



VILLE DE JOINVILLE-LE-PONT

PLAN LOCAL D'URBANISME

RAPPORT DE PRESENTATION

PREAMBULE	4		
INTRODUCTION	9		
1. PRESENTATION ADMINISTRATIVE	9		
2. ELEMENTS D'HISTOIRE	11		
3. CONTEXTE INTERCOMMUNAL	15		
4. DEMARCHES SUPRA COMMUNALES	16		
4.1. Le Schéma Directeur de la Région Île de France (SDRIF)			
4.2. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Région Ile de France			
4.3. Le Schéma Départemental d'Aménagement			
PARTIE 1 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL	19		
1. AMENAGEMENT DE L'ESPACE	19		
1.1. Un territoire fragmenté en plusieurs unités géographiques ou territoriales			
1.2. Un centre ville ou plusieurs centralités			
1.3.- Les principaux sites qui nécessitent un effort de requalification			
1.4. Les secteurs à préserver ou à conforter			
2. ARMATURE DU TERRITOIRE JOINVILLAIS	26		
2.1. Organisation spatiale : une ville bi-polaire et 7 quartiers			
2.2. Les déplacements : état des lieux			
2.3. Les déplacements : perspectives			
2.4. Les équipements			
PARTIE 2 : DIAGNOSTIC SOCIO ECONOMIQUE	54		
1. LA POPULATION	54		
1.1. Evolution démographique			
		1.2. Densité de population	
		1.3. Structure par âge	
		1.4. Les hommes et les femmes	
		1.5. La population active	
		2. L'HABITAT	61
		2.1. Evolution du nombre de logements	
		2.2. La composition du parc de logements	
		2.3. Etat et hauteur du bâti	
		2.4. La composition des ménages	
		2.5. Perspectives d'évolution	
		3. LES ACTIVITES ECONOMIQUES	69
		3.1. Les activités et les entreprises	
		3.2. L'emploi	
		3.3. Mobilité des actifs	
		3.4. La structure commerciale et artisanale	
		3.5. Perspectives d'évolution	
		PARTIE 3 : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	79
		1. GEOGRAPHIE PHYSIQUE	79
		1.1. Le relief	
		1.2. Hydrologie	
		1.3. Le climat	
		1.4. Caractéristiques géologiques	
		1.5. Potentialités archéologiques	
		2. ELEMENTS HISTORIQUES - MEMOIRE POPULAIRE	85
		2.1. Les quartiers	
		2.2. Les représentations emblématiques : canotage, sport, et cinéma	
		3. SITES ET PAYSAGES	94
		3.1. Les paysages joinvillais	
		3.2. Les espaces verts	

4. LES ELEMENTS REMARQUABLES DU PATRIMOINE BATI	98
4.1. Les monuments historiques	
4.2. Le patrimoine remarquable	
5. LES RISQUES NATURELS MAJEURS	101
5.1. Les inondations	
5.2. Les mouvements de terrain : les anciennes carrières de Joinville	
6. HYGIENE, SALUBRITE, GESTION DES RESSOURCES ET NUISANCES	110
6.1. Gestion de la ressource en eau	
6.2. L'assainissement	
6.3. Gestion des déchets	
6.4. Les nuisances	
PARTIE 4: LES DISPOSITIONS DU PROJET	116
1. EXPOSE DES CHOIX RETENUS DANS LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)	116
1.1. La place de la concertation	
1.2. Portée juridique du PADD et des orientations d'aménagement	
1.3. Préambule	
1.4. Introduction	
1.5. Les orientations générales	
2. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT	137
2.1. La requalification des Hauts de Joinville	
2.2. Les liaisons douces	
3. LA DELIMITATION DES ZONES	141
4. LE REGLEMENT	160
4.1. Les principales dispositions par zone	

4.2. Les espaces boisés classés, les servitudes, les emplacements réservés et les secteurs de constructibilité limitée

PARTIE 5 : L'EVALUATION DES INCIDENCES DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT **166**

1. LES INCIDENCES SUR LA TOPOGRAPHIE, LA GEOLOGIE, ET L'HYDROGEOLOGIE	167
1.1. La topographie	
1.2. Le sous-sol et l'hydrogéologie	
2. LES INCIDENCES SUR LA RESSOURCE EN EAU	169
3. LES INCIDENCES SUR LE MILIEU NATUREL (ESPACES NATURELS/FAUNE ET FLORE)	169
4. LES INCIDENCES SUR LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET VEGETAL	171
4.1. L'espace bâti : le patrimoine architectural	
4.2. L'espace public	
4.3. Les espaces paysagers	
5. LES INCIDENCES SUR LES RISQUES SANITAIRES	173
5.1. La pollution de l'air	
5.2. Le bruit	
6. EVALUATION DE L'INCIDENCE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT SUR L'ENVIRONNEMENT	176
6.1. Requalification des Hauts de Joinville	
6.2. Les liaisons douces	
GLOSSAIRE	180

PREAMBULE

1. Les motivations de la mise en œuvre du PLU

Pour assurer son évolution et répondre à ses besoins, la municipalité de Joinville-le-Pont a mis en révision, le 24 juin 2004, son Plan d'Occupation des Sols (POS) soumis au régime juridique des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) conformément à la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) et à la loi Urbanisme et Habitat (UH).

Les principaux objectifs énoncés dans la délibération du Conseil Municipal prescrivant la révision sont :

- Favoriser et maîtriser la requalification de sites destinés à évoluer dans l'avenir. Il s'agit, en priorité, de renforcer le centre ville par réhabilitation des « Hauts de Joinville ».
- Organiser les déplacements au sein de la commune et vis-à-vis des territoires périphériques en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains de la Région Île de France. Il s'agit aussi de l'amélioration du fonctionnement urbain en développant les liens physiques entre quartiers.
- Maintenir l'équilibre entre habitat, activités et commerces. Il s'agit de préserver les secteurs de la commune qui n'ont pas vocation à connaître d'évolutions importantes, de poursuivre le développement économique et la création d'emplois, de mettre en place des actions d'amélioration de l'habitat et de favoriser une politique de logement structurante.

- Mieux prendre en compte les risques et nuisances au travers d'actions de préservation de l'environnement, du paysage, de l'architecture et plus largement du cadre de vie.

- Clarifier et simplifier les règles d'urbanisme.

- Pour chacun des objectifs évoqués, dans la mesure du possible, les resituer dans un contexte intercommunal.

2. La prise en compte du concept de « développement durable »

La loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain, et la loi du 2 juillet 2003 Urbanisme et Habitat ont profondément rénové le cadre juridique des politiques d'aménagement de l'espace, tant au niveau communal qu'intercommunal. Le contenu des documents d'urbanisme, ainsi que leurs procédures d'élaboration, ont été modifiés à travers une refonte du Code de l'Urbanisme.

La loi a introduit la prise en compte du concept de « développement durable ».

Le concept de développement durable a été initié par le rapport *Notre avenir à tous* de la Commission des Nations Unies sur l'environnement et le développement (Rapport Brundtland) en 1987 : « *Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* ». Cette formule vise à réconcilier le développement économique et social, la protection de l'environnement et la conservation des ressources naturelles.

La notion de développement durable a émergé graduellement entre 1970 et 1987 pour être révélée au grand public lors du Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992. Quelle que soit la définition utilisée pour ce concept et la façon de le mettre en application, l'objectif d'équilibre des dimensions sociales, économiques et environnementales d'un projet reste toujours le fondement pour l'atteinte d'un développement qui est alors qualifié de « durable ».

La loi SRU a défini précisément, au travers de l'article L. 121-1 du Code de l'Urbanisme, la prise en compte par les PLU du concept d'aménagement et de développement durable suivant quelques principes fondamentaux.

« Les Plans Locaux d'Urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer :

Le principe d'équilibre

1° « L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural d'une part et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ».

Le principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale

2° « La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour

la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ».

Le principe de respect de l'environnement

3° « Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacements et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol, du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, des sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ».

L'article L 123-1 du code de l'urbanisme indique par ailleurs que :

« Les plans locaux d'urbanisme exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

- Ils comportent un projet d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations générales

d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.

- Ils peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ».

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est un document essentiel, puisqu'il a pour vocation de présenter, de manière intelligible, les choix politiques de la commune en matière d'urbanisme et de permettre un débat, au sein du conseil municipal, sur les principaux objectifs d'aménagement. Il s'agit donc d'un document simple, relativement bref qui permet de présenter de façon non technique les projets retenus par la commune pour son aménagement et donc de renforcer la démocratie de proximité. Le Code de l'Urbanisme prévoit d'exprimer le projet de la commune en matière d'aménagement et d'urbanisme sous la forme de grandes orientations générales. Pour renforcer, lors de son élaboration, son caractère concerté avec la population et les représentants élus, la loi a prévu qu'un **débat** préalable en Conseil municipal doit avoir lieu sur les orientations générales du PADD.

La loi permet aussi de définir plus précisément les conditions futures de certaines actions d'aménagement sur certains quartiers ou secteur. Il s'agit des **orientations d'aménagement**. Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec ces orientations d'aménagement.

3. L'élaboration du PLU et les outils de la concertation

La Municipalité a défini dans la délibération du 24 juin 2004 les modalités de la concertation :

« Conformément aux dispositions de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, une concertation associera, pendant toute la durée de la révision, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. Une commission extra municipale sera mise en place à cet effet.

Cette concertation consistera à soumettre les études réalisées pendant toute la durée de l'élaboration du projet et particulièrement aux stades importants de la procédure selon les modalités suivantes :

- Information par voie de bulletins municipaux et site Internet de la ville, réunion(s) publique(s), mise à disposition d'un registre pendant toute la durée de la révision.

- Les objectifs de cette concertation sont de recueillir les observations, remarques, avis, propositions de la population et d'engager des échanges avec celle-ci quant au devenir de sa ville en terme d'aménagement. Toute personne intéressée doit pouvoir exprimer ses souhaits, son avis ou ses propositions ».

La commune a ainsi mis en place plusieurs outils et instances de concertation qui ont permis l'élaboration d'un document partagé :

3.1. Une information accessible et interactive

La commune a souhaité que chaque Joinvillais puisse s'informer sur la démarche en cour et sur les tenants et aboutissants du PLU. Ainsi elle a ainsi mis en place :

- Une réunion publique de lancement le 16 mars 2005. Elle a permis d'expliquer la démarche pour impliquer l'ensemble des Joinvillais.
- Un site Internet dédié à l'élaboration du PLU qui propose des articles divers portant sur la forme (contenu, procédure, acteurs impliqués, actualité, etc.), sur les débats de fond (la densité, les transports, le commerce, etc.) mais aussi plus largement sur les thèmes liés à l'aménagement (ville durable, énergies alternatives, révision du SDRIF, etc.). L'interactivité du site permet aux Joinvillais de déposer des messages ou des commentaires (plus de 20 000 connexions).
- Un bulletin intitulé « *P.L.U. Belle la Ville* » expose les avancées réalisées et les éléments de réflexions principaux issus de la concertation.
- Des articles fréquents dans le Magazine Municipal alimentent la concertation.
- Chaque réunion/atelier de concertation a donné lieu à l'élaboration d'un document support de présentation et d'un compte-rendu de réunion détaillé qui ont été diffusés à chaque participant et plus généralement en téléchargement sur le site Internet de la ville.

- Les courriers divers et courriels des Joinvillais ont trouvé une réponse.

3.2. Une concertation au plus près des Joinvillais

La commune a mis en place des ateliers de travail dans les quartiers (découpage en 7 quartiers) pour rester au plus près des problématiques locales et aussi pour permettre à chacun, dans des réunions plus restreintes, de s'exprimer. A chaque phase de travail ces ateliers ont permis d'affiner les éléments du PLU : atelier relatif aux premiers éléments du diagnostic, atelier relatif au PADD, atelier relatif au règlement et au plan de zonage.

3.3. Prendre du recul pour aborder les thématiques générales

Une étape particulière a été menée après l'élaboration du PADD pour préparer la phase d'élaboration du règlement. Le travail a consisté à quitter temporairement les quartiers pour organiser des ateliers publics thématiques. Ainsi, 6 thèmes ont été abordés :

- la densité à Joinville : état des lieux et perspectives ;
- la Marne : lieux de rencontre de tous les Joinvillais ;
- la mobilité à Joinville : la question des déplacements ;
- la place de l'économie et de l'emploi ;
- le projet de requalification des Hauts de Joinville ;
- orientations d'aménagement, projet de zonage et règlement.

3.4. Une concertation équilibrée et participative

Une Commission extra Municipale réunissant des élus de la majorité et de l'opposition, des représentants des diverses associations, des Joinvillais intervenant professionnellement dans l'aménagement, se réunit à chaque étape clé de l'élaboration du PLU pour faire la synthèse du travail réalisé dans les quartiers, pour débattre des actions à mener et du projet de PLU.

Les services extérieurs ont été associés à la concertation par des réunions de travail. Les services qui portent un projet particulier sur le territoire communal comme VNF ou la Préfecture de Police de Paris ont été invités à participer à ces réunions.

INTRODUCTION

1. Présentation administrative

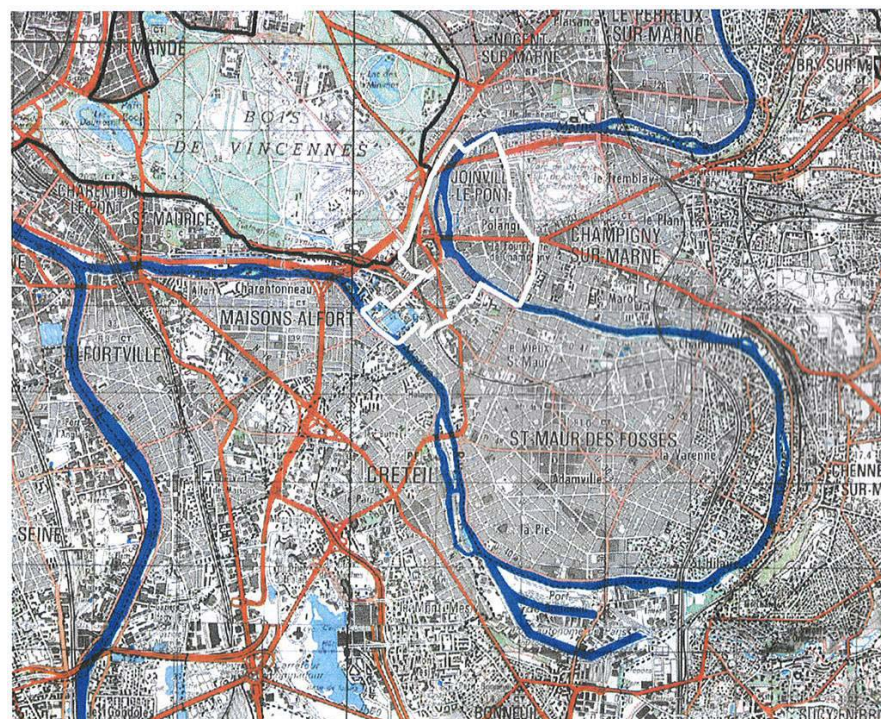
La commune de Joinville-le-Pont est située à l'Est de la périphérie de Paris, sur la boucle de la Marne et à 9,5 Km de la Cathédrale Notre-Dame. Elle est située au nord du département du Val-de-Marne et dépend administrativement de l'arrondissement de Nogent-sur-Marne. Elle est le chef-lieu du canton.



Avec une superficie de 230 hectares, Joinville-le-Pont est une des plus petites communes du département. Sa population est de 17 117 habitants au recensement 1999.

La commune de Joinville-le-Pont jouxte cinq communes du département du Val-de-Marne : Maisons-Alfort et Saint-Maurice à l'Ouest, Saint-Maur-des-Fossés au Sud, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne à l'Est. Joinville est aussi limitrophe avec Paris par le Bois de Vincennes au Nord.

