bord de Marne et tendance d'évolution du peuplement par famille d'espèce (source : Marne Vive)**

### ◆ L'écosystème de la Marne et de ses berges

L'écosystème de la Marne mérite d'être développé en raison de son importance à l'échelle de la commune et de la diversité des espèces qui le composent. Il est en outre bien connu grâce aux travaux du syndicat intercommunal Marne Vive.

Concernant les espèces aquatiques présentes dans le cours d'eau, le syndicat intercommunal Marne Vive réalise un inventaire annuel de la faune et de la flore.

L'état des populations est en amélioration depuis les années 2000, concernant les populations de poissons adultes comme d'alevins (jeunes poissons).

Les espèces les plus communément rencontrés dans l'écosystème de la Marne sont l'Anguille, le Barbeau Fluvial, la Chevesne, le Gardon, la Vandoise et la Bouvière (source : Marne Vive). Les peuplements sont de bonne qualité et s'améliorent en raison de l'amélioration de la qualité de l'eau, ainsi que des travaux de restauration de la végétalisation des berges qui permettent d'améliorer l'habitat et l'abri des espèces.

En ce qui concerne les espèces de végétaux aquatiques et d'hélophytes, les analyses montrent que leur population se renforce, signe d'une amélioration de la qualité de l'eau. Toutefois, les espèces présentes sont des espèces particulièrement résistantes, ce qui indique un milieu naturel encore fragile. Le développement de ces espèces permet d'offrir davantage d'abri à la petite faune aquatiques et aux invertébrés.

### ◆ La zone naturelle de l'île Fanac

Une surface de 4,3 ha est classée en zone naturelle au titre du plan local d'urbanisme en vigueur depuis 2007 à Joinville-le-Pont. Cette zone naturelle correspond à l'île Fanac, site inscrit et classé au titre du code de l'environnement. La zone naturelle de l'île Fanac permet la préservation de la qualité paysagère et des espaces naturels de l'île et de ses berges.

Une étude de revitalisation écologique des Berges de l'île Fanac a été conduite sous le pilotage du syndicat intercommunal Marne Vive. Des travaux de requalification des berges sont programmés dans le courant des années 2017 et 2018, pour requalifier l'ensemble du site.

L'objectif est de renforcer l'habitat des espèces en réduisant l'artificialisation des berges et en renforçant la ripisylve présente autour de l'île (voir plan ci-contre).

### ◆ Les zones humides

Pour faciliter la préservation des zones humides et leur intégration dans les politiques de l'eau, de la biodiversité et de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Île-de-France, la DRIEE propose une cartographie des enveloppes d'alerte zones humides. Un travail initial a été lancé en 2009, avec une étude visant à consolider la connaissance des secteurs humides et potentiellement humides de la région. Cette étude avait abouti à une cartographie de synthèse qui partitionnait la région en plusieurs classes selon la probabilité de présence d'une zone humide et la méthode utilisée pour la délimitation.

Une large partie du territoire de Joinville-le-Pont est identifié comme « zone potentiellement humide ». Il s'agit des zones proches de la Marne, en rive gauche et en rive droite. La carte des zones humides est présentée page suivante.

Ces zones sont identifiées en « classe 3 », il s'agit des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.

La classe 5, également identifiée sur le territoire communal correspond à l'emprise de la Marne, cette classe concerne les zones en eau qui ne sont pas considérées comme des zones humides

La carte réalisée dans le cadre du SAGE Marne Confluence et précisant la localisation des zones humides effectives sur le territoire de la ville est présentée ci-après également.



**Figure 20 : les berges du canal de Polangis**

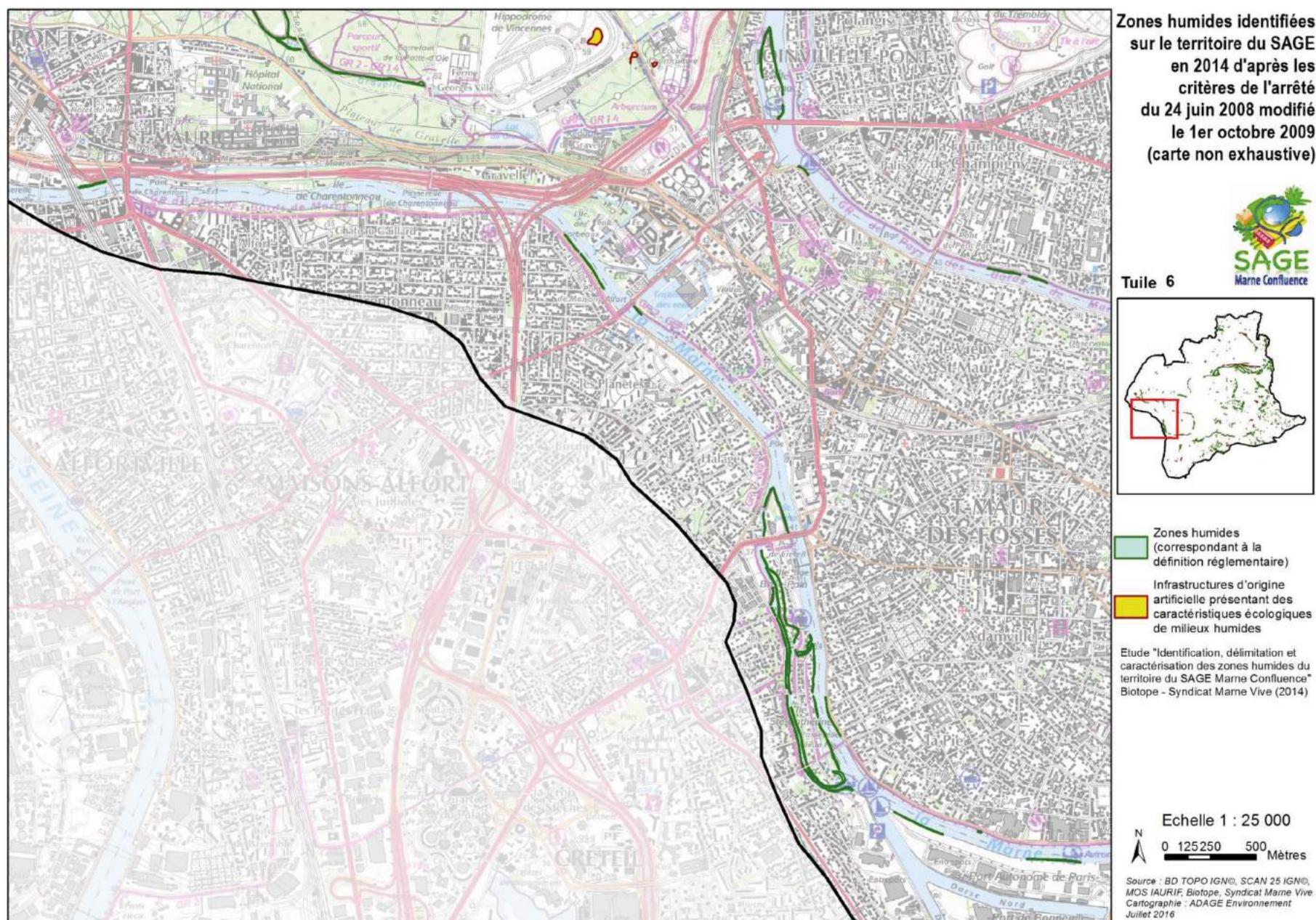


## Enveloppes d'alerte des zones humides avérées et potentielles en région Ile- de- France

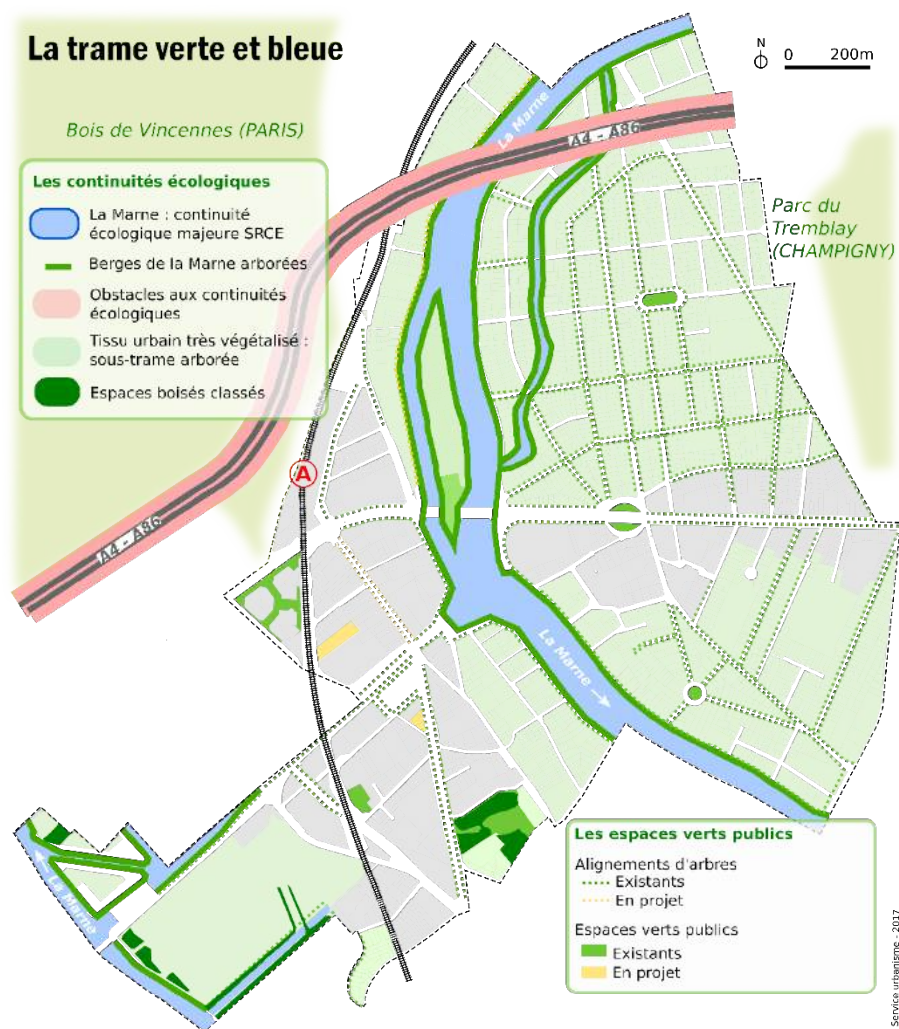


Document imprimé le 19 Mai 2019, serveur Géo- IDE carto V0.2, <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr>, Service: DRIEE IF.









**Figure 21 : carte de synthèse des trames vertes et bleues Joinvillaises**

## 4.2. LA TRAME VERTE ET BLEUE

### ♦ La Marne : continuité écologique majeure des trames vertes et bleues régionales

La Marne est identifiée comme une continuité écologique majeure à l'échelle régionale par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Sa préservation constitue l'un des objectifs majeurs des politiques de développement des berges qui sont mises en œuvre.

La Marne constitue une double continuité écologique :

- de la trame bleue, en ce qui concerne le cours du fleuve en lui-même qui permet le développement et la circulation des espèces aquatiques
- de la trame verte, en ce qui concerne les berges et les ripisylves qui bordent le fleuve. Sur le territoire communal, ces berges végétalisées sont quasi-complètes le long du cours d'eau en dehors des espaces entièrement artificialisés (entrée du canal de Saint-Maur, port de plaisance)

La préservation et la restauration de cette continuité écologique lorsqu'elle est dégradée permet d'assurer les circulations et la survie des espèces de la faune et de la flore locale.

Il est à noter la présence de réserves naturelles de faune et de flore en amont et en aval de la Marne à Joinville. En amont, les réserves des îles de la Marne à Nogent et Champigny-sur-Marne constituent des réservoirs de biodiversité importants pour le fleuve. En aval, il en est de même pour la boucle de Saint-Maur, isolé du trafic fluvial et qui constitue elle aussi un réservoir important pour la biodiversité de l'écosystème de la Marne.

La section amont de la Marne à Joinville-le-Pont constitue donc une continuité importante entre ces deux réservoirs de biodiversité.

L'inventaire des espèces présentes dans l'écosystème de la Marne réalisé par le Syndicat Marne Vive montre aujourd'hui une tendance à l'amélioration du peuplement et de la diversité des espèces présentes sur les bords de Marne.

## ◆ Les ramifications locales de la trame bleue

### Le Petit bras de Polangis

Le petit bras de Polangis constitue une ramification de la trame bleue à l'échelle communale, qu'il convient de préserver. Il permet une pénétration des milieux naturels au sein du tissu urbain dans un quartier pavillonnaire caractérisé par une importante végétalisation, notamment en cœurs d'îlots.

L'écoulement de l'eau est rendu délicat par la très faible pente du cours d'eau. Des dispositifs visant à faciliter l'écoulement, notamment un curetage pour éviter l'envasement du bras artificiel, sont en cours.

La ripisylve du bras de Polangis est également une continuité de la trame verte communale.

### Le canal de Saint-Maur

Le canal de Saint-Maur constitue une continuité écologique de la trame bleue régionale particulière. En effet, ses caractéristiques ne permettent pas l'épanouissement d'un écosystème aquatique complet. D'une part, l'artificialisation des Berges est complète dans ce cours d'eau artificiel créé en 1825. D'autre part, son caractère souterrain compromet toute continuité écologique pour les espèces avicoles. Enfin, la présence d'écluses rend délicat le transit des espèces piscicoles et aquatiques à travers le canal.

## ◆ La trame verte

Deux grands réservoirs écologiques identifiés par le SRCE sont voisins de la commune : le Bois de Vincennes et le Parc du Tremblay.

La sous-trame arborée très présente dans les quartiers pavillonnaires permet de relier partiellement ces deux espaces verts majeurs. Toutefois, les ruptures écologiques sont importantes sur le territoire communal, et limitent les continuités de la trame verte entre ces deux réservoirs.



**Figure 22 : photographie de la continuité écologique constituée par les alignements d'arbres le long de l'avenue Kennedy, en limite de Saint-Maurice**



**Figure 23 : photographie de la rupture écologique constituée par les voies du RER A en tranchée (quartier des Hauts-de-Joinville)**

Les axes routiers et ferroviaires (A4-A86, RER A) ainsi que l'espace urbanisé dense des Hauts-de-Joinville font obstacle au transit des espèces de la faune et de la flore locale.

Entre la vallée de la Marne et le Bois de Vincennes, deux coupures majeures sont actuellement infranchissables : l'autoroute A4 et les voies du RER A. La résorption de ces coupures doit constituer un objectif de long terme et résulter d'une déclinaison de la trame verte à l'échelle intercommunale.

Les alignements d'arbres constituent également des éléments permettant de constituer à l'échelle infra-communale une trame verte reliant les grands espaces verts publics et les berges de la Marne. Ces différentes micro-continuités vertes constituent un atout pour la conservation et le développement d'une biodiversité riche à l'échelle du territoire communal

#### ENJEUX ET BESOINS POUR LA REVISION DU PLU

##### LES MILIEUX NATURELS

- Limiter strictement la consommation des espaces naturels préservés de la commune (EBC, zone naturelle)
- Permettre la préservation de la biodiversité notamment en bord de Marne, en améliorant l'habitat des espèces et en réduisant les nuisances environnementales
- Restaurer les berges de la Marne

##### LA TRAME VERTE ET BLEUE

- Permettre la préservation et la restauration de la continuité écologique majeure de la Marne
- Étudier les modalités de préservation de la biodiversité dans le tissu urbain constitué



## 5 LES RESSOURCES NATURELLES ET LEUR GESTION

### 5.1 LA RESSOURCE EN EAU

#### ◆ L'eau potable

La commune de Joinville-le-Pont est alimentée en Eau de surface destinée à la consommation humaine (EDCH) par deux unités de distribution en eau potable, réparties environ à 50% pour chacune d'elles :

- 50% de l'eau provient de la Marne et subit un traitement poussé avec affinage dans l'usine de production de Neuilly-sur-Marne. La gestion est assurée par le Syndicat des eaux d'Ile de France (SEDIF) et Veolia Eau Ile de France (unité de distribution Marne)
- 50% de l'eau provient de la Seine et subit un traitement poussé avec affinage dans l'usine de production de Choisy-le-Roi. La gestion est assurée par le Syndicat des eaux d'Ile de France (SEDIF) et Veolia Eau d'Ile de France (unité de distribution Seine)

La répartition s'effectuant rue de Paris, la partie haute de Joinville-le-Pont est alimentée par les eaux de la Seine (usine de Choisy), alors que le bas de Joinville-le-Pont l'est par les eaux de la Marne (usine de Neuilly). Un affichage sur la qualité de l'eau est maintenu en Mairie conformément à la législation en vigueur.

L'eau distribuée en 2015 sur le territoire communal est conforme aux limites de qualité réglementaire fixées par l'ARS, pour les paramètres bactériologiques et physico-chimiques analysés (pesticides, fluor, nitrates, aluminium).

Le fait que Joinville-le-Pont soit située au cœur du réseau maillé lui garantit d'être alimentée par l'une ou l'autre des usines en cas de problème (de pollution ou technique). Cette garantie est renforcée par l'existence d'une connexion entre les usines de Choisy et Neuilly, située quai de la Marne, permettant d'impulser l'eau dans un sens ou dans l'autre (capacité de 200 000 m<sup>3</sup>/j). Le réseau communal comporte 42 Km de canalisation.

#### ◆ L'usine des eaux de Paris

L'usine de la SAGEP (Eau de Paris - avenue Mendès France) n'ayant aucun rôle dans l'alimentation en eau potable des Joinvillais, occupe 5% du territoire avec une vingtaine de bassins de filtration lente, participant pour 1/3 à l'alimentation en eau potable de Paris (150 000 m<sup>3</sup>/j, pour une capacité de production du double).

L'usine des eaux est protégée par un périmètre de protection rapproché et élargi, qui est annexé au présent PLU dans le cadre des servitudes d'utilité publique.

L'arrêté n°2002/2615 du 16 juillet 2002 complète l'arrêté n°2000/2650 du 31 juillet 2000 portant déclaration d'utilité publique des périmètres de protection de la prise d'eau de l'usine de la société anonyme de gestion des eaux de Paris sise à Joinville-le-Pont.

#### ◆ Les eaux souterraines

Les eaux souterraines sont relativement nombreuses dans le sous-sol Joinvillais caractérisé par une succession de bancs marneux et de calcaires tertiaires. En raison de l'alternance des assises perméables/imperméables, les nappes profondes sont captives, les nappes plus superficielles sont drainées par la Marne.