La ville est composée de 7 quartiers : Polangis, Palissy, Marne, Fanac, Vautier/Leclerc, Paris et Europe.



Source : Carte IGN – BD Topo ©

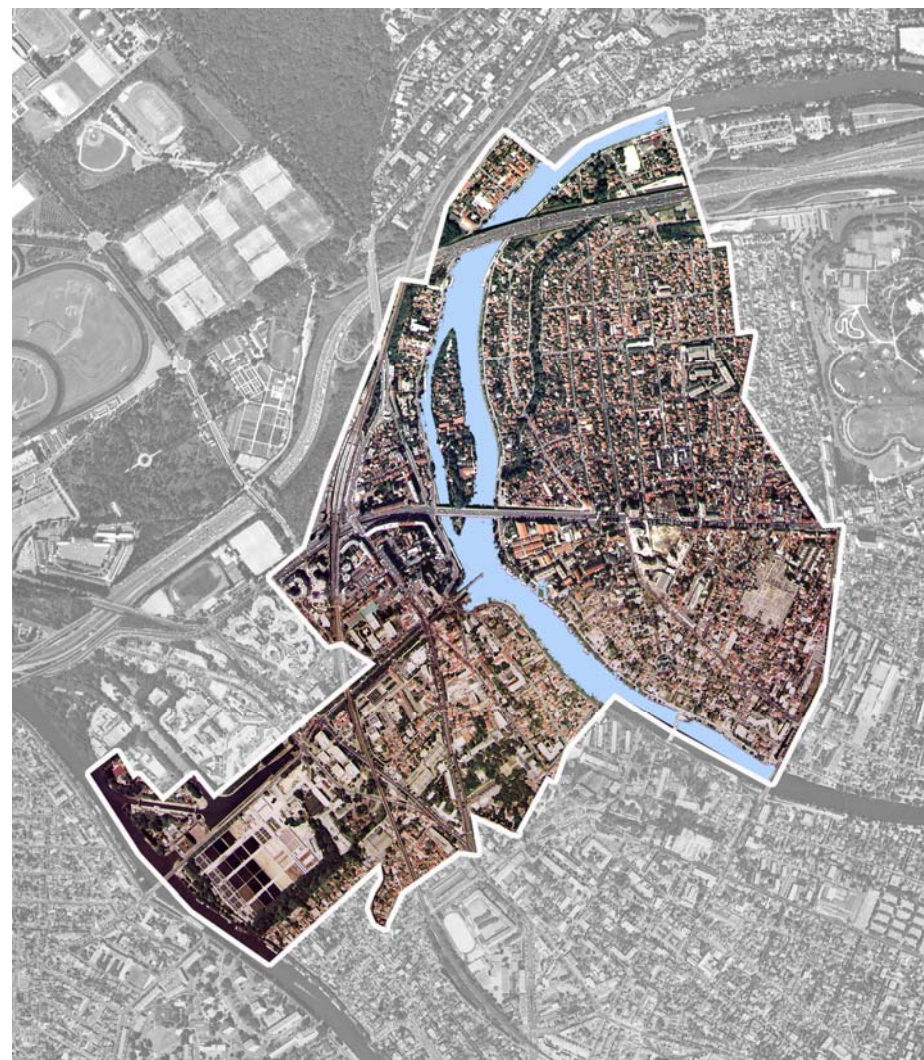
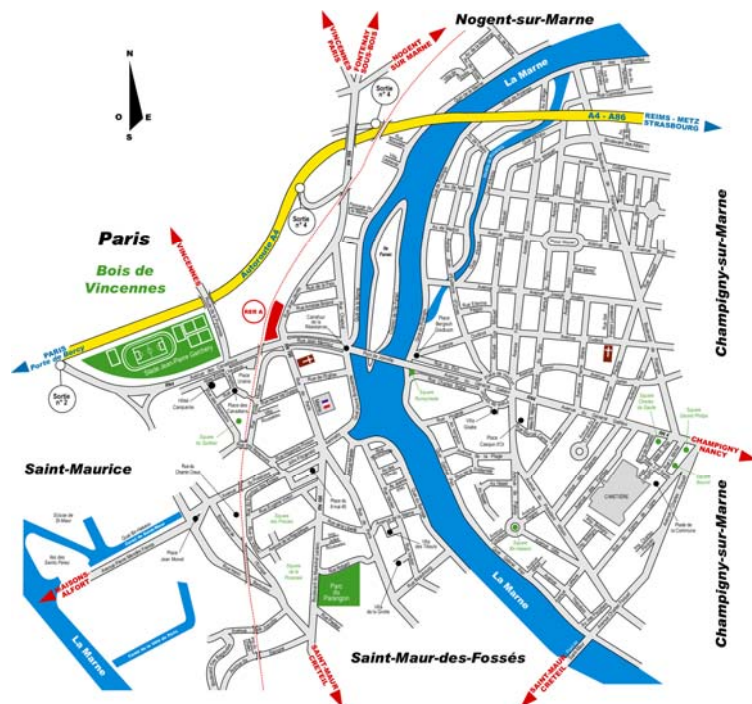
Joinville-le-Pont est desservie par plusieurs infrastructures routières :

- L'autoroute A4 à l'ouest depuis le Boulevard Périphérique (porte de Bercy) puis la nationale 4 (avenue des Canadiens).
- L'autoroute A4 au nord (sortie Joinville-le-Pont) puis par la RN 186 (avenue Jean Jaurès).
- L'autoroute A86 (sortie Pont de Nogent/Marne) puis par la nationale 4 (avenue Gallieni) à l'est.

- Plusieurs voies permettent ensuite de rejoindre Maisons-Alfort à l'est (Avenue P. Mendés France), Saint Maur des Fossés et Créteil au sud (RN 186).

Joinville est coupée par la Marne qui traverse deux fois son territoire dans deux sens différents. De part et d'autre de la Marne deux entités se font face : le « haut de Joinville » situé rive droite sur la fin du coteau de Vincennes et le « bas de Joinville » situé rive gauche sur le méandre de la rivière.

De grandes infrastructures routières et ferroviaires segmentent la ville : l'A4/A86, la RN4, la RN186, la ligne A du RER, etc.



Plan de Joinville et vue aérienne
(Source : commune)

2. Eléments d'histoire

2.1. Au Moyen-Âge jusqu'au 18^e siècle : le Pont de Joinville

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.

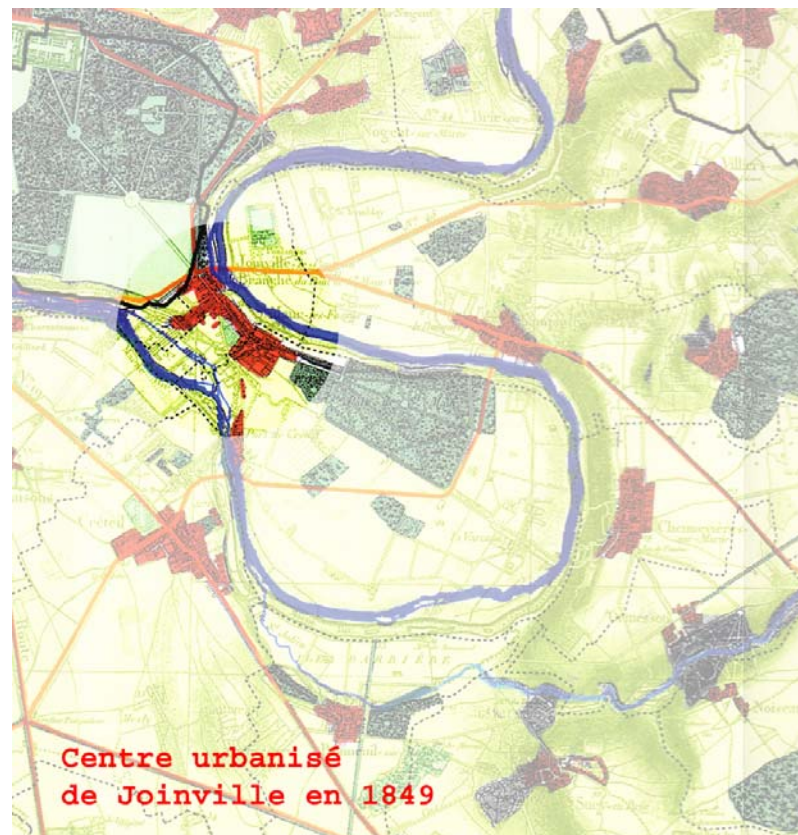
En 1205 l'archevêque Eude de Sully dote l'abbaye d'un pont sur la Marne dénommé « Pons Olini », « Pont Olin », puis « Pont au lin ». Sur les rives s'installent des auberges pour les bateliers de la Marne et se constitue vers 1259 le hameau de « Pont des Fossés », puis « Pont de Saint-Maur » et enfin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

Le pont est construit en bois et abrite deux moulins en plus d'une garde de 120 soldats. En 1590, la garnison qui tient tête aux troupes du roi de Navarre Henri IV vaut à la ville et au pont d'être démolis. En 1716-1718 il sera reconstruit en pierre et en 1943 il laissera la place au pont actuel.

Il devient rapidement un passage très emprunté. En 1731, le parc de Vincennes est clos de murs. C'est un coup sensible pour les commerces du village, les charrois délaissent Joinville pour traverser la Marne au pont de Charenton. Vers 1790, le hameau dépasse les 150 habitants.

2.2. L'essor du XIX^{ème} siècle : l'arrivée du chemin de fer et la mode du canotage

C'est en 1830, que le Conseil municipal décide de changer de nom d'origine « Branche du pont de Saint-Maur » en « Joinville-le-Pont ». Mais la commune naît officiellement le 29 août 1831 par une ordonnance de Louis-Philippe et comptait 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.



Extrait d'une Carte d'Etat Major - 1849

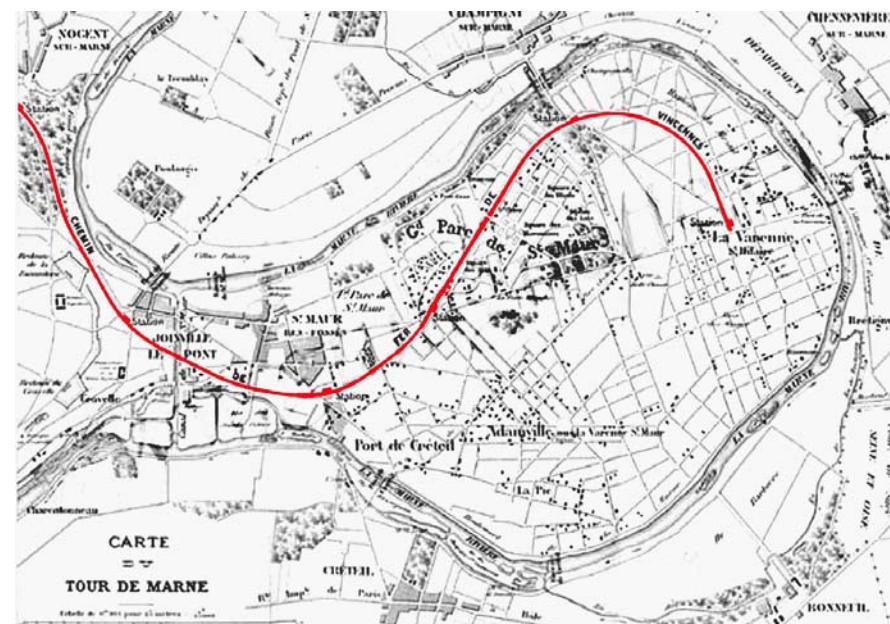
Sous le Second Empire, Joinville gagne ses lettres de noblesse et connaît un succès croissant. En 1855, l'Impératrice Eugénie fait construire à Joinville la ferme de la faisanderie à l'extrémité du plateau de Gravelle. Elle se situe non loin de l'école de gymnastique et d'escrime chargée de former les maîtres de gymnastique pour l'armée établie en 1852. En 1855 débutent aussi les travaux de chemin de fer de la ligne Bastille-La Varenne. Le maître d'ouvrage est la Compagnie de l'Est qui s'est vue concédée la ligne 2 ans plus tôt (convention des 17 août 1853 et 11 juillet 1868).

Le 22 septembre un premier train circule sur les 17km de trajet en courbe qui passe par Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois (entre Vincennes et cette localité), Joinville-le-Pont, Saint-Maur, le Parc et Champigny.

Chose rare sous le Second Empire (1852-1870), cette ligne est principalement destinée aux transports de voyageurs et non pour l'industrie et le commerce. Elle a été conçue pour relier Paris au Bois de Vincennes et aux guinguettes des bords de Marne. On présume qu'elle sera, pour les villages desservis, un puissant stimulant apportant aux populations les avantages d'une « locomotion rapide et de départs multiples ». Le site dispose tout de même à l'arrière de la station d'une cour de marchandise.

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.



D'après la carte des boucles de la Marne, extraite du livre *Le Tour de Marne* par Emile DE LA BEDOLLIÈRE et Hildefonse ROUSSET – Collection Michel Rioussel

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

Cette 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 le tramway.

La guerre de 1870 interrompt cette liesse populaire, mais la fête reprend de plus belle jusqu'en 1914.

L'arrivée de l'automobile participe au déclin de cette popularité liée à la Marne. 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.

L'hippodrome de Vincennes qui ouvre en 1863 et les gymnastes de la célèbre école de Joinville contribuent à la renommée de la commune. Ces équipements étaient sur le territoire Joinvillais. Une loi votée en 1919, décline toute la zone militaire du Bois pour l'annexer à la Ville de Paris. Cette Loi ne fut appliquée que le 19 Avril 1929, date à laquelle la commune de Joinville fut amputée de ses 103 hectares du Bois de Vincennes.

Le sport a toujours été roi à Joinville, avec sa célèbre école, devenue le Bataillon de Joinville, le raid automobile Paris-Pékin en 1907, les plus nombreuses et les plus anciennes sociétés d'aviron (SN Marne, 1876, SN En Douce, 1886 et Club Nautique de Paris, 1891, US Métro et ASPP, plus récentes), le canoë-kayak, l'athlétisme et le football.

A la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle, les quartiers de Palissy puis de Polangis (sur le domaine de l'ancien Château) sont lotis.

2.3. Le début du XX^{ème} siècle marqué par les industries cinématographiques

Charles Pathé et Léon Gaumont se disputaient le marché du cinéma.

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) engloba 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, un demi tour de la terre ! GTC assure également des trucages de laboratoire et la réalisation des « effets spéciaux » (textes des génériques et bandes-annonces).

L'histoire durera jusqu'en 1987 lorsque la SFP quittera définitivement Joinville pour Bry-sur-Marne.

Aujourd'hui le site regroupe de nombreuses sociétés spécialisées dans la post-production et le numérique et travaillant en collaboration avec les studios de production de Bry-sur-Marne, autrefois implantés à Joinville.

2.4. Jusqu'à nos jours

Après la première Guerre Mondiale, qui marqua une rupture dans le rythme d'accroissement de la banlieue, la crise du logement prit une tournure aiguë. On assiste alors entre 1919 et 1930 à un véritable raz de marée de lotissements, notamment dans le « bas ».



Les rues de Paris/rue du Pont au milieu du XX^{ème} siècle

La guerre 1939-1945 eut pour conséquence d'arrêter l'extension pavillonnaire. Les décennies de l'après guerre furent marquées par une architecture d'un genre nouveau inspiré du fonctionnalisme qui donna à Joinville des immeubles collectifs importants sur la partie haute de la ville et un nouvel hôtel de ville.

La construction de l'autoroute A4 en viaduc au dessus de la Marne, en 1975, bouleversa le paysage des bords de Marne. Cette partie de l'infrastructure est un tronçon commun avec l'A86 créant ainsi le plus important bouchon automobile d'Europe. Les projets de doublement ont tous été abandonnés. La question de la réduction des nuisances est devenue une priorité.



Vue du viaduc A4/A86 (Source : Etat)

2.5. Les vagues d'urbanisation

Les vagues d'urbanisation de Joinville-le-Pont débutent réellement avec le XIX^{ème} siècle.

- De 1810 à 1859 (arrivée du chemin de fer) la ville n'a pas encore évoluée.

- La période 1859-1874 voit apparaître quelques constructions sporadiques le long de la rue de Paris en face de la mairie, sur le quai du Barrage, sur l'île Fanac et dans le quartier Palissy.

- De 1874 à 1900 survient une expansion importante sur les rives de la Marne qui regagnent le territoire de la ville de Nogent-sur-Marne liée aux activités nautiques, sur l'île Fanac, surtout dans le quartier Palissy et dans le quartier Polangis le long de la grande artère (avenue du Général Gallieni).

- Les années 1900 à 1930 sont marquées par le lotissement du quartier Polangis.

- Ces dernières années, deux quartiers de la ville ont connus d'importantes mutations. 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 logements/activités. Puis le quartier des Studios de Cinéma, devenu une friche industrielle depuis le départ des industries. La zone devait tout d'abord accueillir une Cité du Cinéma et des logements. Le retournement du marché de l'immobilier dans les années 85/95 n'a pas permis la réalisation du projet. Finalement c'est un ensemble de logements/commerces/équipements publics qui est réalisé.

Ainsi c'est une urbanisation inégale et tardive qui caractérise Joinville.

3. Le contexte intercommunal

Joinville-le-Pont ne fait pas partie d'une intercommunalité.

3.1. L'ACTEP : une démarche de projet de territoire

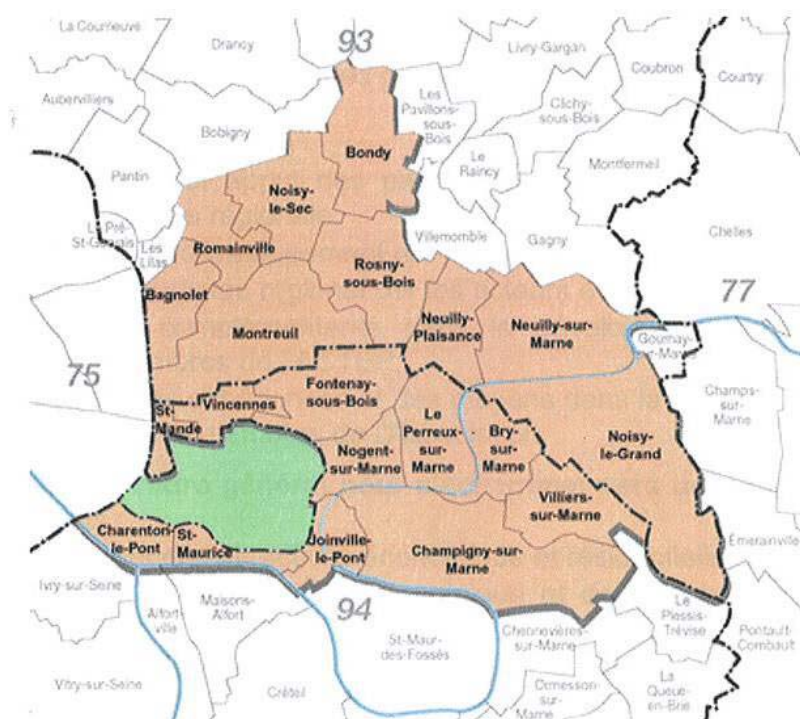
Créée en 2000, l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP) regroupe 23 collectivités territoriales : 21 communes (10 en Seine-Saint-Denis et 11 en Val-de-Marne) et les conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Les élus de l'ACTEP souhaitent un rééquilibrage Est / Ouest de la politique d'aménagement francilienne pour renforcer l'attractivité de l'Est parisien. La forme associative "loi 1901" offre à l'ACTEP les moyens de simplifier son fonctionnement (Président, Délégué Général, conseil d'administration, équipe), de créer les conditions d'une plus grande synergie entre les collectivités et de faire avancer de manière cohérente et efficace son projet de territoire.

L'ACTEP travaille autour de huit thématiques, regroupant l'ensemble des collectivités, et pilotées chacune par un élu référent. Il s'agit de travailler ensemble à la mise en cohérence de projets et d'actions en les valorisant afin d'en faire bénéficier l'ensemble du territoire, dans un objectif de solidarité et de cohésion territoriale et sociale.

Les huit thématiques sont :

- les transports et déplacements
- le développement économique
- la formation
- l'environnement
- les technologies de l'information et de la communication
- la culture et le tourisme
- le logement
- l'emploi.



Le territoire de l'ACTEP (Source : ACTEP)

3.2. Les autres structures

La commune participe par ailleurs à des structures intercommunales dont les principales sont :

- SEDIF (Syndicat des Eaux d'Ile de France) : gestion de l'eau de 30 communes dans le Val-de-Marne
- SIPPEREC : gestion de l'électricité et des réseaux de communication dans 29 communes
- Mission Locale : mission de formation et insertion professionnelles des jeunes dans 6 communes
- Syndicat Marne Vive : études et conseils liés à la gestion de la Marne pour 15 communes.

La commune a par ailleurs développé un protocole de coopération avec la ville de Paris et Voies Navigables de France.

Elle participe aussi à la Conférence Métropolitaine, structure non institutionnelle, de débats pour les communes de l'agglomération dense parisienne.

4. Démarches supra communales

4.1. Le Schéma Directeur de la Région Île de France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de l'Ile de France (SDRIF), approuvé en 1994, comprend des orientations et une carte de destination générale des sols.

Joinville-le-Pont se situe à la croisée des pôles de Créteil, Marne la Vallée, Paris et Seine Amont. Pour cette raison, la

cartographie du Schéma Directeur, approuvée le 26 avril 1994, fait apparaître sur Joinville-le-Pont un nœud d'infrastructures à conforter ou développer, qu'elles soient routières, ferrées ou par voie d'eau. Dans ce cadre Joinville-le-Pont est concerné par le projet de doublement du tronç « commun » A4/A86, dont la Demande d'Utilité Publique a été prorogée fin 2003. Le centre de production d'eau figure également dans la cartographie.

Au niveau de l'occupation de l'espace, un espace dit urbanisé (orange) couvre la quasi totalité de la commune, à l'exception des espaces vert clair paysagers en continuité du parc du Tremblay, du Bois de Vincennes et des berges de la Marne.

Dans le rapport qui accompagne le Schéma Directeur, les boucles de la Marne et ses îles constituent des patrimoines sur lesquels doivent s'appuyer la trame verte d'agglomération avec la mise en valeur des berges et la protection des îles.



Extrait de la carte de zonage du SDRIF 1994

Il propose aussi, en terme de développement économique, de s'appuyer sur les grands pôles de l'Est. Il envisage d'ailleurs le démarrage de pôles tertiaires dans le secteur Confluent/Val-de-Marne nord et notamment à Joinville-le-Pont.

Le Schéma Directeur est en révision depuis le 30 août 2005 (décret en Conseil d'Etat).

4.2. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Région Ile de France

Le PDU a été approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter préfectoral. Son application sur le territoire joinvillais s'articule autour des projets suivants :

- Un Comité d'Axe RN 4 entre Joinville-le-Pont et Pontault Combault
- Un Comité de Pôle RER de Joinville-le-Pont.

Les Comités d'Axe et de Pôle sont des instances partenariales et de projet mis en place dans le cadre du PDU Ile-de-France. Le PDU a pour objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacement, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Pour Joinville, cette réflexion s'est traduite par la création en juin 2001 d'un Comité d'Axe qui présente des scénarii d'aménagement de la RN 4 entre le pont de Joinville et la Fourchette de Champigny. Il est piloté par Monsieur le Sous-préfet de Nogent-sur-Marne. La concertation préalable a eu

lieu. Un contrat d'Axe a été présenté en Préfecture du Val-de-Marne.

Le Comité de Pôle RER a été installé en 2002. Il s'articule autour de quatre thèmes majeurs : circulation des bus (amélioration de l'offre commerciale), amélioration de la gare routière, accueil voyageur, accessibilité PMR, etc.), déplacement des piétons et cycles, stationnement. Il a abouti à un contrat de pôle signé au milieu de l'année 2005.

4.3. Le Schéma Départemental d'Aménagement du département du Val de Marne

Le département du Val de Marne a adopté son Schéma Départemental d'Aménagement (SDA) lors de sa séance du 24 avril 2006.

Ce document qui n'entraîne pas d'opposabilité ou de mise en compatibilité du PLU annonce néanmoins le cadre stratégique voulu par le Département.

6 grands défis sont envisagés à l'horizon 2020 :

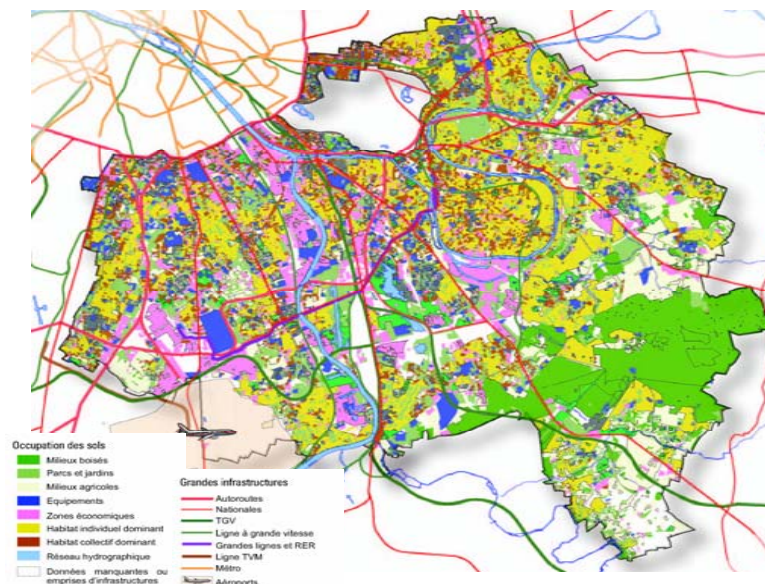
1. Répondre au besoin d'épanouissement dans un territoire de solidarité.
2. Assurer le droit au logement partout dans le Val de Marne.
3. Ouvrir de nouvelles perspectives pour un développement économique au service de l'emploi.
4. Valoriser la diversité et les équilibres des espaces urbains et naturels du Val de Marne.

5. Développer les transports, décroisonner le territoire et renforcer son ouverture vers l'Ile-de-France et vers le monde.
6. Réussir le renouveau des pôles d'Orly-Rungis et de Seine-Amont pour le développement du Sud-Est Francilien.

Le SDA comprend également des orientations et des projets coopératifs et fédératifs au service de l'ensemble des territoires. Pour le "Nord-Est du Val de Marne et l'ACTEP", les principales orientations partagées et les projets sont :

- Se rapprocher de l'équilibre habitat – emploi
- Renforcer l'offre de transports
- Conforter une offre diversifiée de logements
- Améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances.

Extrait de la cartographie du SDA 94 (Source : CG94)



PARTIE 1 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL

1. Aménagement de l'espace

1.1. Un territoire fragmenté en plusieurs unités géographiques ou territoriales

- La rupture de la Marne

Joinville-le-Pont est traversé par la Marne. Il en résulte deux unités géographiques qui ont un fonctionnement, une organisation et une identité distincte. Les habitants parlent d'un « Joinville le Haut » pour désigner la partie Ouest de la ville établie sur les coteaux et le rebord du plateau de Vincennes. La plaine située à l'Est dans la partie convexe de la boucle de la Marne est elle dénommée « Joinville le Bas ».

Un seul pont réunit ces deux entités distinctes. La largeur de la Marne étant très importante, il franchit le fleuve en prenant appui sur l'île Fanac. Ce pont historique, récemment reconstruit avec une hauteur importante pour prendre en compte les gabarits des transports fluviaux, supporte principalement le passage de transit de la RN 4. Il n'est pas réellement conçu comme un élément de « liaison urbaine ».

Le viaduc de l'autoroute A4 franchit aussi la Marne. Il ne constitue pas une liaison locale mais bien une rupture supplémentaire. On trouve aussi le Pont du Petit Parc qui lie Saint-Maur-des-Fossés à Joinville et Champigny.

Joinville-le-Pont souffre donc du manque de liaison Est/Ouest par-dessus la Marne.

- Les ruptures liées aux infrastructures

Du fait de sa situation géographique et historique particulière, le territoire de Joinville-le-Pont est traversé par différents réseaux de communication.

La RN 4, voirie historique qui relie Paris à Strasbourg, traverse la ville d'Ouest en Est. Cette voie, qui supporte des trafics routiers très importants en voitures particulières, poids lourds et transports en commun, correspond à l'axe urbain avenue des canadiens, rue Jean Mermoz et avenue Gallieni. La prédominance de la circulation sur les autres modes d'utilisation de l'espace induit une coupure Nord/Sud entre les quartiers de Paris et Marne, et de Palissy et Polangis.

Deux autres coupures Nord/Sud affectent l'occupation de l'espace : le passage de la RN 186 qui correspond à l'avenue Jean Jaurès, rue de Paris et boulevard du Maréchal Leclerc, et le réseau ferré du RER A qui traverse la ville sur d'imposants ouvrages d'art en viaduc ou en tranchée à ciel ouvert. A cela il faut ajouter les coupures urbaines du boulevard de l'Europe et de l'avenue du Président John Fitzgerald Kennedy.

Ces infrastructures de déplacements qui constituent des limites, voire des barrières ont fortement contribué à la séparation des quartiers entre eux.

Certaines parties de ces infrastructures sont bien intégrées à leur environnement. Il s'agit du canal « sous la route » et des

arches des voies ferrées lorsqu'elles passent de façon très aérienne. D'autres établissent de véritables fossés entre les quartiers. C'est le cas de la RN 4 qui passe en tranchée au niveau de l'intersection avec la rue de Paris. D'une manière générale, une meilleure intégration de ces infrastructures est un enjeu futur ainsi que le développement de leurs franchissements par des liaisons nouvelles.

- La rupture particulière de l'autoroute A4

Cet ouvrage, qui traverse la ville dans sa partie Nord en viaduc au-dessus des quartiers Marne et Polangis est un des axes de transits routiers les plus importants de France et d'Europe. Il ne comprend aucun aménagement phonique capable de diminuer son impact sonore. Son intégration paysagère et le traitement des eaux de ruissellement n'ont pas non plus été traités lors de sa réalisation. Les évolutions du traitement de cet ouvrage constituent indiscutablement un enjeu très important au niveau de la requalification des sites.

1.2. Un centre ville ou plusieurs centralités : le constat d'une ville fragmentée

Les éléments de ruptures évoqués ont contribué à l'émergence d'une ville que l'on peut qualifier de « bipolaire ». Joinville est constitué de deux unités géographiques : d'un côté sur la rive gauche de la Marne, les quartiers Ouest Polangis et Palissy s'organisent à partir de l'axe urbain que constitue l'avenue Gallieni. Sur la rive droite, les quartiers Paris, Vautier, Europe et Marne ont un fonctionnement organisé à partir de l'axe urbain de la rue de Paris.