En dehors du coteau, la quasi-totalité du sol Joinvillais, sur la rive gauche surtout, est composée d'alluvions. La nappe alluviale contenue et drainée est donc relativement vulnérable. Toute pollution à ce niveau serait toutefois épurée avant d'aboutir à la Marne, en raison de la filtration naturelle exercée au travers des alluvions et du calcaire.

#### ◆ Le SDAGE et le SAGE

Le SDAGE Seine-Normandie, qui couvre l'intégralité du bassin de la Seine, a été arrêté le 20 novembre 2015 pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Le SDAGE prévoit 44 mesures d'ordre général pour améliorer la qualité de l'eau de la Marne. Il doit se décliner en SAGE locaux, couvrant une



étendue plus réduite et proposant des mesures adaptées aux enjeux locaux des différents territoires qui composent le bassin de la Seine.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Marne-Confluence est en cours d'élaboration. L'enquête publique a eu lieu en mai-juin 2017.

Les objectifs du projet de SAGE sont les suivants :

1. Réussir l'impérieuse intégration de l'eau, des milieux et des continuités écologiques dans la dynamique de développement à l'œuvre sur le territoire Marne Confluence
2. Améliorer la qualité de toutes les eaux du territoire Marne Confluence de façon à permettre le retour de la baignade en Marne en 2022, sécuriser la production d'eau potable et atteindre les exigences DCE
3. Renforcer le fonctionnement écologique de la Marne en articulation avec son identité paysagère et la pratique équilibrée de ses usages
4. Reconquérir les affluents et les anciens rus, avec une exigence écologique et paysagère pour en favoriser la (re)découverte et l'appropriation sociale
5. Se réappropriier les bords de Marne et du Canal de Chelles pour en faire des lieux attractifs et concrétiser le retour de la baignade en 2022, dans le respect des identités paysagères et des exigences écologiques
6. Coordonner, outiller et mobiliser les acteurs institutionnels, les usagers de l'eau et la population pour assurer la réussite du SAGE

L'ensemble de ces objectifs sont applicables au territoire de Joinville-le-Pont.

## 5.2. L'ASSAINISSEMENT

### ◆ Compétences et gestion

L'assainissement est géré sur le territoire communal par l'EPT 10 (gestion de l'ancien réseau communal depuis 2017) et par le département du Val-de-Marne pour le réseau départemental.

Le règlement communal d'assainissement a été adopté par délibération du conseil municipal n°10 du 24 octobre 1996. Il réglemente les raccordements au réseau d'assainissement communal. Il impose la mise en place progressive d'un réseau d'assainissement séparatif sur l'ensemble de la commune. Cet objectif est aujourd'hui atteint sur la quasi-intégralité de la commune.

Le Schéma Directeur Départemental d'Assainissement 2008-2020 (SDDA) fixe les grandes orientations en matière d'assainissement sur le territoire. Les enjeux majeurs sur le territoire du Val-de-Marne définis dans le SDDA sont :

- La préservation de l'environnement : milieu aquatique, faune, flore, ... ;
- la sensibilisation du public et les actions envers les usagers
- La maîtrise de la sécurité du dispositif d'assainissement
- La maîtrise des coûts du service d'assainissement.

La quasi-totalité des effluents de la commune est acheminée vers l'usine d'épuration « Seine Amont » à Valenton. La collecte terminale est assurée par le réseau du Syndicat Intercommunal pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP).

### ◆ Caractéristiques générales du réseau d'assainissement

Le système de collecte de Joinville-le-Pont est mixte avec des secteurs séparatifs et des secteurs unitaires.

La topographie permet une collecte et un transfert gravitaire des effluents bien qu'un petit secteur (secteur Nord du boulevard de Polangis) soit desservi par un réseau nécessitant un relevage.

Le système d'assainissement de la commune de Joinville-le-Pont est organisé autour des grandes branches du réseau départemental, qui constituent à chaque point, un exutoire aux effluents. Ainsi, les collecteurs communaux assurent la collecte sous les voiries communales jusqu'aux ouvrages départementaux qui assurent le transport et la collecte sur leur trajet.

La majorité des eaux usées de la commune est acheminée vers la station d'épuration « Seine Amont » à Valenton. Quelques effluents correspondant au quartier des Canadiens et à quelques voies raccordées à l'ouvrage XII, continuent d'être acheminés vers l'usine d'épuration « Seine Aval » à Achères. Les eaux pluviales rejoignent la Marne via les collecteurs communaux et départementaux. Les bassins versant unitaires les plus importants sont équipés de station anti-pollution permettant de renvoyer les effluents de temps sec vers les réseaux d'eaux usées. En cas de pluies importantes, les effluents rejoignent principalement le milieu naturel.

D'un point de vue global, le réseau d'assainissement est aujourd'hui correctement dimensionné à l'échelle communale. L'île Fanac et l'île des Saints-Pères, du fait de leur situation d'isolement géographique, ne sont pas raccordés au réseau d'assainissement séparatif collectif, mais présentent leur propre système d'assainissement unitaire.

### ◆ Le zonage pluvial départemental

Le Plan Bleu du département du Val de Marne, élaboré en 2014, détermine pour chaque commune un maximum théorique de rejet pouvant être absorbé par le réseau ou infiltré. Le Plan Bleu préconise également la mise en place de systèmes d'infiltration des eaux de pluie de qualité dans le cadre des aménagements d'espaces publics (noues paysagères, espaces de pleine terre).

Sur le territoire de Joinville-le-Pont, le Plan Bleu du Val-de-Marne estime que le débit maximum de restitution est de 10L/s/ha. Ce taux est estimé à partir d'une modélisation globale à l'échelle de la commune et ne tient pas compte de l'ensemble des spécificités du tissu urbain. Joinville-le-Pont fait ainsi partie des secteurs les moins tendus du point de vue du risque de saturation du réseau d'eaux pluviales à l'échelle départementale.

Les documents d'urbanisme sont libres d'imposer des restrictions plus sévères pour prendre en compte les caractéristiques locales. A Joinville-le-Pont, le règlement d'assainissement communal en annexe du présent PLU fixe un débit maximum de restitution de 2L/s/ha, qui paraît mieux adapté aux spécificités de la commune.

L'ambition du zonage pluvial départemental est de préconiser l'infiltration à la parcelle plutôt que le stockage puis la restitution différée des eaux de pluies en cas d'épisode orageux de grande intensité. La gestion à la parcelle de l'infiltration des eaux de pluie qui est aujourd'hui préconisée permet en effet de limiter la pollution de la nappe par infiltration d'eaux polluées au cours de leur parcours de ruissellement sur voirie, ainsi que de diminuer les risques de saturation du réseau.

Les zones pavillonnaires de Joinville-le-Pont sont aujourd'hui favorables à l'infiltration des eaux pluviales du fait de l'importance des espaces verts de pleine terre et de la couverture végétale. L'artificialisation des sols en milieu urbain constitue en effet le principal facteur de réduction des capacités d'infiltration des eaux de pluie. Cet atout est à préserver à l'avenir sur le territoire communal.

### 5.3 LA COLLECTE DES DECHETS

Les orientations régionales en matière de politique de déchets ont été fixées par le Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA), approuvé par le Conseil Régional d'Ile de France le 26 novembre 2009. Ces orientations

#### ◆ Joinville-le-Pont, adhérente du SYCTOM

La commune de Joinville-le-Pont est adhérente au SYCTOM, syndicat intercommunal de gestion des déchets pour près de 6 millions de franciliens répartis dans 74 collectivités territoriales adhérentes.

Le SYCTOM assure la gestion et le traitement des déchets collectés sur le territoire communal et acheminé vers les centres de tri par les organismes de collecte.

Le SYCTOM publie des statistiques globales de collecte des déchets sur le territoire communal.

Type de déchets	Volume collecté (2015)	Lieu de centralisation de la collecte
Déchets ménagers	4 882 T	Ivry-sur-Seine
Encombrants	599 T	Bonneuil sur Marne
Collecte sélective	758 T	Ivry-sur-Seine

Ces chiffres correspondent à 355kg de déchets ménagers collectés par an et par habitant sur la commune.

#### ◆ Les modes de collectes / volumes de collecte

La collecte est assurée sur le territoire communal par la société Pizzorno dans le cadre d'une délégation de service public, dont le contrat arrivera à échéance en 2019.

Chaque immeuble ou habitation est équipé d'un ou plusieurs bacs de collecte des déchets ménagers et pour le tri sélectif.

Des collectes spécifiques sont organisées régulièrement et portent sur les déchets exceptionnels des habitants comme les déchets verts l'été ou les encombrants. La commune est divisée en différents secteurs correspondant à des jours spécifiques de collecte.

Pour certains déchets spécifiques, la commune fait appel à l'apport volontaire des Joinvillais : verre, déchets électroniques, déchets de soins et déchets toxiques. Cet apport a lieu dans des points de collecte disséminés sur le territoire communal pour le verre, et dans les déchetteries situées hors de la commune pour les autres déchets.

#### ◆ La stratégie de la commune

La commune de Joinville-le-Pont s'est dotée d'une ambitieuse politique de développement de la gestion des déchets et de tri sélectif.

Le guide du tri édité par la commune permet aux habitants de disposer d'une vision claire et synthétique des modalités de collecte pour l'ensemble des catégories de déchets.