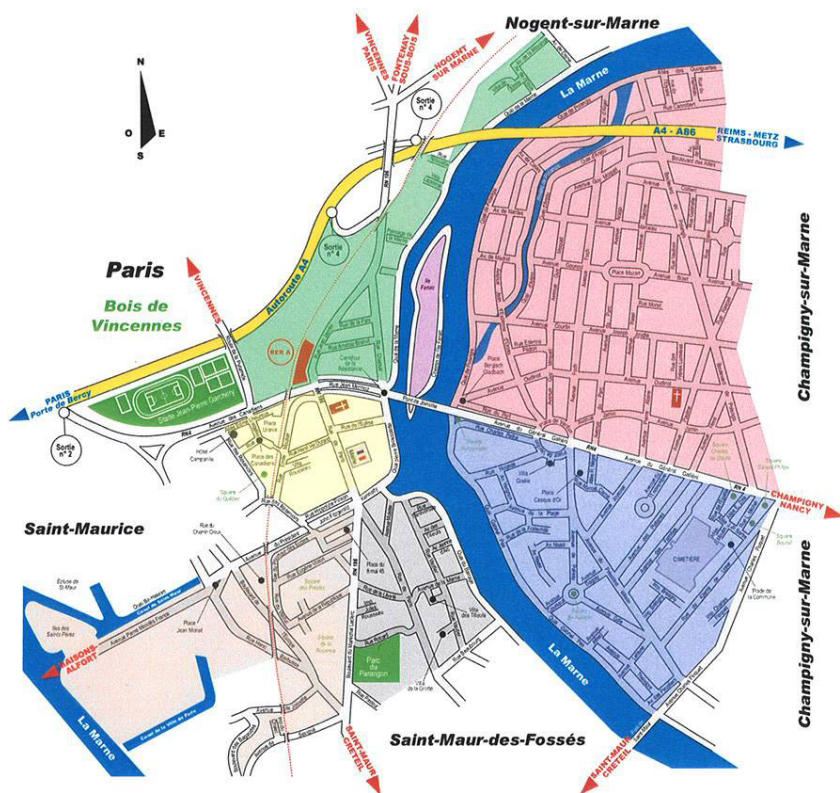
Par ailleurs, ces deux pôles sont eux-mêmes fractionnés en unités plus ou moins indépendantes par le passage des infrastructures, ce qui entraîne un repli des quartiers sur leur territoire.

Du point de vue identitaire, cette situation conduit à l'affirmation de deux centralités principales plutôt qu'à un centre ville unique. Cette situation fait l'objet d'un débat au niveau de l'affirmation de l'identité de Joinville : doit-on développer un centre ville pour rassembler les quartiers ou laisser faire la tendance engagée avec le renforcement de la bipolarité. Ce débat, d'une ou de plusieurs centralités, restera d'actualité du fait du contexte géographique et historique de Joinville. Il n'est pas non plus nécessairement tranché. La concertation menée sur le PLU a clairement démontré que le respect de l'identité de chaque quartier n'était pas incompatible avec le tissage de liens entre eux.

Ainsi, le développement de l'ensemble des quartiers à partir de leurs potentialités et leurs spécificités, ainsi que l'amélioration des liaisons, est un objectif garant de l'unité générale et sociale du développement de la cité joinvillaise.

Joinville compte 7 quartiers :

Quartier Polangis
Quartier Palissy
Quartier Fanac
Quartier Marne
Quartier Paris
Quartier Vautier/Leclerc
Quartier Europe



1.3. Les principaux sites qui nécessitent un effort de requalification

Les Hauts de Joinville : une centralité retrouvée

Le terme « Hauts de Joinville » ne correspond pas réellement à un quartier bien identifié. Il signifie le cœur de ville de la partie haute de Joinville. Il s'étend du pôle RER à la place du

8 mai 1945 et de la rue des Réservoirs au quai Pierre Brossolette.



Périmètre des « Hauts de Joinville » (Source : commune)

Il couvre principalement le quartier Paris, et de manière très ponctuelle le quartier Europe (place du 8 mai 1945) et le quartier Vautier (carrefour en fin de rue de Paris et rue de Paris dites prolongée).

Les « Hauts de Joinville » dispose de nombreux atouts pour devenir un pôle de centralité fort : une position géographique en cœur de ville à proximité immédiate de la Marne et du Bois

de Vincennes, la rue de Paris est un axe commercial important, la gare RER, principal pôle de déplacements de la commune, à la place du 8 mai 1945 qui accueille un marché forain. De nombreux équipements sont déjà implantés : hôtel de ville, gymnase P. François, poste, etc.

Pourtant, le quartier connaît des faiblesses importantes :

- Un patrimoine bâti vieillissant, hétérogène, peu structuré. Une faible qualité architecturale d'une manière générale.
- Une circulation désorganisée et un stationnement qui n'est pas rationalisé en fonction des besoins.
- Des emprises foncières privées et publiques sous-utilisées.
- Un linéaire commercial déstructuré, sans masse critique, qui connaît un renouvellement difficile.
- Une ambiance urbaine dégradée accentuée par la coupure constituée par la rue de Paris. Un manque d'identité de « cœur de ville ».
- Une mixité peu assurée (prédominance des logements sociaux) et des équipements désuets.
- Un risque « mouvements de terrains » important.

Une réflexion d'ensemble est déjà engagée sur ce quartier qui conduit, du fait de la complexité des tissus existants et des enjeux, à la définition d'un secteur « d'orientations d'aménagements ».



Vue des Hauts de Joinville (Source : commune)

L'avenue Gallieni (RN4) : un axe ou un boulevard urbain ?

Cette avenue constitue le second pôle de centralité de Joinville. Elle s'étend sur près d'1 Km entre le pont sur la Marne et les abords de la Fourchette à Champigny-sur-Marne. Cet espace très linéaire présente un front bâti parfois déjà très dense et très diversifié. L'avenue est ponctuée par la place de Verdun qui donne accès aux quartiers résidentiels de Palissy et de Polangis, et également aux anciens Studios de Joinville implantés en bordure de Marne.

La circulation de la RN 4 passe par l'avenue Gallieni et génère actuellement une coupure entre les deux quartiers avec de nombreux impacts négatifs : difficulté de franchissement, pollution et contrainte au niveau du cadre de vie et de l'identité des lieux. Néanmoins, l'activité commerciale y est dynamique, l'implantation dissymétrique de la chaussée permet la tenue d'un des deux marchés de Joinville.

Le renforcement du caractère « boulevard urbain » de cette avenue constitue un enjeu certain pour le rassemblement des quartiers de Polangis et Palissy. Celui-ci est engagé via la réflexion sur l'axe RN4.

Les entrées de ville : marquer une identité

Les boulevards du Maréchal Leclerc, Barbusse et Europe jouent également le rôle d'axes structurants. Leurs façades subissent le choc de la juxtaposition de formes urbaines différentes. Les nuisances liées au trafic sont importantes. Ils sont pourtant des « entrées de ville » qu'il convient de valoriser.



C'est aussi le cas de l'entrée de Joinville par le carrefour de Beauté qui fait l'objet actuellement, par la ville de Paris, d'un projet de requalification et de l'entrée par Champigny (La fourchette), traitée dans le cadre de l'Axe RN4 et du projet Est-TVM.

Les sites économiques : pérenniser et conforter

Le quartier des anciens Studios de Joinville a subi un certain déclin de ses activités avec le départ de la SFP à Bry-sur-Marne et fait face à la pression foncière liée à l'immobilier du logement. Il représente une des dernières grandes emprises affectées à des activités économiques. Sans qu'une requalification lourde du site soit réellement nécessaire,

l'attention est portée sur son importance en terme d'emplois. Un effort sur la qualité extérieure des espaces et du bâti devra être fourni.



Le site occupé par les industries de lunetterie est par contre un enjeu de requalification. Le bâti est ancien et peu propice aux activités présentes.



Source : photographie aérienne : DDE 94

Les friches autoroutières

Ces délaissés constituent plus de 2 ha acquis par l'Etat lorsqu'il comptait mettre en œuvre un projet de doublement de d'autoroute A4/A86. Le projet n'a pas vu le jour et un nouveau projet centré sur les questions environnementales (bruit, pollution de l'eau, etc.) est en cours de concertation.

Ces terrains sont utilisés pour certains comme des terrains municipaux (stockages de matériel technique), comme parking public pour les guinguettes, et en grande majorité ils sont de véritables friches non entretenues, souvent squattés. La situation est peu valorisante.

L'enjeu est la reconquête de ces espaces pour la réalisation d'espaces verts et d'équipements publics.

1.4. Les secteurs à préserver ou à conforter

Les quartiers ou l'habitat individuel est majoritaire

Les secteurs pavillonnaires de Joinville sont pour la plupart issus de lotissements de la fin du XIXe siècle/début du XXe siècle. La grande majorité est liée à la Marne. Leur patrimoine architectural et urbain est certain.

Certains d'entre eux connaissent une mixité avec du petit collectif satisfaisant (Marne, Palissy). L'équilibre atteint est à préserver. D'autres ont des franges avec des quartiers d'habitat plus vertical (République, A Briand/Paix).

Les quartiers concernés sont : Polangis, Palissy, Marne, Vautier, les Bagaudes, rue A. Briand/rue de la Paix, rue de la République, Villa Rousseau, la partie habitée de l'île Fanac.

La structure parcellaire n'est pas parfaitement identique dans tous les quartiers mais de grandes caractéristiques peuvent être tirées :

- densité de bâti en moyenne entre 0,4 et 0,6 selon les quartiers
- Recul du bâti de 4m par rapport à l'alignement
- Fond de parcelle (cœur d'îlot) aéré comprenant un jardin.



Exemple d'îlot à Polangis

Bien entendu les divisions foncières ont parfois détruit le tissu traditionnel. Pour autant, le parcellaire moyen atteint 250 m².

Les grands ensembles

Joinville compte de nombreuses résidences d'habitat collectif de grande taille. Les plus nombreuses sont situées dans le quartier Europe et sont majoritairement de l'habitat social (résidence Espérance, Voisin, Viaduc, Sévigné, Leclerc, etc.) mais aussi à Palissy (Résidence Rond-Point, Egalité).

Caractérisés par une grande hauteur sous les formes traditionnelles de l'architecture des années 70 (barres/tours), ces ensembles font l'objet de requalifications et de résidentialisations de la part de l'OPHLM ou des bailleurs.

Une des trois tours de la Résidence H.Pinson
(Source : commune)



Les anciens faubourgs

Il existe aussi une zone qui se concentre sur un petit secteur délimité par le début de la rue de Paris prolongée, la rue Molette et le début du Boulevard du Maréchal Leclerc. C'est un ancien faubourg, où les constructions sont à l'alignement, en ordre continu à une hauteur variant de 12 à 15 m, relativement dense, une emprise au sol importante, peu ou pas d'espaces verts, des îlots avec une cour intérieure réduite. Sur des plans du début du 20^{ème} siècle, les constructions de ce secteur forment déjà ce tissu urbain.

Les espaces verts

Les deux espaces verts principaux de la commune sont l'île Fanac et le Parc du Parangon. Ces deux espaces sont indispensables à la qualité urbaine de la commune.

Les grands équipements

Qu'il s'agisse du pôle RER, de l'usine des eaux avenue Pierre Mendès France, les installations de Voies Navigables de France sur l'île des Saint-Pères ou tout simplement les principaux équipements publics de la commune (école notamment), il convient de les conforter. Insérés dans des environnements de qualité leur insertion doit être harmonieuse.

Île des saint Pères
(Source : commune)



2. Armature du territoire joinvillais : quartiers, déplacements, équipements, sites et paysages

2.1. Organisation spatiale : une ville bi-polaire et 7 quartiers

Seule commune du département à être coupée par la Marne, il en résulte deux unités géographiques dont l'indépendance et l'isolement ont une répercussion importante sur l'organisation et le fonctionnement de la ville : d'un côté, sur la rive gauche de la Marne, les quartiers ouest Polangis et Palissy, sur la rive droite les quartiers Marne, Vautier, Paris et Europe. L'île Fanac est quant à elle un espace dont la particularité est évidente.

Cette double polarité est accentuée par la topographie particulière de la commune : la rive droite se situe à l'extrémité du plateau de Vincennes, donc surélevée par rapport à la Marne, alors que la rive gauche occupe le versant plat de la Marne avant le plateau de Champigny et donc à une altitude plus basse. Voilà pourquoi on parle communément à Joinville du « haut de Joinville » et du « bas de Joinville ».

Parallèlement à cette « barrière » naturelle, qui paradoxalement procure à la ville un charme et une identité importante, de grandes infrastructures routières et ferroviaires segmentent la ville : l'A4/A86, la RN4 (avenue Gallieni), la RN186 (rue de Paris), la ligne A du RER, etc.

Les 7 quartiers de Joinville sont porteurs d'une identité propre. Leur histoire, leur typologie urbaine, leur relative indépendance physique due à la Marne et aux infrastructures

(routières et ferrées) sont autant de facteurs qui ont façonné la destinée de ces quartiers.

Le travail de concertation et d'analyse lors de l'élaboration du PLU a mis en évidence ces différences. Il a aussi fait émerger des attentes qui fédèrent certains quartiers autour d'enjeux partagés : préservation d'un tissu urbain traditionnel, protection du patrimoine, renforcement de la centralité, etc.

Le quartier Paris : une centralité retrouvée

Quartier central situé sur le versant nord-est de la commune. Il est occupé par les « Hauts de Joinville », centre ville et berceau de l'urbanisation de la commune. Il est axé sur la RN 186 (rue de Paris), qui offre des façades commerçantes et une densité importante d'équipements publics. Il comporte également le quartier plus récent des Canadiens coupé de la ville par la voie ferrée en bordure de la Nationale 4 (Avenue des Canadiens).

• Les facteurs de centralité...

Le quartier Paris est un centre ville. Outre sa position géographique d'exception à proximité immédiate de la Marne et du Bois de Vincennes, il présente des caractéristiques propres à une centralité forte : une densité commerciale importante en pied d'immeuble, un marché forain deux fois par semaine, un alignement urbain sur rue qui a conservé sa cohérence, de nombreux équipements publics, services publics ou équipements collectifs d'intérêt général (Hôtel de Ville, Gymnase P. François, Poste, caserne de la BSPP, ANPE, CPAM, Lycée ITG, résidence de personnes âgées,

etc.), une desserte en transport en commun exemplaire avec le RER.

- ...Qui souffrent d'un manque de qualification et de lisibilité

Le quartier connaît des faiblesses importantes qui sont par ailleurs traités dans le cadre d'un projet de requalification (cf. orientation d'aménagement).

Tout d'abord, l'ambiance urbaine est relativement dégradée surtout du fait d'une circulation désorganisée, intense et d'un stationnement qui n'est pas rationalisé en fonction des besoins. Par ailleurs le patrimoine bâti vieillissant, hétérogène, peu structuré est d'une faible qualité architecturale d'une manière générale. Le linéaire commercial manque de lisibilité et d'accessibilité, sans masse critique, il connaît un renouvellement difficile.

De nombreuses emprises foncières privées et publiques sous-utilisées : les dents creuses sont nombreuses. En terme d'habitat, le quartier compte plus de 50% de logements sociaux (très majoritairement OPHLM), 25% d'anciens logements sociaux passés en accession, et 25% d'habitat ancien.

Enfin certains équipements sont désuets (gymnase, caserne de la BSPP, garage municipal), ou mal exploités comme certains services à la population présents au sein de l'hôtel de ville qui mériterait d'être mieux valorisés.

L'enclavement du quartier des Canadiens constitue aussi un enjeu fort.