En ce qui concerne les déchets verts, la commune met gratuitement à disposition des habitants qui en font la demande un système de compostage, qui permet de réduire de façon significative le volume des déchets traités et présente également des avantages pour la gestion des espaces verts privés.

À terme, l'objectif de la commune est de réduire de 24kg par an et par habitant le volume de déchets ménagers (soit – 7%, ce qui correspond aux objectifs du Grenelle de l'environnement).

Un programme local de prévention des déchets est en cours d'élaboration sur le territoire communal en partenariat avec l'ADEME.



## 5.4 MODERATION DE LA CONSOMMATION ÉNERGETIQUE

Le Schéma Régional Air Climat Énergie fixe des recommandations ambitieuses aux collectivités pour le développement des énergies renouvelables et la modération de la consommation énergétique du bâti. Ce schéma régional n'est pas à l'heure actuelle décliné à l'échelle locale par un Plan Climat Énergie Territorial (PCET), qui proposerait des actions et recommandations précises sur le territoire de Joinville-le-Pont.

### ♦ Évaluation du potentiel des énergies renouvelables sur le territoire

Le tableau ci-contre présente de façon synthétique les potentialités de développement des énergies renouvelables sur la commune de Joinville-le-Pont.

Deux types d'énergies se distinguent : celles qui peuvent être développées de façon ponctuelles dans le cadre d'opérations urbaines (énergie solaire, géothermie...) sous réserve que des études prouvent l'existence d'un potentiel à une échelle plus fine, d'une part ; et celles dont le développement ne paraît pas possible au vu des caractéristiques du territoire Joinvillais (éolien, hydraulique).

### ♦ Les dispositifs d'énergies renouvelables en place

Il existe aujourd'hui de façon ponctuelle un grand nombre de dispositifs d'énergie solaire en toitures, sur certains bâtiments de grand gabarit (ilot F de la ZAC) comme sur des constructions de type pavillonnaire dans le diffus du tissu urbain.

Le développement de ce type de dispositif est à favoriser à l'avenir, dans l'optique de réduire la consommation d'énergie fossile ou non renouvelable des logements et activités de Joinville-le-Pont.

Il n'existe pas aujourd'hui de réseau de chaleur urbain utilisant la géothermie sur le territoire communal.

Type d'énergie renouvelable		Potentiel de développement à l'échelle communale
Solaire	POTENTIEL EXISTANT	L'ensoleillement à Joinville-le-Pont permet d'envisager la mise en place de systèmes de production d'énergie solaire thermique et photovoltaïque en appont des dispositifs d'énergie principaux.
Éolien	POTENTIEL FAIBLE	Le schéma régional éolien d'île de France, adopté en 2012, n'identifie pas Joinville-le-Pont comme une commune présentant un potentiel éolien.
Géothermie	A EVALUER	La commune fait partie d'une zone favorable à l'utilisation de l'énergie géothermique selon la DRIEE d'île de France. Des études complémentaires doivent cependant être entreprises pour confirmer ce potentiel estimatif
Hydraulique	POTENTIEL FAIBLE	Les caractéristiques physiques de la Marne ne se prêtent pas à des dispositifs d'énergie hydraulique (faible pente et navigation fluviale importante). En outre les qualités écologiques de la rivière seraient affectées par de tels dispositifs.

**Figure 24 : Tableau du potentiel de développement des énergies renouvelables sur le territoire communal**

### ♦ La modération de la consommation énergétique du bâti

L'objectif de modération de la consommation énergétique du bâti énoncé par le SRCAE d'Île de France se traduit à l'échelle locale dans les projets d'aménagements et de constructions réalisés à Joinville-le-Pont.

Dans le bâti existant, la mise en place de dispositifs de production d'énergie permet de réduire les besoins des constructions et la pression sur les réseaux d'énergie. Il n'existe pas aujourd'hui de bâtiment à énergie positive à Joinville-le-Pont.

La modération de la consommation énergétique du bâti passe également par la mise en place d'isolation thermique par l'intérieur ou l'extérieur dans le bâti existant. Ces dispositifs ont notamment concerné à Joinville une partie du parc de logement social de l'ancien OPH de la commune dans le cadre d'opérations de rénovation énergétiques.

En application de la loi du 17 août 2015 relative à l'amélioration de la performance énergétique du bâti, les dispositifs d'isolation thermique sont rendus obligatoires pour l'ensemble des opérations de rénovation lourde du bâti existant (réfection de la toiture, ravalement...).

La commune ne dispose pas d'un Plan climat énergie territorial, dont la compétence d'élaboration relève de l'EPT depuis la loi pour la transition énergétique et la croissance verte du 17 août 2015.

#### ENJEUX ET BESOINS POUR LA REVISION DU PLU

##### LA RESSOURCE EN EAU

- Mettre en œuvre les objectifs du SAGE Marne Confluence à son entrée en vigueur
- Améliorer la qualité des eaux de la Marne pour préserver et restaurer la biodiversité et permettre à terme la baignade dans la rivière

##### L'ASSAINISSEMENT

- Poursuivre la modernisation du réseau d'assainissement
- Étudier les besoins d'augmentation des capacités du réseau en cas de projets de logements importants
- Favoriser l'infiltration des eaux de pluie à la parcelle et maintenir un débit maximum de rejet plus stricte que le schéma départemental

##### LA GESTION DES DECHETS

- Poursuivre la politique actuelle de gestion des déchets et de tri sélectif
- Tenir compte des besoins en locaux de stockage des bacs de tri dans les constructions neuves

##### MODERATION DE LA CONSOMMATION ENERGETIQUE

- Étudier de façon plus fine les potentiels de développement des énergies renouvelables sur le territoire communal
- Favoriser les dispositifs de réduction de la consommation énergétique dans le bâti neuf et en cas de réhabilitation du bâti ancien



**Figure 25 : Carte postale ancienne : crue de 1910 sur l'île Fanac**

## 6. RISQUES ET NUISANCES

### 6.1. LE RISQUE INONDATION

#### ◆ Description du risque inondation

Au sens large, les inondations comprennent les débordements d'un cours d'eau, les remontées de nappes, les ruissellements résultant de fortes pluies d'orages, les inondations par rupture d'ouvrages de protection (brèches dans les digues), les inondations estuariennes.

En France, depuis 1992, la typologie retenue est :

- La montée lente des eaux dans les régions de plaine : c'est le cas de Joinville.
- La formation rapide de crues torrentielles consécutives à des averses violentes comme dans le sud de la France (ex : inondations cévenoles).
- Le ruissellement pluvial en milieu urbain ou rural.

La crue est une augmentation de la quantité d'eau (le débit qui se définit en m<sup>3</sup>/seconde) qui s'écoule dans la rivière. On appelle inondation le débordement du lit mineur qui en résulte.

Le lit mineur est le lit ordinaire du cours d'eau lorsque. Le lit majeur est constitué des zones basses situées de part et d'autre du cours d'eau, sur une distance qui va de quelques mètres à plusieurs kilomètres. Après des pluies fortes ou persistantes, les eaux des rivières s'écoulent à la fois en lit mineur et en lit majeur.

L'analyse des phénomènes d'inondation est réalisée à l'échelle du bassin versant ou du sous-bassin versant c'est à dire l'aire géographique d'alimentation du cours d'eau.

Les facteurs aggravant d'une inondation sont principalement :

- L'urbanisation et l'implantation d'activités dans les zones inondables. L'urbanisation récente s'est faite en grande partie dans des secteurs attractifs, souvent sans tenir compte de leur vulnérabilité. En parallèle, l'augmentation du niveau de vie, le développement des réseaux d'infrastructures ont accru dans des proportions notables la valeur globale des biens et la fragilité des activités exposées.

- La diminution des champs d'expansion des crues (zone de stockage) consécutive à l'urbanisation et aggravée par l'édification de digues ou remblais. La conséquence en est une réduction de l'effet naturel d'écrêtement des crues bénéfique aux secteurs habités en aval des cours d'eau.

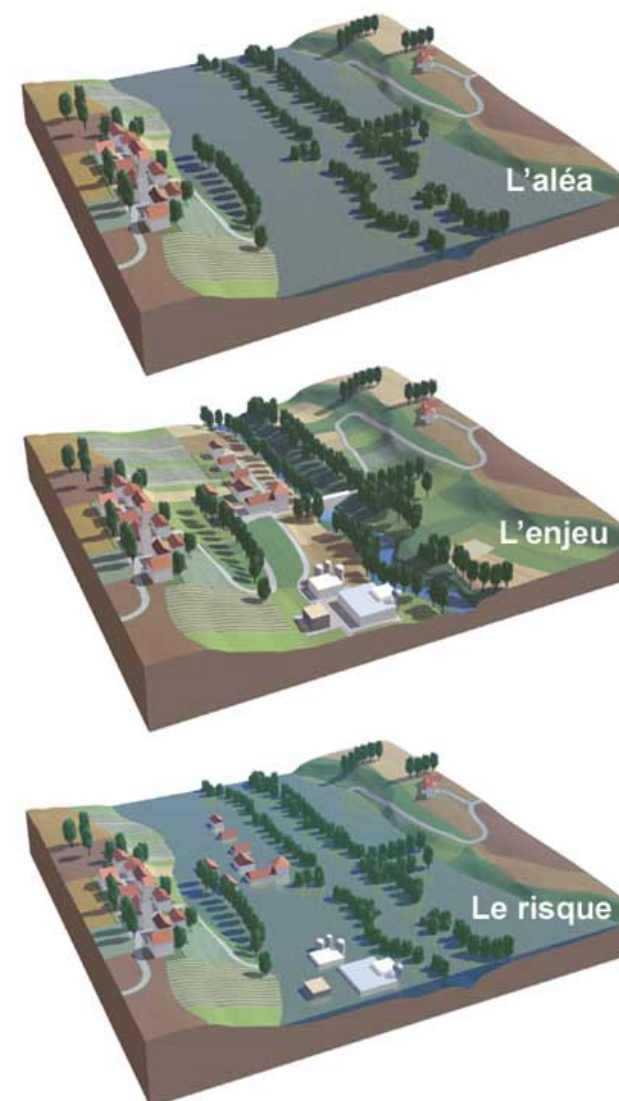
- L'aménagement parfois hasardeux des cours d'eau sans respecter leur fonctionnement global. Ainsi beaucoup de rivières ont été modifiées localement sans se soucier des conséquences en amont ou en aval.