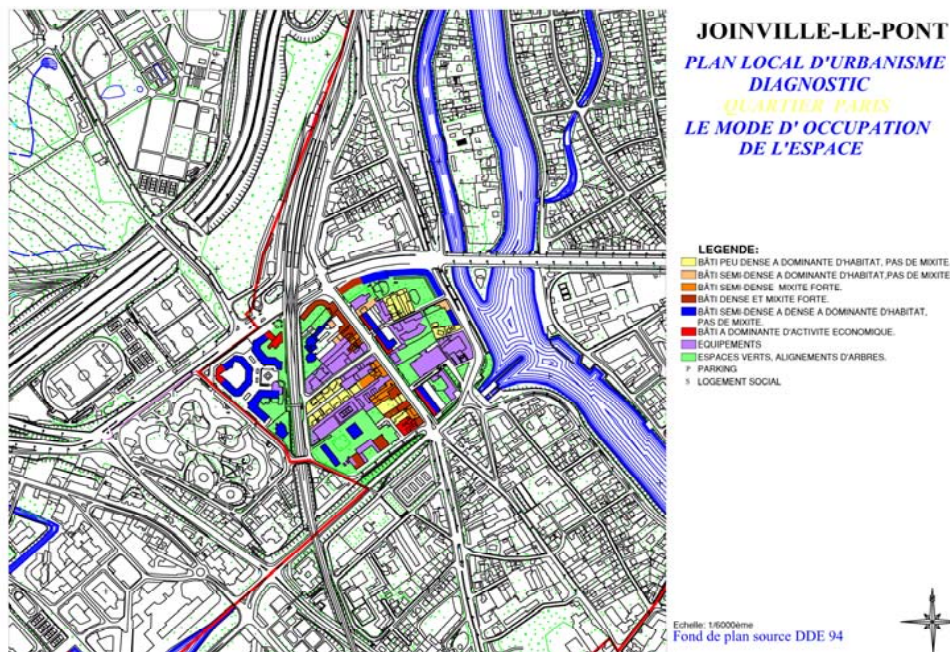
Vue aérienne du quartier Paris depuis la gare RER.

(Source : commune)



Les Canadiens, coupés du centre ville par la voie ferrée.

(Source : commune)

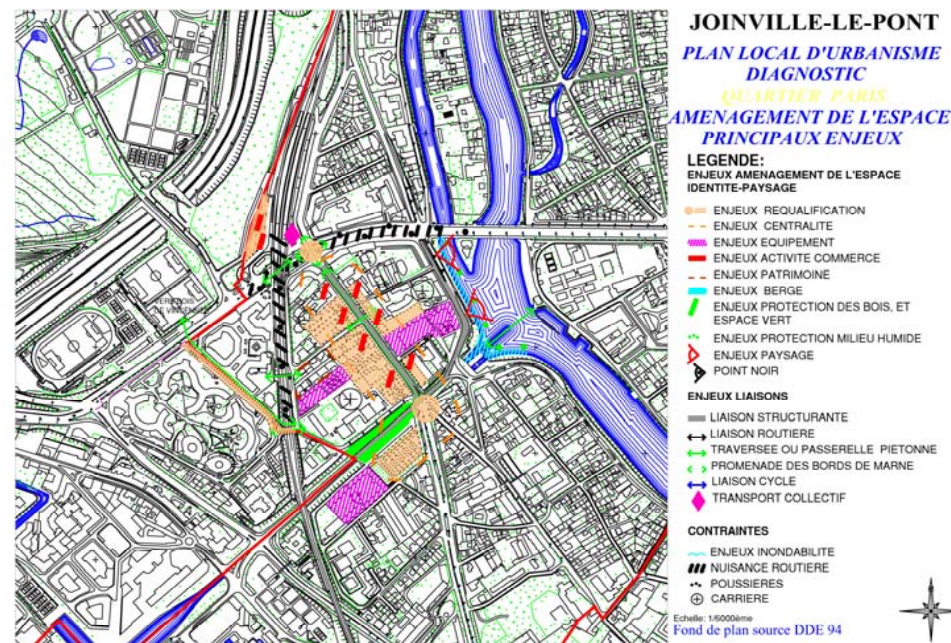


• Les besoins

Les besoins sont intimement liés à la requalification globale du quartier pour retrouver une réelle centralité. Les principaux sont :

- Consolider, dynamiser et restructurer l'appareil commercial le long de la rue de Paris.
- Assurer une augmentation de l'offre en logements de qualité.
- Améliorer les conditions de stationnement public et privé.
- Pacifier la circulation sur la rue de Paris (réduction de voies de circulation, piste cyclable, élargissement des trottoirs).

- Favoriser une meilleure cohérence entre les différents secteurs et catégories de bâti.
- Qualifier et mettre en valeur les espaces publics notamment autour d'une place centrale.
- Favoriser les liaisons douces entre la Marne et le Bois de Vincennes ainsi que vers le quartier des Canadiens.
- Promouvoir la relocalisation du centre de secours sur l'avenue Pierre Mendès France.
- Proposer des équipements publics en cohérence avec les besoins du quartier et de la commune : gymnase, équipement culturel et associatif, équipement mixte « services à la population »).



Le quartier Vautier/Leclerc

C'est un quartier situé sur la rive droite de la Marne, au sud, entre le centre ville et Saint-Maur-des-Fossés, entre la Marne et la RN186 (Boulevard du Maréchal Leclerc). Il est occupé par de l'habitat individuel en bords de Marne et majoritairement par de l'habitat collectif sur le flanc de coteau ainsi que le plateau. On y trouve des installations industrielles et le plus grand espace vert de Joinville (le Parc du Parangon).

- Trois secteurs : trois typologies urbaines

Le tissu majoritairement pavillonnaire

Situé en bords de Marne et le long de la rue Vautier, ce tissu est caractéristique d'une urbanisation de type lotissement de la fin du XIX^{ème} siècle. L'habitat individuel avec jardin est prédominant même si on constate quelques immeubles collectifs le long du quai du Barrage. Parmi les constructions présentes, quelques belles demeures de villégiature subsistent.

Le tissu de petits collectifs et les faubourgs

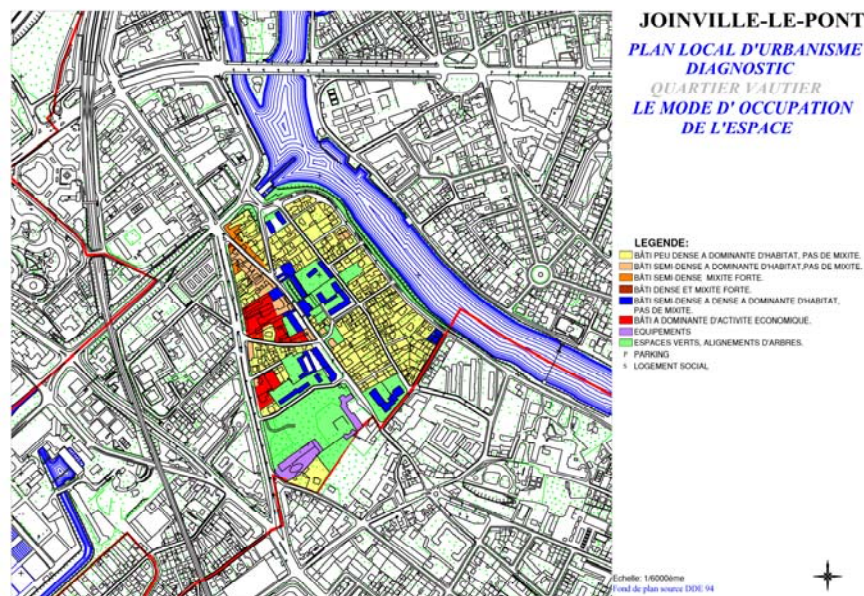
Côté pair de la rue Vautier puis sur le haut du coteau, rue de Paris prolongé et Boulevard du Maréchal Leclerc, des immeubles collectifs souvent d'une taille modeste sont prédominants.

Il existe aussi une zone qui se concentre sur un petit secteur délimité par le début de la rue de Paris prolongée, la rue

Molette et le début du Boulevard du Maréchal Leclerc. C'est un ancien faubourg, où les constructions sont à l'alignement, en ordre continu à une hauteur variant de 12 à 15 m, relativement dense, une emprise au sol importante, peu ou pas d'espaces verts, des îlots avec une cour intérieure réduite. Il est d'ailleurs intéressant de constater que sur des plans du début du 20^{ème} siècle, les constructions de ce secteur forment déjà ce tissu urbain.

Une zone économique

Entre la rue de la Liberté, la rue de Paris et le Boulevard du Maréchal Leclerc, c'est un secteur où les activités développées sont liées à la fabrication de montures de lunettes de luxe. Le bâti, ancien, n'est plus adapté aux contraintes des processus modernes de production.



- Les besoins

Pour la partie pavillonnaire du quartier, les besoins sont centrés sur la préservation de ce type d'urbanisme traditionnel lié à la Marne. Ils s'articulent autour de la sauvegarde du patrimoine bâti remarquables et du maintien de l'habitat individuel avec jardin en cœur d'îlot. Bien entendu, les équipements du quartier notamment le Parc du Parangon (traité spécifiquement plus loin dans le rapport) doivent être préservés.

Pour le secteur de faubourgs et de petits collectifs, il s'agit de conforter ce tissu particulier.

Enfin, le secteur industriel du quartier doit pouvoir se restructurer. Il s'agit donc d'orienter spécifiquement le site vers

les activités économiques tout en permettant une réhabilitation lourde du bâti ancien existant.

Le quartier Europe

Il est bordé au Sud-ouest par la Marne, limité au Nord-est par la RN186 et constitue la limite communale avec Saint-Maur des Fossés au Sud-est et Saint Maurice au Nord-Ouest. Le versant Sud-ouest, dominé par le bâti vertical de la résidence Espérance, a un caractère fortement marqué par l'entrée du canal, l'écluse et les divers bassins qui l'accompagnent. L'usine des eaux de Paris lui donne aussi un caractère industriel.

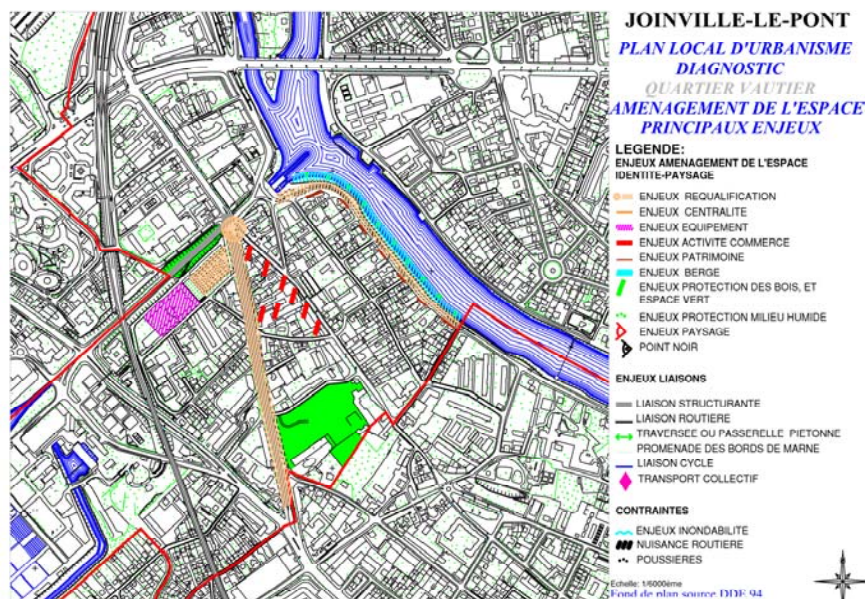
- Trois secteurs : trois typologies urbaines

Le tissu majoritairement pavillonnaire

Les Bagaudes et l'îlot structuré autour de la rue de la République sont majoritairement composés d'habitations basses avec jardins. La qualité architecturale des constructions est moins riche que dans les autres tissus pavillonnaires. La rupture avec les tissus d'habitat collectif de grande hauteur est parfois abrupte.

Les immeubles collectifs

Le quartier Europe comprend une grande part des résidences d'habitat social (résidence Espérance, Voisin, Viaduc, Sévigné, Leclerc, etc.). Caractérisées par une grande hauteur sous les formes traditionnelles de l'architecture des années

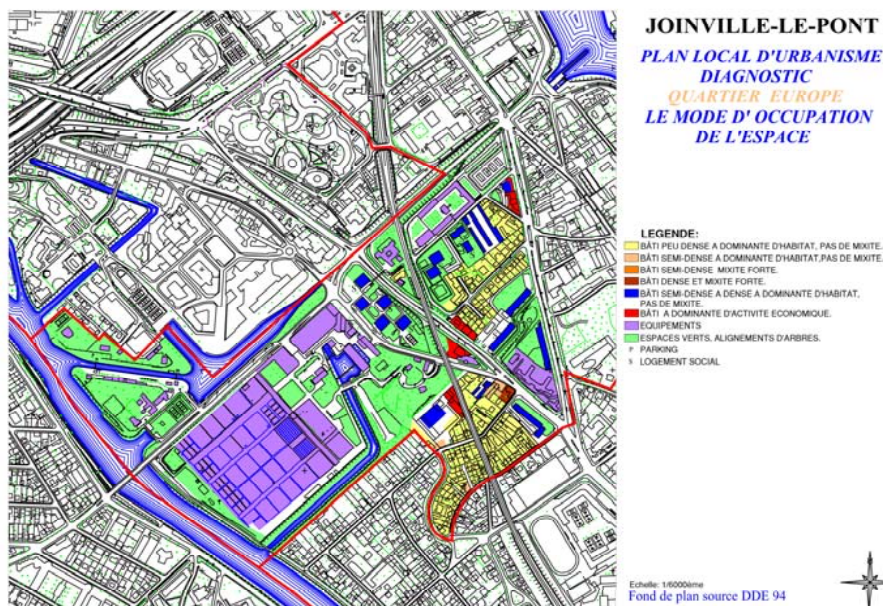


70, ces ensembles font l'objet de requalifications et de résidentialisations de la part de l'OPHLM.

L'usine des eaux et l'île des Saint Pères

L'usine des eaux (SAGEP) est un secteur industriel important de la commune. Composée de bâtiments d'exploitation mais surtout de bassins, elle a vocation à pérenniser ses actions sur le territoire communal. Une nouvelle caserne de la BSPP doit aussi être construite à proximité le long de l'avenue Pierre Mendès France.

L'île des Saint Pères accueille les services de Voies Navigables de France et du Service de Navigation autour de l'écluse et de la vanne secteur. Les bâtiments implantés sont d'une hauteur limitée. Site particulièrement intéressant pour ses paysages, il a vocation à rester peu dense.

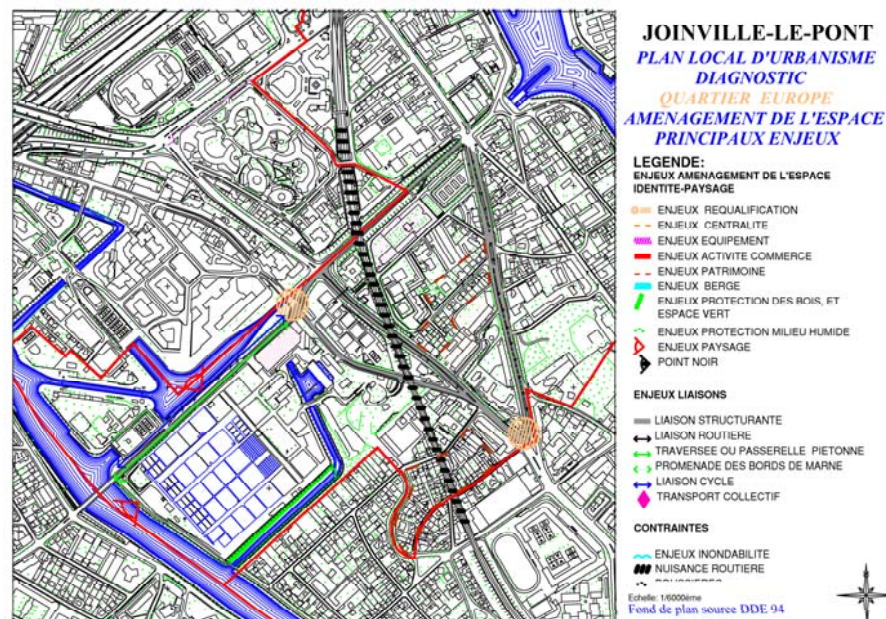


• Les besoins

La partie pavillonnaire du quartier doit être préservée dans sa forme traditionnelle d'autant plus qu'elle forme des îlots plus isolés, moins cohérents mais qui participent pleinement à la qualité du quartier.

Les résidences d'habitat collectif n'ont pas vocation à muter à moyen terme. Par contre des projets d'amélioration de leur environnement ou du bâti en lui même sont menés. Le besoin est donc de permettre à ces îlots d'évoluer sans modifier leur morphologie urbaine.

Pour les activités industrielles et les activités de VNF, il faut leur laisser la flexibilité nécessaire pour se développer tout en maîtrisant le caractère paysager des sites sur lesquels elles sont implantées.



Le quartier Marne

- Un quartier mixte et très hétérogène

Le quartier Marne est situé sur la rive droite de Joinville sur une bande relativement étroite comprise entre le haut du coteau ou se situe la voie ferrée et la rue Chapsal et la Marne. Il s'étend de la limite avec Nogent-sur-Marne jusqu'au pont de Joinville. On associe aussi au quartier Marne l'ensemble urbain compris entre la rue Chapsal et l'avenue Jean Jaurès.

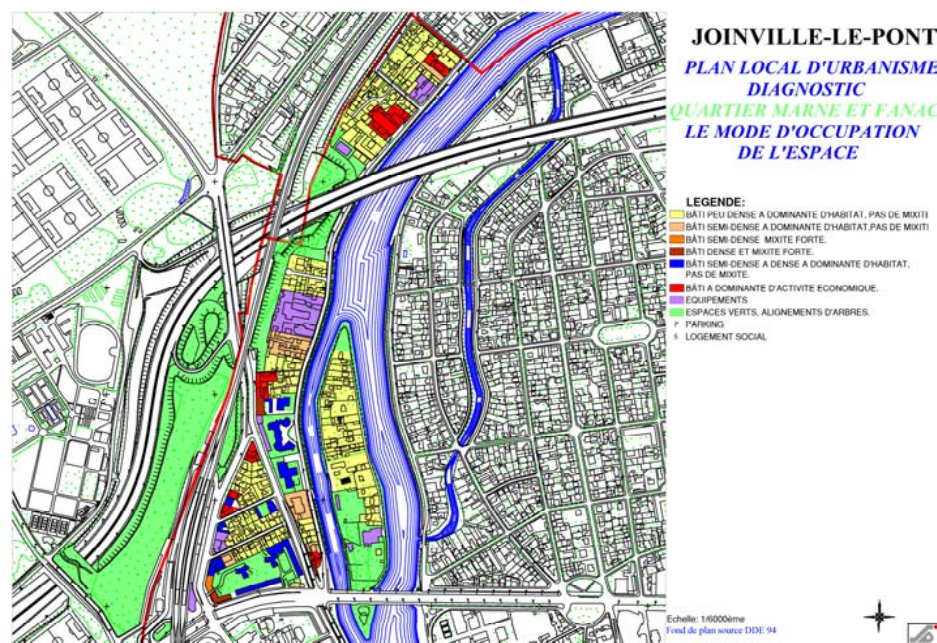
Près du pont de Joinville prédominent les immeubles d'habitat collectif construits à l'emplacement d'industries comme Electrofil. Certaines propriétés bourgeoises ont été conservées ainsi que d'anciennes guinguettes ou garage à bateaux. Ce tissu comporte aussi des équipements collectifs d'intérêt général comme des maisons de retraite.

A partir de la pointe de l'île Fanac jusqu'à la limite avec Nogent, le tissu pavillonnaire avec jardins reste intact et les vestiges de l'époque du canotage, des constructions souvent fragiles, subsistent. Ce patrimoine constitue des bâtis remarquables comme le chalet des canotiers, l'Horloge ou le site de l'Aviron. C'est aussi le cas du secteur A.Briand/Rue de la Paix. Quelques activités économiques sont encore présentes dans un tissu diffus.

Les délaissés d'autoroute de part et d'autre du viaduc qui coupe la partie nord du quartier vers Nogent-sur-Marne constituent des espaces peu entretenus (exceptés ceux en bordure de la rue Nouvelle entretenus par une association locale) et peu valorisants.

Le long de l'avenue Jean Jaurès/Chapsal (RN 186) face au RER on trouve des immeubles de bureaux/activités (moyenne surface) et des immeubles d'habitat collectif dense. Ils structurent un front urbain mixte. A noter la présence du temple bouddhiste Linh Son.

- Les besoins

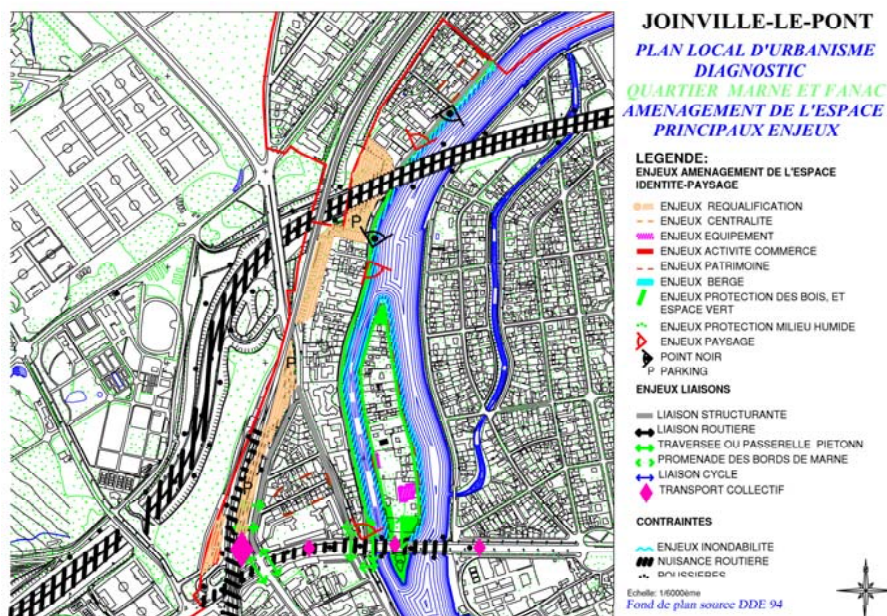


Le tissu mixte pavillonnaire/collectif du quai de la Marne a atteint un équilibre satisfaisant. Il s'agit dorénavant de maintenir cet équilibre en orientant le quartier vers la protection du tissu pavillonnaire qui subit une pression

foncière forte. L'îlot A. Briand/rue de la Paix connaît le même besoin.

Les délaissés d'autoroute sont, bien entendu, des territoires à reconquérir. Leur mutation vers une valorisation paysagère ou d'équipements publics est nécessaire pour la qualité du quartier.

Le dynamisme économique le long de l'avenue Jean Jaurès/Chapsal doit être favorisé vu la proximité stratégique au RER.



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.

- 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^{ème} 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^{ème} 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.

Malheureusement le bâtiment centenaire de l'Aviron Marne et Joinville a été victime d'un incendie il y a un an. Sa reconstruction est en cours. A noter aussi le bâtiment de l'école de musique (ancien site de la célèbre guinguette « chez Julien » décrite par Zola).

L'île est particulièrement touchée par le risque inondation qui, via le PPRI du Val-de-Marne, limite la constructibilité de l'île.

- Les besoins

Les besoins sont principalement orientés vers la protection du caractère naturel de l'île tout en affirmant son identité d'île habitée :

- La sauvegarde du patrimoine bâti remarquable. Il s'agit de procéder à la conservation d'un certain nombre de bâtiments jugés intéressants d'un point de vue architectural.
- La protection du patrimoine végétal.
- Permettre aux îliens de faire vivre et évoluer leur patrimoine dans le respect de la prévention des risques d'inondation.
- Le maintien des espaces verts et des équipements publics/associatifs.

Le quartier Polangis

Situé à l'est de la commune, sur la rive gauche de la Marne, il est limité au sud par la RN4, à l'ouest par la Marne et par la limite communale avec Champigny à l'est. L'altitude variant entre 35 et 41 m NGF. L'autoroute a isolé la partie la plus proche de la Marne au nord où se trouvent les guinguettes. Par ailleurs il est constitué d'un tissu pavillonnaire très homogène, si l'on excepte les façades qui bordent l'avenue Gallieni, une résidence et quelques immeubles.

Nous pouvons considérer trois grands secteurs au sein du quartier Polangis qui ont des typologies très différentes et des enjeux distincts. Pour plus de lisibilité, l'avenue Gallieni, partagée entre Polangis et Palissy, a été traitée comme un quartier à part entière.

- Pavillons, guinguettes et délaissés

Le tissu majoritairement pavillonnaire

L'urbanisation traditionnelle homogène du lotissement de la fin du XIX^{ème} siècle/début du XX^{ème} siècle a subsisté. L'habitat est prédominant sous forme de pavillon individuel avec jardin. La surface des parcelles est en moyenne de 250m² et elles sont quasiment toutes bâties. On trouve aussi, dans le quartier, quelques îlots d'habitat collectif : une résidence relativement récente (Tour de Marne) et quelques immeubles plus isolés datant de la première moitié du XX^{ème} siècle.

Le patrimoine architectural montre quelques belles demeures bourgeoises de villégiatures des ensembles caractéristiques des bords de Marne (club d'avirons et anciennes guinguettes) mais aussi une architecture plus ordinaire caractéristique des maisons plus modestes type « loi Loucheur » (1928).

Le patrimoine végétal est important. Outre les arbres d'alignement qui sont la règle dans l'aménagement des rues, les très nombreux espaces verts privés constitue un atout pour le quartier aérant les cœurs d'îlot. Les berges du canal de Polangis, relativement préservées, contribuent aussi à la richesse du quartier.

En terme d'équipements publics, ils sont avant tout scolaires : collège, école primaire et maternelle. On compte aussi de très nombreux clubs sportifs d'aviron et de kayak.

Le tissu économique est relativement sain. Composé essentiellement de professions libérales, de PME/PMI et de quelques commerçants dont il faut avouer que le

renouvellement est difficile. Un marché biologique a lieu une fois par semaine sur la place Mozart.

Les guinguettes

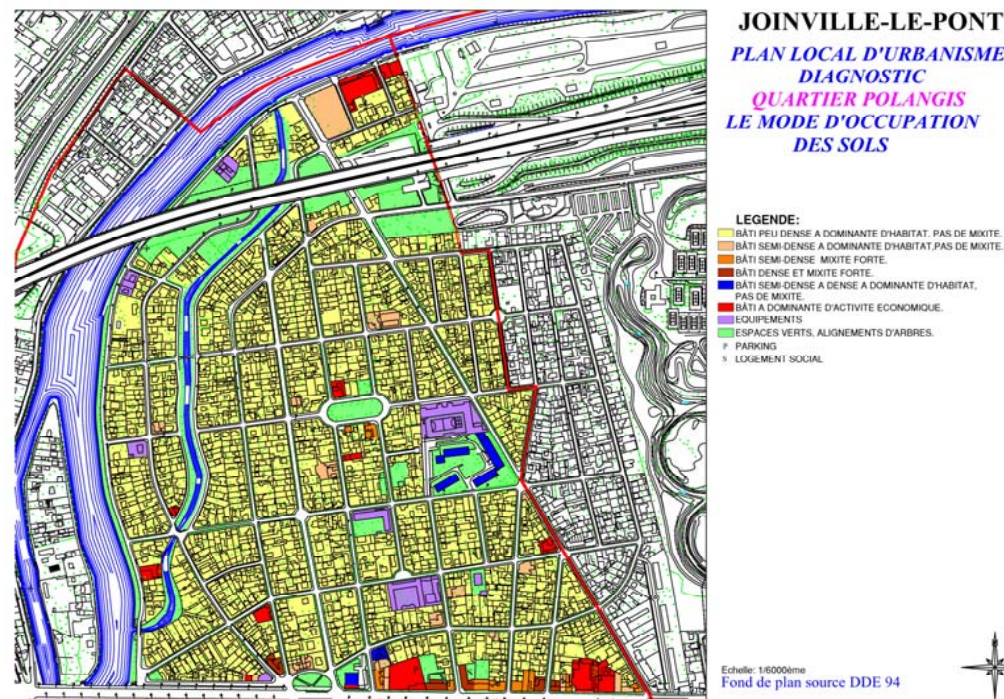
La zone ludique des guinguettes située au nord du quartier de Polangis, en bord de Marne, est importante pour Joinville. Lieu de mémoire, elle est composée de trois établissements qui ont marqué la mémoire populaire (Chez Gégène, Le Petit Robinson, Bowling Max), elle assure un pôle touristique certain.

Le bâti en lui-même n'est pas d'une grande qualité architecturale. Il s'agit principalement de volumes à R/R+1 à toiture terrasse, la façade sur la rue fait l'objet d'un soin plus marqué.

Les délaissés d'autoroute

Ces délaissés constituent des surfaces acquises par l'Etat lorsqu'il comptait mettre en œuvre un projet de doublement de d'autoroute A4/A86. Le projet n'a pas vu le jour et un nouveau projet centré sur les questions environnementales (bruit, pollution de l'eau, etc.) est en cours de concertation.

Ces terrains sont utilisés pour certains comme des terrains municipaux (stockages de matériel technique), comme parking public pour les guinguettes, et en grande majorité ils sont de véritables friches non entretenues, souvent squattés. La situation est peu valorisante.



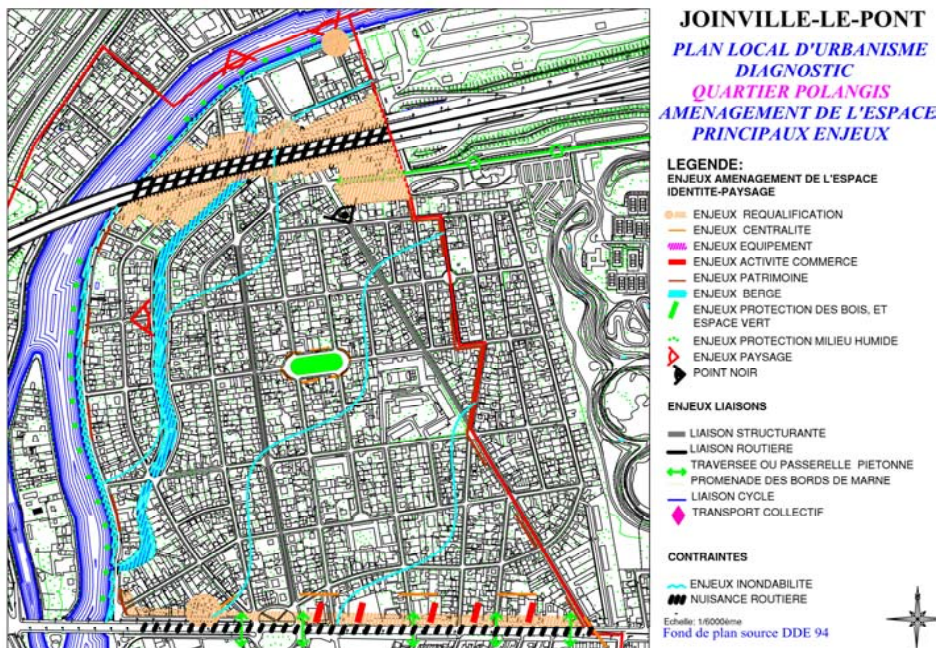
• Les besoins

Le principal besoin identifié pour le quartier est la protection de l'identité pavillonnaire du quartier pavillonnaire :

- La sauvegarde du patrimoine bâti remarquable. Il s'agit de procéder à la conservation d'un certain nombre de bâtiments jugés intéressants d'un point de vue architectural.
- La préservation des berges du canal de Polangis : leur caractère naturel est une richesse pour le quartier. Chaque propriétaire doit profiter de sa berge mais il est nécessaire que

seuls les pontons ou terrasses soient autorisés. La préservation du couvert végétal doit aussi être assurée.