- La formation et la rupture d'embâcles : les matériaux flottants transportés par le courant s'accumulent en amont des passages étroits. La rupture éventuelle de ces embâcles provoque une onde puissante et dangereuse en aval.

- La défaillance des dispositifs de protection. Le rôle des dispositifs de protection (digues, déversoirs) est limité. Leur utilisation peut parfois exposer davantage la plaine alluviale que si elle n'était pas protégée.

- L'utilisation ou l'occupation des sols sur les pentes des bassins versants. Le bassin versant constitue l'aire géographique d'alimentation du cours d'eau. Toute modification qui empêche le laminage de la crue ou la pénétration des eaux dans le sol favorise une augmentation du ruissellement, un écoulement plus rapide et une concentration des eaux pouvant ainsi contribuer à aggraver les crues. Le déboisement, la suppression des haies, l'imperméabilisation des sols (routes, parkings, ...) sont des facteurs qui contrarient le laminage de la crue et la pénétration de l'eau dans le sol.

Pour une information plus détaillée, se reporter au DICRIM et au PPRI annexé au présent PLU.



**Figure 26 : infographie d'illustration du vocabulaire du risque / enjeu / aléa (source : Mission pour l'environnement DRIEE)**



CRUE	JOINVILLE-LE-PONT (CÔTE NGF)	Périodicité
<b>Hauteur d'eau normale</b>	33.68	-
<b>1910</b>	38.12	Crue centennale
<b>1955</b>	37.34	Crue cinquantennale
<b>1982</b>	36.34	Crue trentennale

**Figure 27 : historique des crues à Joinville-le-Pont**



**Figure 28 : les repères de crue visibles sur les piles du pont de Joinville**

### ◆ Historiques des crues à Joinville-le-Pont

En France la crue de référence est centennale (période de retour = 100 ans). Sur la région parisienne, la dernière crue centennale s'est produite en 1910. Les données relatives à cet événement sont assez fournies pour permettre de la prendre comme référence. Pour autant il ne s'agit pas de projeter la ligne d'eau de 1910 sur le territoire d'aujourd'hui. Il faut pouvoir intégrer les modifications topographiques et hydrauliques qui sont intervenues postérieurement.

La crue de 1910 correspond à un événement complexe : c'est une "crue triple". Cela signifie que l'importance de la crue est déterminée par l'arrivée plus ou moins simultanée de différentes ondes de crues. Le phénomène est amplifié par l'imperméabilisation des sols. La crue de 1910 résulte de la conjonction de trois ondes de crue cumulées aux caractéristiques différentes : une crue centennale sur la Seine amont ; une crue de période de retour de 60 ans sur la Marne ; une crue de période de retour de 150 ans sur l'Yonne.

Les inondations de la Marne à Joinville-le-Pont sont des phénomènes lents. Ainsi en janvier 1910, la montée de la Seine est de l'ordre d'un mètre en 24 heures.

Les vies humaines ne sont pas directement menacées par ce type d'inondations, sauf en cas de rupture de murette entraînant des montées d'eau localisées mais rapides. Subsistent également des risques d'accidents par imprudence ou des risques indirects liés aux conditions d'hygiène et d'alimentation en eau potable. En effet, l'approvisionnement en eau potable des populations, touchées ou non par la crue, serait très fortement perturbé ; l'alimentation électrique ainsi que les communications seraient interrompues en de nombreux endroits. Les personnes dépendantes d'appareillages électriques pourraient être touchées.

Ces inondations occasionnent des dommages matériels importants liés à la hauteur et à la durée de submersion. Elles entraînent des gênes considérables pour la vie des habitants, les activités économiques et le fonctionnement des services publics.

Dans le Val-de-Marne, 4 730 hectares seraient submergés par une crue de type 1910 (environ 20% du territoire du département) et 220 000 habitants seraient sinistrés. Sur l'ensemble de la Région Ile de France, 780 000 personnes seraient touchées et l'impact économique est évalué à au moins 7,2 milliards d'euros (12,2 milliards d'euros sans l'action des barrages réservoirs).

### ◆ Le PPRI

Le Plan de Prévention des risques d'inondation annexé au présent PLU a été adopté par arrêté préfectoral en date du 12 novembre 2007.

Il délimite sept zones correspondant à un risque plus ou moins élevé (voir carte ci-contre) :

- Zone rouge : zone de grand écoulement, qui correspond aux berges des cours d'eau,
- Zone verte : zones naturelles et de loisirs, présentant peu d'activités et de vulnérabilités,
- Zone orange clair : les espaces urbanisés hors habitat aléa moyens et faible,
- Zone orange foncé : les espaces urbanisés hors habitat où l'aléa est fort à très fort,
- Zone violet clair : les espaces urbains denses où l'aléa est moyen ou faible,
- Zone violet foncé : les espaces urbains denses où l'aléa est fort à très fort,
- Zone bleue : les centres urbains, zones artificialisés d'intérêt majeur pour le territoire soumises à tout type d'aléas.

La prévention des risques d'inondation dans les aménagements et les constructions constitue un enjeu majeur sur une large partie de la commune, en dehors du quartier des Hauts-de-Joinville relativement épargné de par sa topographie.



**Figure 29 : le zonage du PPRI (source : PPRI arrêté, DRIEA) – carte reproduite en annexe du présent PLU en grand format**

Les règles du PPRI sont particulièrement contraignantes pour les constructions situées en zone violet. L'emprise au sol des constructions sur les parcelles est ainsi limitée à 30% en zone « violet foncé ». Les clôtures sont également réglementées de façon stricte par le PPRI pour permettre l'écoulement des eaux en cas d'inondation.

En zone orange, les contraintes sont également très importantes pour les constructions nouvelles.

La zone bleue est la plus favorable à l'urbanisation, et concerne des secteurs de la commune déjà très denses.

En rive droite, l'aléa inondation est très limité au niveau du centre-ville, construit au sommet du talus qui limite la vallée.

Le risque inondation a donc un impact particulièrement important sur la constructibilité et les capacités de densification des quartiers de Joinville-le-Pont. Il constitue aujourd'hui bien souvent le critère limitatif des projets dans les zones pavillonnaires les plus exposées.

## 62. RISQUES LIES AUX ANCIENNES CARRIERES

Le risque lié aux anciennes carrières de calcaire concerne les sous-sols du quartier des Hauts-de-Joinville, sur environ 20% du territoire communal.

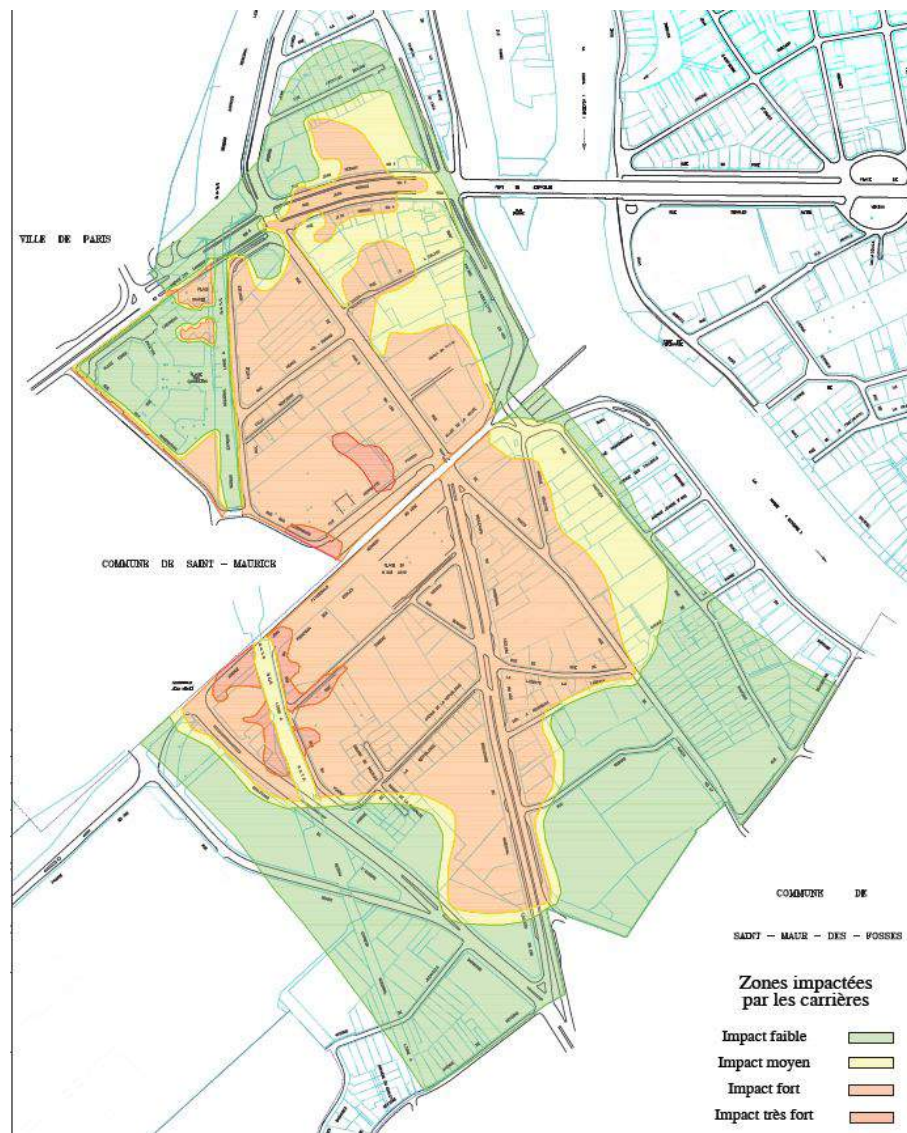
Les cavités présentes dans les anciennes carrières ou les cavités naturelles sont susceptibles d'entraîner des désordres en surface, tels que de effondrements localisés ou généralisés ainsi que des affaissements de terrain. Les affaissements, s'ils ne présentent en général pas de risque pour les personnes, peuvent avoir des conséquences pour les ouvrages en surface allant de la simple fissuration jusqu'à leur destruction complète. Les effondrements présentent quant à eux, un caractère brutal et soudain augmentant ainsi la vulnérabilité des personnes et des biens.

L'établissement d'un plan de prévention des risques de mouvements de terrain a été édicté par l'arrêté préfectoral n°2001/2822 du 1<sup>er</sup> aout 2001 pour 22 communes du Val-de-Marne dont Joinville-le-Pont.

En l'absence de PPR approuvé concernant ce risque, l'Inspection générale des carrières a édicté la carte ci-contre qui présente les zones à risque sur la commune de Joinville-le-Pont et qui est reporté en annexe du présent PLU.

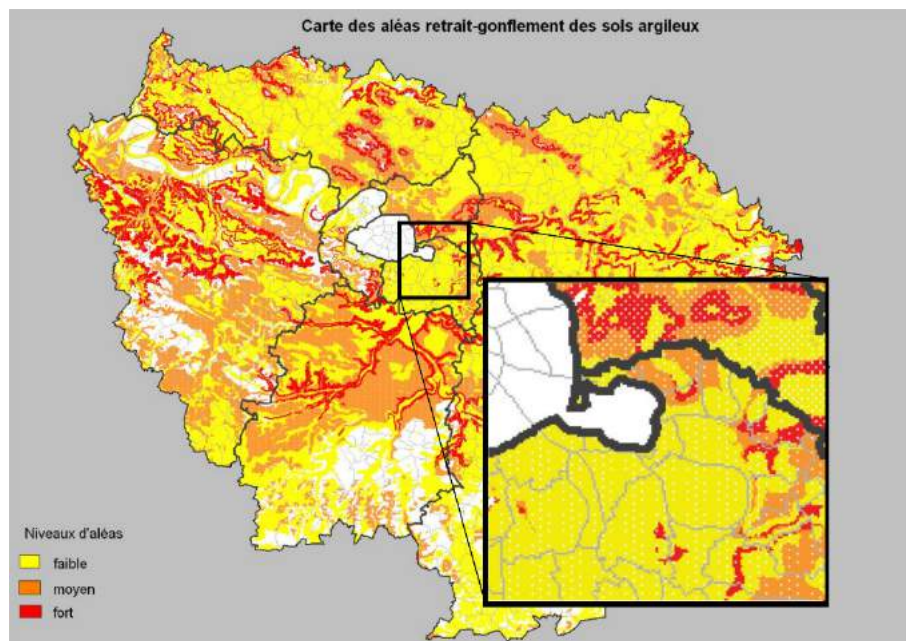
Une vigilance particulière est à observer dans les zones concernées par un fort risque d'aléa, pour tous les projets d'aménagements. La complexité du réseau de carrières du centre-ville (plusieurs niveaux successifs) est accentuée par l'absence de relevé complet de ces carrières. L'infiltration des eaux usées à la parcelle peut également avoir pour effet une fragilisation des carrières souterraines.





**Figure 30 : carte des zones de carrières répertoriées par l'IGC en 2008 (source : IGC, réalisation mairie de Joinville-le-Pont)**





**Figure 31 : Carte du niveau de risque de retrait gonflement des sols argileux à Joinville-le-Pont**

## 63. RETRAIT GONFLEMENT DES SOLS ARGILEUX

### - Définition

Les couches superficielles du sol sont parfois composées de matériaux argileux en concentration plus ou moins forte. Ces matériaux ont tendance à gonfler en cas d'apport d'eau et à se rétracter lors des périodes de sécheresse. Cela occasionne des mouvements du sol, à cinétique lente, susceptible d'endommager les constructions possédant des fondations peu profondes que l'on retrouve particulièrement au niveau du bâti pavillonnaire. Cependant, ces mouvements étant lents et de faible amplitude, ils ne présentent en général pas de risques pour les vies humaines.

### - Risques sur la commune de Joinville-le-Pont

Le Plan de prévention des risques de mouvements de terrain prescrit par arrêté préfectoral n°2001-2439 du 9 juillet 2001 pour l'ensemble du département du Val-de-Marne ne concerne pas la commune de Joinville-le-Pont.

Toutefois, un aléa existe et l'ensemble du territoire de la commune de Joinville-le-Pont est classé en zone « d'aléa faible » pour le retrait-gonflement des sols argileux selon la cartographie du BRGM reprise par la préfecture d'île de France (voir carte ci-contre).

## 64. NUISANCES SONORES

### ◆ Classement des infrastructures de transport terrestre

Les arrêtés préfectoraux n°2002-06, 2002-07 et 2002-08 du 3 janvier 2002 instaurent le classement sonore des infrastructures de transport terrestre sur le territoire communal. Les infrastructures sont classées en cinq catégories correspondant à un niveau sonore maximal constaté :

Niveau sonore de référence Laeq (6h- 22h) en dB (A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L>81	1	d=300m
76<L<81	2	d=250m
70<L<76	3	d=100m
65<L<70	4	d=30m
60<L<65	5	d=10m

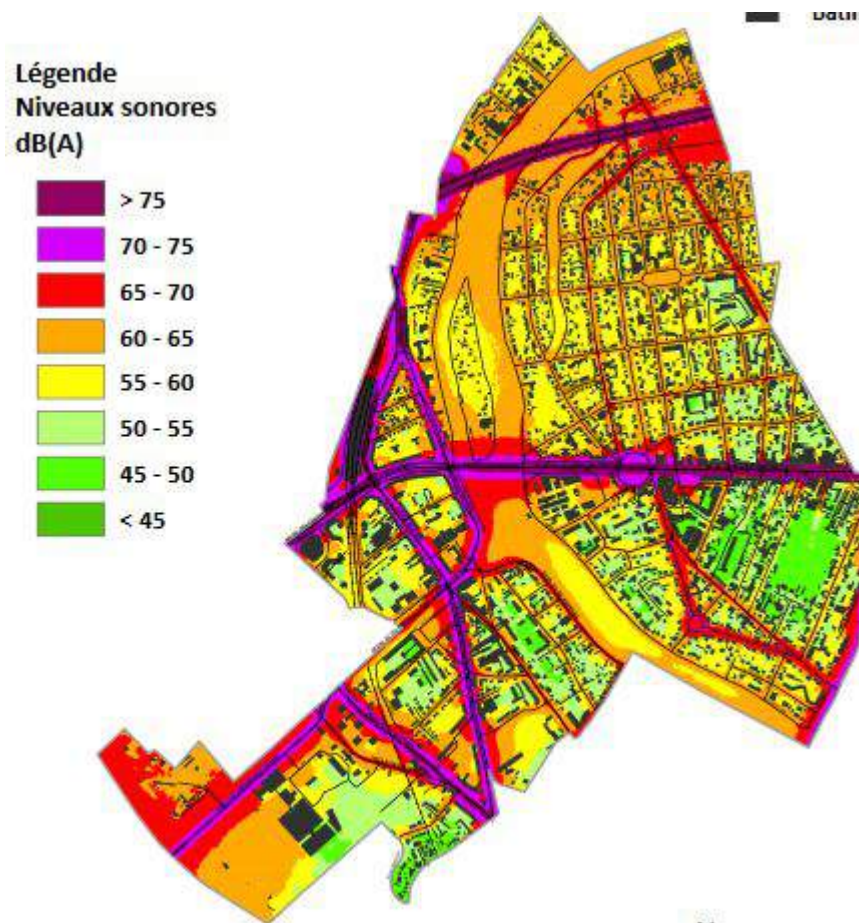
Sur le territoire communal, les voies concernées par ces classements sont répertoriées sur la carte annexée au présent PLU. Le tableau ci-contre répertorie les différentes voies et leur classement

La commune compte une infrastructure de catégorie 1, l'autoroute A4-A86, dont les nuisances sonores sont particulièrement importantes pour les populations riveraines.

Les voies du RER A sont classées en catégorie 3.