- Le maintien de la forme urbaine traditionnelle : habitat individuel avec jardin en cœur d'îlot. Ce qui fait l'identité de ce quartier doit être affirmé au travers de la préservation de la trame urbaine existante qui privilégie le tissu pavillonnaire à la densité modérée, la constitution de jardins avec plantations et terre végétale, mais aussi les éléments traditionnels de clôture et d'architecture (toiture). Au-delà il s'agit de la qualité de vie et donc la limitation des nuisances.



Pour les guinguettes, comme dans le POS actuel, le besoin est de conserver cette zone comme ludique et vouée à des activités de loisirs liés à la Marne : spectacle, restauration, activités sportives (non mécaniques).

La majeure partie des délaissés sont à Polangis. Ils constituent un enjeu fort de reconquête.

Le quartier Palissy

Situé au sud de l'avenue Gallieni, sur la rive gauche de la Marne, le tissu résidentiel a évolué de façon plus disparate que celui du quartier précédent, puisque quelques résidences se sont implantées notamment en bord de Marne et à l'intérieur du tissu urbain. Ce quartier est situé sur la rive gauche de la Marne à l'est de la commune. L'altitude varie entre 35 et 41 m NGF. La ZAC des Studios, en bordure de l'avenue Gallieni forme un ensemble d'habitat collectif conséquent.

On l'aura compris, Palissy et Polangis ont des trajectoires très comparables.

- Une mixité assurée

Le tissu majoritairement pavillonnaire

A Palissy la mixité pavillon/habitat collectif est plus importante. Les différents règlements d'urbanisme qui ont précédé le PLU ont permis une certaine mixité par l'introduction de règles favorables aux petits collectifs (densité/hauteur). De fait le quartier a atteint un équilibre.

Bien entendu on retrouve à Palissy les caractéristiques architecturales des lotissements du XIX^{ème} siècle. De grandes demeures bourgeoises ou des maisons de villégiature ont subsisté. On trouvera aussi bien entendu des pavillons plus ordinaires mais de bonne facture. Les immeubles collectifs n'ont pas de caractéristiques architecturales particulières.

Il faut souligner, le long du quai Gabriel Péri, beaucoup plus qu'à Polangis une diversité de bâtis représentatifs des mouvements architecturaux du siècle dernier. Des maisons paquebot, contemporaines, néo-normande, néo-moyenâgeuse (ancien « Bibelots du Diable »), etc. Le quai est par ailleurs dédié à la promenade (fermé à la circulation générale).

Autour du port de plaisance de Joinville qui se situe à Palissy, deux guinguettes sont encore en activité : la Mascotte et la Goulue. Cette dernière a conservé une façade inspirée de l'art nouveau.

De même qu'à Polangis on trouve quelques activités économiques centrées sur des professions libérales, des PME/PMI et quelques commerces.

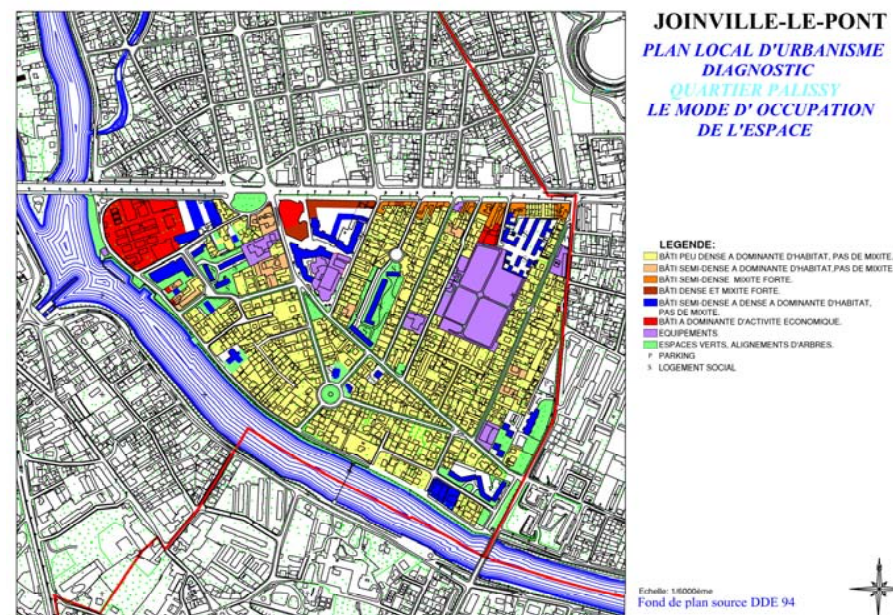
Le quartier intègre aussi le cimetière de Joinville et le gymnase Lecuirot.

Les industries cinématographiques

Lorsque les studios de Joinville ont fermé définitivement en 1989, une activité cinématographique a perduré sur un site plus restreint entre la place de Verdun et le quai Gabriel Péri. Composés de bâtiments industriels Eiffel du début du XX^{ème}

siècle (1903/1904), le plan masse d'origine a été conservé. Derrière des murs d'époque, sont aujourd'hui abrités des bureaux et des ateliers spacieux, modernes, tournés vers les effets spéciaux, la post-synchronisation, les auditoriums, etc.

Quant à la célèbre cheminée, elle se dresse encore dans le ciel joinvillais.



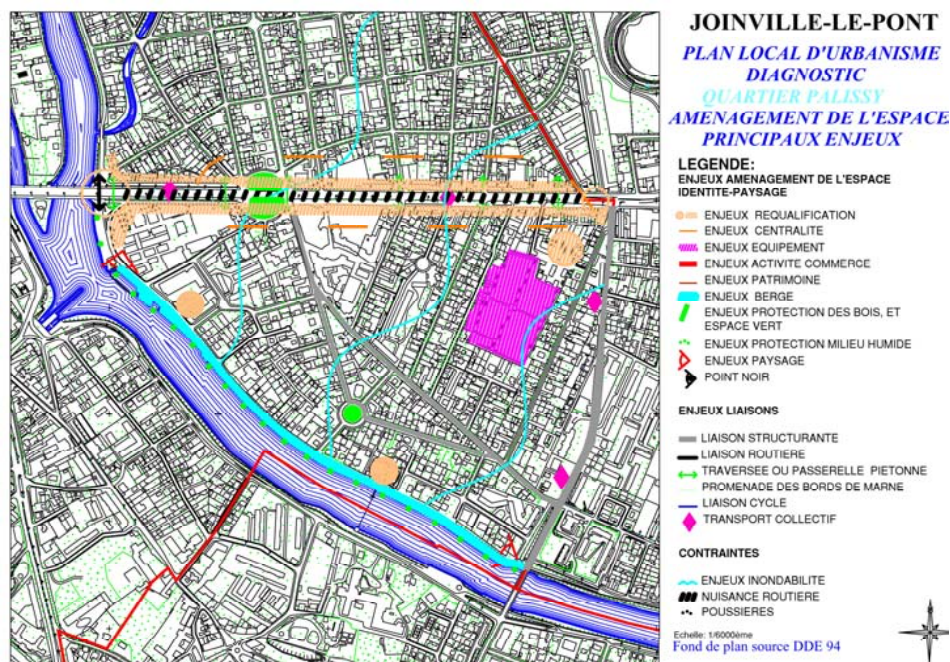
• Besoins

La mixité du quartier Palissy est assurée : habitat individuel, habitat collectif (dont une part de logements sociaux), équipements publics, un tissu d'entreprises. Cette mixité est équilibrée. Pour maintenir cette équilibre, vue la pression

foncière, il convient de protéger l'habitat pavillonnaire qui subsiste dans le quartier et dont les grandes caractéristiques sont très similaires aux autres tissus pavillonnaires de Joinville.

Bien entendu les équipements de loisir comme le Port de plaisance sont confortés ainsi que les équipements publics présents.

L'enjeu principal pour le site des activités du Cinéma est de concilier la promotion d'un secteur économique tout en préservant un site patrimonial remarquable : conserver les bâtiments existants, permettre leur rénovation, leur extension dans le respect de l'ordonnancement du site.



L'avenue Gallieni : entre Polangis et Palissy

L'avenue Gallieni est rattachée, côté nord, à Polangis, et côté sud à Palissy. Pour autant, elle forme une structure propre aux enjeux distincts des quartiers principalement pavillonnaires qu'elle borde.

L'avenue Gallieni est le centre du « Bas de Joinville ». Son rôle de centralité s'affirme autour d'une densité commerciale forte en rez-de-chaussée et d'habitat collectif sous la forme d'immeubles en front continu à l'alignement.

Quelques services publics et administratifs (Poste, mairie annexe) ponctuent le linéaire.

Le tissu bâti est relativement dégradé, sans harmonie des hauteurs, et la qualité architecturale est pauvre. Le quartier des studios qui a succédé aux studios de Joinville est la seule opération d'urbanisme récente sur l'avenue.

La place de Verdun qui doit son nom aux Taxis de la Marne qui empruntèrent le pont de Joinville le 7 Septembre 1914, est un rond point percé. Elle est bordée soit d'immeubles du début du siècle dernier en brique donnant sa véritable structure à la place soit de belles demeures de villégiatures. Seul l'angle avec la rue du Port qui abrite une PMI n'est pas valorisé.

• Les besoins

Les besoins sont principalement orientés vers le développement d'une centralité retrouvée : densité maîtrisée, mixité assurée, dynamisme économique.

- La constitution d'un front urbain cohérent en terme d'alignement et de hauteur mais aussi respectueux des tissus pavillonnaires qu'il borde.
- Promouvoir le développement économique en favorisant les commerces en rez-de-chaussée des immeubles.
- Favoriser un travail architectural sur le bâti pour améliorer l'esthétique de ce linéaire structurant.
- Redéfinir l'avenue Gallieni comme un boulevard urbain dans une ambiance urbaine apaisée qui permette les liaisons entre Polangis et Palissy.

2.2. Les déplacements : état des lieux

La commune de Joinville-le-Pont est bien desservie. Quelques chiffres préliminaires dans les modes de déplacement (1999) :

% utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :

- domicile à Joinville-le-Pont: 36.4%
- travail à Joinville-le-Pont: 24.5%

% utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail:

- domicile à Joinville-le-Pont: 6.6%
- travail à Joinville-le-Pont: 10.8%

% utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :

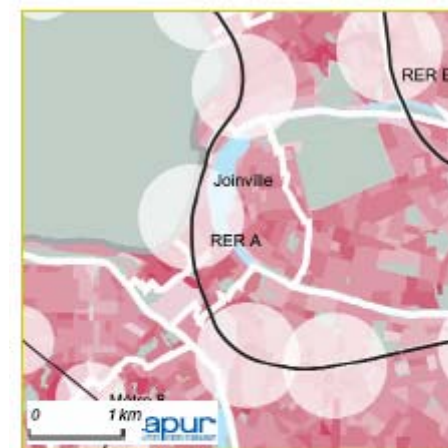
- domicile à Joinville-le-Pont: 40.1%
- travail à Joinville-le-Pont: 45.3%

Taux de motorisation des ménages : 72.4%

Le réseau de transport en commun ferroviaire (Réseau Express Régional) et le réseau bus

La ligne A du RER Saint-Germain-en-Laye/Poissy/Cergy et Boissy-Saint-Léger/Chessy dessert la gare de Joinville-le-Pont sur la branche A2 (Boissy-Saint-Léger). Cette ligne, et notamment la gare RER de Joinville-le-Pont, accueillent un important flux de passagers venant de Joinville-le-Pont (environ 12 500 entrants journaliers en 2000), mais également des communes desservies par les lignes d'autobus. La voie ferrée RER constitue une coupure sensible dans le tissu urbain de Joinville-le-Pont, malgré les aménagements piétonniers.

L'emplacement de l'actuelle gare RER se situe à la croisée d'axes importants (RN 186 et rampes d'accès à la RN 4/A4), constituant un passage délicat pour le trafic aux heures de pointes (accentué par les traversées des voyageurs sortant de la gare).



La desserte par les transports en commun : zone desservie par rapport à la densité cumulée de population et d'emplois salariés

(Source : APUR)



La gare RER et l'avenue Jean Jaurès vont faire l'objet d'un réaménagement prévu par le Contrat de Pôles.

Plusieurs lignes d'autobus quadrillent la ville :

N° 101 : Gare RER de Joinville-le-Pont/Camping de Champigny-sur-Marne avec 5 arrêts à Joinville-le-Pont.

N° 106 : Gare RER de Joinville-le-Pont /Gare de Villiers-sur-Marne avec 3 arrêts à Joinville-le-Pont.

N° 108 : Gare RER de Joinville-le-Pont / Champigny-sur-Marne Jeanne Vacher avec 3 arrêts dans la ville.

N° 110 : Gare RER de Joinville-le-Pont /Gare de Villiers-sur-Marne avec 3 arrêts à Joinville-le-Pont

N° 201 : Gare RER de Joinville-le-Pont / Champigny-sur-Marne /Diderot – La Plage avec 3 arrêts dans la ville.

N° 281 : Gare RER de Joinville-le-Pont /Créteil Europarc-Créteil La Source avec 1 arrêt au niveau de la commune de Joinville-le-Pont.

N° 112 : Château de Vincennes/La Varenne – Chennevières avec 5 arrêts au niveau de la commune de Joinville-le-Pont.

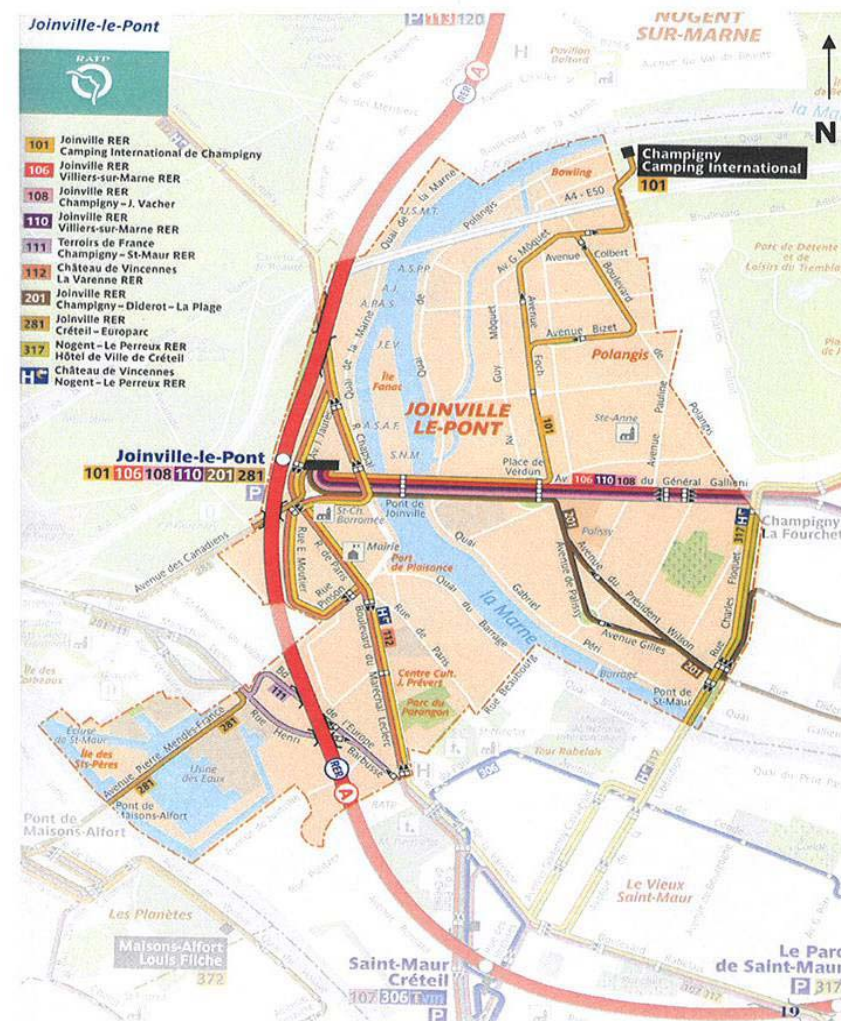
N° 317 : Hôtel de Ville Créteil/Gare Nogent le Perreux

Noctambus : lignes N33 et N35

Ligne APTR : Rozay-en-Brie/Château de Vincennes avec 3 arrêts sur la ville.