Nom de la voie	Dénomination de la voirie	Catégorie
Autoroute A4/A86	-	1
D4 (ex RN4)	Avenue des Canadiens, Pont de Joinville, Avenue Gallieni	2 à 3 selon les tronçons
RER A	-	3
D23	Boulevard de l'Europe, rue Henri Barbusse	3
D86	Boulevard Leclerc	3 à 4 selon les tronçons
D86B	Quai Pierre Brossolette, Avenue Chapsal	3 à 5
D148	Avenue Kenney, Avenue Pierre-Mendès-France	4
D282	Quai de la Marne	4
D3	Avenue Charles Floquet	4
D86A	Rue de Paris, avenue Jean Jaurès	4 à 5

**Figure 32 : Tableau du classement des infrastructures de transport terrestre (source : arrêtés préfectoraux)**



**Figure 33 : cartographie du bruit routier à Joinville-le-Pont (source : Données Bruit Parif)**

## ◆ Le Plan de protection du bruit dans l'environnement

Le PPBE de Joinville-le-Pont a été adopté fin 2014 par le conseil municipal de Joinville-le-Pont.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tient compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006), à savoir :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal et privé.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien – *sans impact sur la commune.*
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Pour réduire les nuisances sonores sur le territoire communal, le PPBE préconise des actions autour de cinq objectifs sur le territoire communal :

1. Diminuer le bruit dans les zones à enjeux
2. Diminuer le bruit sur l'ensemble de la commune
3. Préserver et mettre en valeur les zones calmes
4. Anticiper l'évolution du territoire
5. Améliorer la connaissance du bruit sur le territoire

Le PPBE définit les six secteurs à enjeux suivants (voir carte page suivante)

Secteur 1 : l'axe de la RD4 et ses abords

Secteur 2 : l'axe des rue de Paris, Jaurès et Chapsal, du quai P. Brossolette et du Boulevard du Maréchal Leclerc, ainsi que les cœurs d'îlots concernés, soit la majeure partie du centre-ville de la commune

Secteur 3 : l'axe de l'avenue H. Barbusse et de ses abords

Secteur 4 : l'axe des avenues Palissy et Gilles

Secteur 5 : le Nord de l'avenue Charles Floquet

Secteur 6 : les abords du viaduc A4-A86 dans le quartier de Polangis  
et en rive droite de la Marne

Le PPBE fixe des objectifs de réduction des nuisances sonores pour l'ensemble de ces secteurs à enjeu.

Il labellise également deux secteurs de la commune comme « zones calmes » :

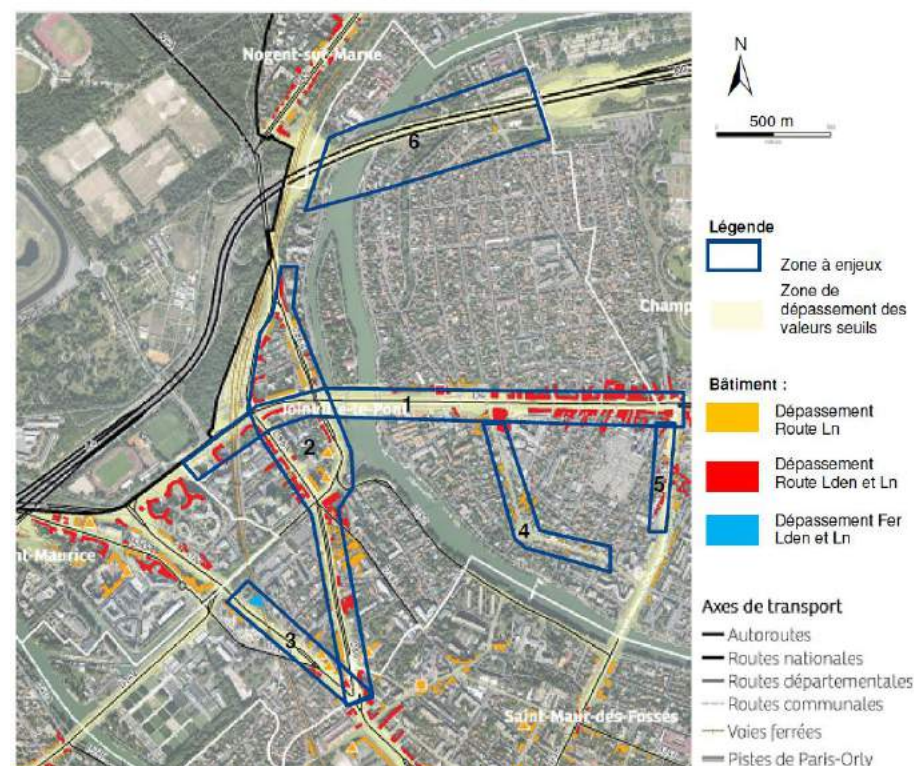
Le Parc du Parangon  
L'île Fanac

Dans ces deux zones, l'objectif est de limiter toute nouvelle nuisance sonore pour en préserver le calme et la tranquillité.

Entre autres outils pour permettre la réduction du bruit urbain dans ces secteurs à enjeux, une attention particulière doit être accordée aux aménagements urbains et aux constructions réalisées.

Un premier bilan sera effectué cinq ans après l'entrée en vigueur du PPBE, en 2019.

Planche 4 - Carte de localisation des zones à enjeux



**Figure 34 : les zones à enjeux définies par le PPBE (extrait du PPBE approuvé le 16 décembre 2014 par la commune de Joinville-le-Pont)**



## 65. POLLUTION DE L'AIR ET DES SOLS

### ♦ La qualité de l'air

La mesure de la qualité de l'air est réalisée par l'organisme Airparif à l'échelle communale sur l'ensemble de l'île de France. Pour la commune de Joinville-le-Pont, les relevés de l'année 2016 témoignent d'une qualité de l'air dégradée, avec 69 jours de qualité médiocre à très mauvaise, contre 23 jours de qualité « bonne ».

Cette pollution de l'air est essentiellement due au dioxyde d'azote et aux particules fines (voir tableau ci-contre). Le trafic routier est la principale source d'émission de dioxyde d'azote, les autres polluants présentant des profils d'émission plus mixtes, avec une part importante des émissions liée aux activités résidentielles (chauffage...).

### ♦ Le Plan de Protection de l'atmosphère d'île de France

Le Plan de Protection de l'atmosphère d'île de France, adopté en 2003, a été révisé en 2013. Par la mise en place d'un certain nombre de mesures réglementaires, il entend atteindre des objectifs ambitieux d'amélioration de la qualité de l'air à l'horizon 2020.

Les principales mesures inscrites au PPA sont les suivantes :

- Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à mettre en place un plan de déplacements
- Imposer des valeurs limites d'émission pour les chaufferies collectives
- Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion du bois
- Gestion des dérogations relatives à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts
- Réduire les émissions de particules dues aux groupes électrogènes
- Améliorer la connaissance et la mesure des émissions industrielles
- Interdire certains épandages par pulvérisation

Polluants :	NOx	SO <sub>2</sub>	COVNM	PM10	PM25	GES
Emissions totales :	125 t	3 t	65 t	15 t	12 t	49 kt

Contribution en % des différents secteurs d'activités aux émissions de polluants pour la commune de : Joinville-le-Pont (estimations faites en 2014 pour l'année 2012)

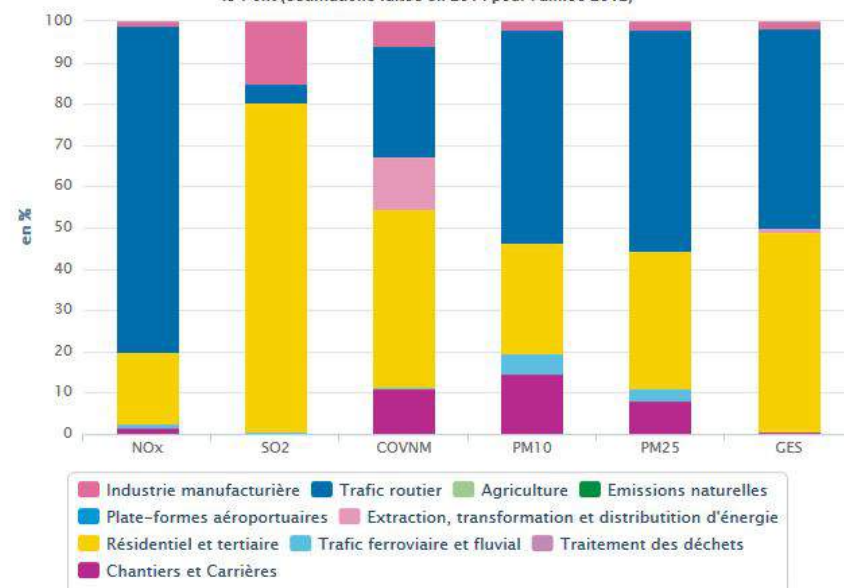


Figure 35 : L'origine des pollutions de l'air à Joinville-le-Pont en 2015 (source : Airparif)

Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	23	6.28
[25-49]	274	74.86
[50-74]	58	15.85
[75-100]	9	2.46
[>100]	2	0.55

Figure 36 : l'historique des indices de pollution de l'air à Joinville-le-Pont en 2016 (source : Airparif)

Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact

Mettre en œuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des avions sur Le Bourget, Orly et Roissy

Diminuer les émissions en cas de pic de pollution

#### ◆ **Pollution des sols**

La base de données BASOL recense en mai 2017 deux sites pollués sur la commune :

- l'ancienne usine ESSILOR, située dans le quartier des Hauts-de-Joinville. Toutefois, l'opération urbaine en cours de réalisation sur le site a permis sa démolition et la base de données BASOL est en instance de mise à jour.
- l'ancienne station-service Total – Boulevard du Maréchal Leclerc, répertoriées comme suit dans la base de données BASOL :

« Une installation de distribution de carburants, existante depuis les années 1970, a été exploitée en dernier lieu par la société TOTAL. Cette activité était classée à déclaration sous la rubrique n°1435 de la nomenclature des installations classées. L'installation comprenait notamment 2 cuves en fosse, simple enveloppe, d'une capacité unitaire de 30 m<sup>3</sup>, une cuve double enveloppe, d'une capacité de 15 m<sup>3</sup>, 3 séparateurs/décanteurs et 1 cuve d'huile déplaçable située au sous-sol du bâtiment de service. La société a informé le préfet du Val-de-Marne de la cessation totale d'activité par courrier en date du 24 novembre 2015. La cessation d'activité est effective depuis le 31 mars 2016. Le récépissé de cessation d'activité a été délivré par la préfecture le 25 novembre 2016. L'installation était implantée dans une zone urbaine dense, à proximité d'immeubles d'habitations collectives. La baie d'entretien et la boutique occupaient une partie du rez-de-chaussée et du sous-sol d'un immeuble d'habitation collectif de 11 étages. »

Cette ancienne station-service a été démantelée en 2016. La réalisation d'un espace public paysager est à l'étude sur son site.

## 66. RISQUES TECHNOLOGIQUES

### ♦ Installations classées pour la protection de l'environnement

La préfecture du Val-de-Marne recense au 1<sup>er</sup> mars 2017 84 installations classées pour la protection de l'environnement sur le territoire communal.

Cet inventaire doit cependant être mis à jour en fonction des évolutions récentes du territoire communal, qui a vu la fermeture d'un certain nombre de site.

La liste est reproduite en annexe du présent Plan local d'urbanisme.

### ♦ Transport de matières dangereuses

Le territoire communal est traversé par plusieurs conduites de transport de gaz, présentées parmi les servitudes d'utilité publique. Leur gestion est actuellement assurée par GRTgaz.

L'arrêté préfectoral n°2016-3905 du 22 décembre 2016 fixe » la liste et le plan de ces servitudes, qui sont reproduites en annexe du présent PLU au titre des servitudes d'utilité publiques.

Ces conduites ont un impact important sur les réglementations applicables aux constructions voisines. On en dénombre deux principales à Joinville-le-Pont :

- Une conduite d'axe Sud-Ouest / Nord Est, qui longe le canal de Saint-Maur sous l'avenue Mendès France et celle du Président Kennedy, avant de longer la Marne en rive droite sous l'avenue P. Brossolette et le quai de la Marne. Cette canalisation est assortie d'un périmètre de protection de 140m de diamètre.
- Une conduite d'axe Est-Ouest issue d'un raccordement avec la première au niveau du Boulevard de l'Europe, qui emprunte ensuite l'avenue de la république, la rue de la Liberté, la rue de Paris et la rue Beaubourg pour rejoindre la Marne en rive droite en limite communal de Saint-Maur des Fossés. Cette canalisation est assortie d'un périmètre de protection de 70m de diamètre.

### ENJEUX ET BESOINS POUR LA REVISION DU PLU

#### RISQUES NATURELS

- Tenir compte de l'importance du risque inondation sur une grande partie de la commune dans les aménagements
- Veiller à l'application de la réglementation du PPRI
- Sur les Hauts-de-Joinville, prendre en compte le risque lié aux zones de carrières

#### NUISANCES SONORES

- Limiter les nuisances sonores dans les secteurs à enjeux du PPBE
- Favoriser les dispositifs d'isolation acoustique ou les aménagements paysagers permettant de limiter l'exposition au bruit des populations dans les nouveaux aménagements
- Encourager le développement des modes doux de déplacements pour atténuer la pollution sonore liée au trafic routier

#### POLLUTION DE L'AIR ET DES SOLS

- Encourager les politiques de limitation de la pollution de l'air
- Favoriser la dépollution des sites identifiés dans les bases de données existantes

#### RISQUES TECHNOLOGIQUES

- Prendre en compte l'existence des conduites GRTgaz dans les aménagements

<b>ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT – SYNTHÈSE DES ENJEUX ET BESOINS</b>	
<b>Thématique</b>	<b>Enjeux et besoins à prendre en compte dans la révision du PLU</b>
<b>Le cadre géographique du territoire</b>	<p><b>CADRE GEOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tenir compte des caractéristiques topographiques du territoire dans les règles d'urbanisme</li> <li>- Contribuer à préserver la qualité des cours d'eau</li> <li>- Participer à la réduction de l'îlot de chaleur urbain</li> </ul>
<b>Espaces verts et paysages</b>	<p><b>LES ESPACES VERTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer le taux d'espaces verts par habitant en créant de nouveaux espaces verts publics</li> <li>- Préserver les espaces verts publics existant par l'application des classements en espaces boisés classés ou en espaces paysagers protégés</li> <li>- Permettre le maintien des cœurs d'îlots végétalisés</li> <li>- Préserver la couverture végétale des berges de la marne</li> </ul> <p><b>LES PAYSAGES JOINVILLAIS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver les grands ensembles paysagers pavillonnaires</li> <li>- Préserver le paysage de la Marne et de ses îles</li> <li>- Améliorer la qualité paysagère des aménagements</li> <li>- Mieux intégrer les grandes infrastructures aux paysages communaux</li> <li>- Mieux hiérarchiser les paysages « puzzles » ou morcelés</li> </ul>
<b>Le patrimoine Joinvillais</b>	<p><b>LE PATRIMOINE BATI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tenir compte des périmètres de protection des monuments historiques inscrits et/ou classés</li> <li>- Identifier en annexe les constructions remarquables du patrimoine ordinaire à protéger</li> </ul> <p><b>LE PATRIMOINE PAYSAGER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tenir compte des protections environnementales de l'île Fanac</li> <li>- Préserver les grands ensembles paysagers dans leurs différentes composantes (gabarits bâtis, trame viaire, alignements d'arbres)</li> </ul>



<p><b>Biodiversité et trame verte et bleue</b></p>	<p><b>LES MILLIEUX NATURELS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter strictement la consommation des espaces naturels préservés de la commune (EBC, zone naturelle)</li> <li>- Permettre la préservation de la biodiversité notamment en bord de Marne, en améliorant l'habitat des espèces et en réduisant les nuisances environnementales</li> <li>- Restaurer les berges de la Marne</li> </ul> <p><b>LA TRAME VERTE ET BLEUE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre la préservation et la restauration de la continuité écologique majeure de la Marne identifiée au SRCE</li> <li>- Étudier les modalités de préservation de la biodiversité dans le tissu urbain constitué</li> </ul>
<p><b>Gestion des ressources naturelles</b></p>	<p><b>LA RESSOURCE EN EAU</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en œuvre les objectifs du SAGE Marne Confluence à son entrée en vigueur</li> <li>- Améliorer la qualité des eaux de la Marne pour préserver et restaurer la biodiversité et permettre à terme la baignade dans la rivière</li> </ul> <p><b>L'ASSAINISSEMENT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre la modernisation du réseau d'assainissement</li> <li>- Étudier les besoins d'augmentation des capacités du réseau en cas de projets de logements importants</li> <li>- Favoriser l'infiltration des eaux de pluie à la parcelle et maintenir un débit maximum de rejet plus stricte que le schéma départemental</li> </ul> <p><b>LA GESTION DES DECHETS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre la politique actuelle de gestion des déchets et de tri sélectif</li> <li>- Tenir compte des besoins en locaux de stockage des bacs de tri dans les constructions neuves</li> </ul> <p><b>MODERATION DE LA CONSOMMATION ENERGETIQUE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Étudier de façon plus fine les potentiels de développement des énergies renouvelables sur le territoire communal</li> <li>- Favoriser les dispositifs de réduction de la consommation énergétique dans le bâti neuf et en cas de réhabilitation du bâti ancien</li> </ul>

Gestion des risques naturels et technologiques	<p><b>RISQUES NATURELS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tenir compte de l'importance du risque inondation sur une grande partie de la commune dans les aménagements</li> <li>- Veiller à l'application de la réglementation du PPRI</li> <li>- Sur les Hauts-de-Joinville, prendre en compte le risque lié aux zones de carrières</li> </ul> <p><b>NUISANCES SONORES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter les nuisances sonores dans les secteurs à enjeux du PPBE</li> <li>- Favoriser les dispositifs d'isolation acoustique ou les aménagements paysagers permettant de limiter l'exposition au bruit des populations dans les nouveaux aménagements</li> <li>- Encourager le développement des modes doux de déplacements pour atténuer la pollution sonore liée au trafic routier</li> </ul> <p><b>POLLUTION DE L'AIR ET DES SOLS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Encourager les politiques de limitation de la pollution de l'air</li> <li>- Favoriser la dépollution des sites identifiés dans les bases de données existantes</li> </ul> <p><b>RISQUES TECHNOLOGIQUES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prendre en compte l'existence des conduites GRTgaz dans les aménagements</li> </ul>
--	---