Un diagnostic UFR (Utilisateurs de Fauteuils Roulants) a été réalisé en octobre 2005. Son bilan montre que 5 arrêts de bus sur 35 seulement sont accessibles aux UFR. La ligne 201 est ouverte aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite). L'accessibilité de la gare pour les PMR a été réalisée en 2006,

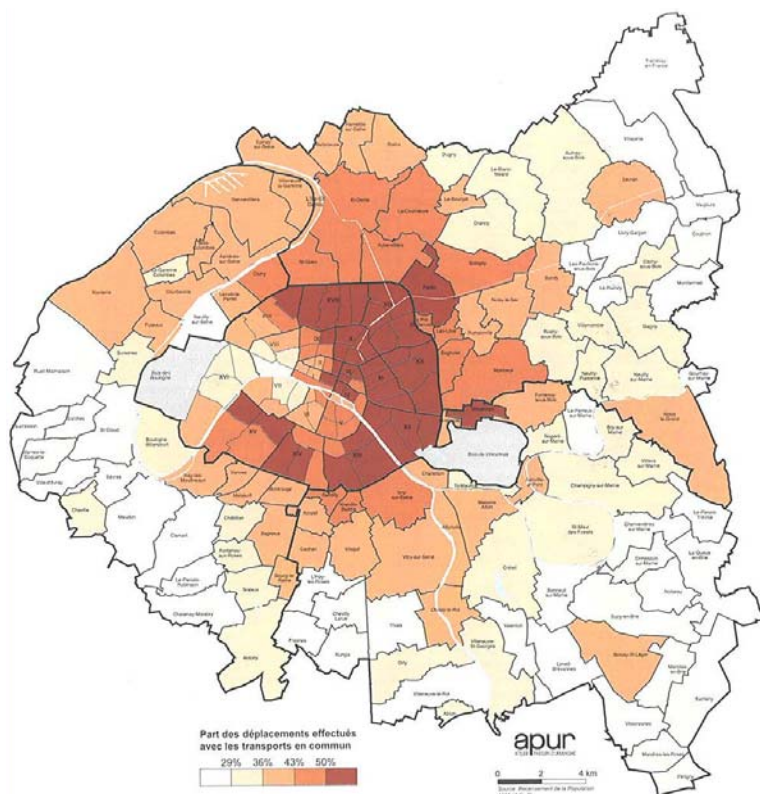
mais il est prévu de remplacer les portes battantes par des portes automatiques.



Réseau Bus de la RATP sur Joinville, source communale

Par ailleurs, la ligne 108 est susceptible de figurer au réseau principal autobus en cours de définition par la DDE, le Conseil Général du Val de Marne et la RATP, dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains.

Des études en vue de la requalification en boulevard urbain de la RN 4 entre la gare de Joinville-le-Pont et Champigny-sur-Marne sont en cours dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains et du Contrat de Plan. Le Comité de Pilotage de l'axe RN 4 a élaboré un projet de « Contrat d'axe RN 4 » dont le contenu pour Joinville est décrit au chapitre suivant.



Selon l'étude réalisée par l'APUR pour l'Ile de France, la part des transports en commun pour les Joinvillais est comprise entre 36 et 43%

Un axe autoroutier

L'autoroute A4/A86 traverse la Marne en aérien au Nord de Joinville-le-Pont et supporte un trafic journalier de plus de 280 000 véhicules. Cette autoroute est saturée en heure de pointe en direction de Paris, depuis l'entrée de Collégien (77), mais également en direction de la province jusqu'à hauteur de Nogent-sur-Marne parfois jusqu'à Gagny.

L'autoroute A4 affecte directement la partie haute de la commune pour le trafic qui vient de la province, et indirectement la commune dans sa partie basse pour le trafic venant de Paris par la sortie Nogent-sur-Marne/Saint-Maur-des-Fossés.

Source : Etat



L'axe autoroutier, dans le cadre de la dynamisation du tronçon commun A4/A86, fait l'objet en 2004-2005 d'une transformation « in situ » destinée à fluidifier la circulation sans extension d'emprise en utilisant les bandes d'arrêt d'urgence. Le projet de « doublement » de l'axe est abandonné au profit d'un projet visant prioritairement les questions environnementales.

Les axes routiers

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

- La RN 4 issue de l'A4 (avenue des Canadiens, rue Jean Mermoz, carrefour de la résistance, pont de Joinville, Place de Verdun, avenue du Général Gallieni) relie Paris et le centre de Joinville-le-Pont en radiale vers l'Est avec un trafic moyen de 37 000 véhicules/jour en 2006 et de 10% de poids lourds au pont de Joinville-le-Pont.

- La RN 186 (rue Jean Jaurès, rue de Paris, boulevard du Maréchal Leclerc, rue Chapsal) de Nogent-sur-Marne, s'écoule ensuite vers Créteil via Saint-Maur-des-Fossés. Elle constitue ainsi une rocade pour Paris (le trafic suivant la lisière du bois de Vincennes depuis la porte de Vincennes). La RN 186 dessert les quartiers centraux de la rue de Paris, passant à quatre voies : rue Jean Jaurès et de Paris (où se situe l'Hôtel de Ville) (15 000 véhicules / jour) et boulevard du Maréchal Leclerc (12 810 véhicules / jour en 2003).

- Les axes secondaires ont également une importance non négligeable, notamment :

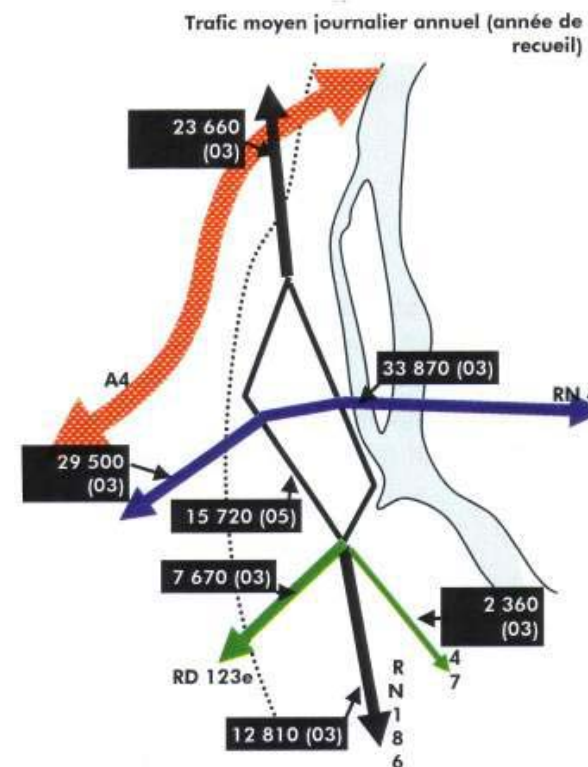
La RD 40b-RD 123 (boulevard de l'Europe, rue Henri Barbusse) supportant un trafic journalier de 21 670 véhicules en 2003.

La RD 45a (quai du Barrage) : 11 731 véhicules par jour.

La R 123 (avenue Kennedy) : 10 930 véhicules par jour.

La R 45 (rue Charles Floquet).

Signalons que la configuration actuelle du réseau ne permet pas de trouver des itinéraires de substitution corrects qui pourraient déporter une partie des véhicules (surtout pour la RN 4 et la RN 186).



Source : CODRA pour la commune

Le stationnement

En 1999, pour l'ensemble des ménages de Joinville-le-Pont, ont été recensées plus de 6 100 voitures. A Joinville, le problème du stationnement dans les secteurs à forte densité de commerces et d'équipements s'avère d'autant plus délicat qu'il se conjugue avec les axes à fort trafic de transit.

Dans les secteurs pavillonnaires, outre le stationnement généré par les résidents, Joinville-le-Pont doit également supporter le stationnement occasionné par :

- la présence des bords de la Marne et ses lieux de plaisance,
- les habitants de communes plus éloignées de Paris qui prennent les transports en commun à partir de Joinville-le-Pont.

On peut distinguer différents modes de stationnement à Joinville-le-Pont :

- Sur la voirie : Le long des voies où le stationnement est en partie gratuit et en partie autorisé en Zone Bleue dans le centre ville.

- Dans les parcs de stationnement : treize parcs de stationnement publics peuvent être recensés sur la ville :

- Place du 8 Mai 1945	150 places
- 26 rue de Paris, face à l'Hôtel de Ville	60 places
- Parking communal, sous l'Hôtel de Ville	52 places
- Parking « des Guinguettes »	300 places
- Parking avenue des Platanes	25 places
- Parking angle 42e de ligne/Charles Floquet	12 places

- Parking Brossolette	10 places
- Parking des « Canadiens » (îlots B+C)	123 places
- Parking du RER	217 places
- Commerces de l'îlot Wilson	86 places
- Quai de la Marne	20 places
- Quai du Barrage	11 places
- Parking Floquet	25 places

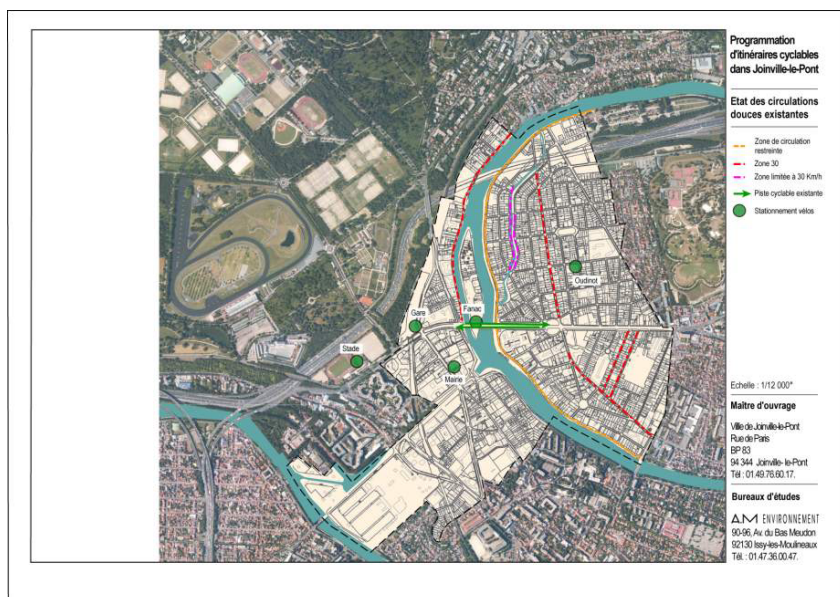
Soit au total près de 1 074 places de stationnement publiques et gratuites (sauf pour la gare RER) concentrées essentiellement près des noyaux commerciaux.

- Dans les parcs de stationnement privés d'immeubles : les règles de stationnement de l'article 12 précisent actuellement dans le POS en vigueur les normes de stationnement suivantes : 1 à 2 places de parking par logement, 15% de la SHON pour l'industrie, 40% de la SHON pour les bureaux.

Les circulations douces

Joinville a peu d'aménagements permettant aux déplacements doux (cycle et piétons) d'emprunter des itinéraires maillés. Les principaux aménagements concernent le quai Gabriel Péri et quelques rues traitées en zone 30.

Le Quai de Polangis est fermé à la circulation générale les samedi, dimanche et jours fériés.



2.3. Les déplacements: perspectives d'évolution

Le tronc commun A4/A86

Plusieurs solutions avaient été envisagées pour améliorer les conditions de circulation des véhicules qui empruntent quotidiennement le tronc commun aux autoroutes A4 et A86 :

- La prévision d'aménagements dès l'origine

Dès la construction de l'autoroute A4 au début des années 70, un projet de route à 2x3 voies encadrant l'autoroute A4 était prévu.

- La solution aérienne

Une solution aérienne assurant la continuité de l'autoroute A86 (doublement des viaducs de Joinville-le-Pont) a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en 1989. L'opposition des riverains et des élus locaux a amené l'Etat à envisager un nouveau projet.

- La solution souterraine

Une solution souterraine, par le biais de deux tranchées couvertes d'environ 1,5 Km passant sous la Marne à Joinville-le-Pont, a ainsi été proposée. La Déclaration d'Utilité Publique, prononcée le 20 novembre 1998, a été prorogée jusqu'en 2008.

Une évaluation positive des conditions actuelles de circulation (suite à la mise en place du projet « 5^{ème} voie » dynamique sur la bande d'arrêt d'urgence) a conduit l'Etat à mettre en œuvre un nouvel aménagement du tronc commun aux autoroutes A4 et A86. La priorité est donnée à la protection des riverains contre le bruit et à l'intégration environnementale de cette section d'autoroute. La concertation préalable s'est déroulée jusqu'au 20 décembre 2006.

Les aménagements qui seraient ainsi envisagés dans le cadre du nouveau projet portent sur les points suivants :

- L'opportunité de rétablir une bande d'arrêt d'urgence ? La question de l'opportunité du rétablissement de la bande d'arrêt d'urgence qui permettrait un fonctionnement du tronc commun à 2 x 5 voies en permanence est posée. La commune, le Comité de défense et les riverains s'y opposent fermement.

- Les protections phoniques. Le projet prévoit la mise en place d'écrans acoustiques sur les zones sensibles du tronc commun :
 - Sur le côté Est de l'autoroute dans la section au droit du bois de Vincennes, pour protéger en particulier les immeubles collectifs de grande hauteur situés sur les communes de Saint-Maurice et de Joinville-le-Pont.
 - Au niveau de la traversée de Joinville-le-Pont où seraient installés, sur des structures accolées aux viaducs existants, des écrans à casquettes destinés à protéger le quartier pavillonnaire de Polangis à Joinville, ainsi que les habitations des coteaux de Nogent.
- Les aménagements paysagers. Des propositions seront étudiées dans le cadre de cette concertation :
 - L'aménagement des talus et des emprises autoroutières près du Bois de Vincennes.
 - L'aménagement des délaissés situés sur les communes de Joinville-le-Pont (quartier de Polangis) et de Champigny.
- La prise en compte des circulations douces : l'opportunité de créer une nouvelle liaison douce entre les deux pôles de loisirs importants que sont le bois de Vincennes et le Parc du Tremblay sera étudiée.
- Le traitement des eaux. Le traitement des eaux de ruissellement actuellement rejetées par l'autoroute directement dans la Marne sera également un des aspects du projet soumis à la cette concertation. Trois stations de stockage et de traitement des eaux seront proposées

Le projet Est TVM

Le prolongement de la ligne du TRANSVAL de Marne vers Noisy-le-Grand Mont-d'Est, permettant de relier banlieues Est et Sud, évitant ainsi à de nombreux actifs de passer par Paris, est actuellement en phase d'étude sur son extension à l'Est.

Cette étude porte sur la nature du tracé à adopter et comporte des hypothèses de travail. La commune souhaite que le tracé retenu rue Charles Floquet (RD 45) sur les réserves foncières qui ont été prévues à cet égard par le Département ne se réalise pas au détriment du tissu urbain existant et des riverains. Il est donc nécessaire d'étudier un projet sans site propre sur le petit pont et quelques aménagements ponctuels aux carrefours, sur l'avenue Charles Floquet, tout en favorisant les aménagements pour les piétons et



les cycles. Les bus amenés à circuler sur l'itinéraire doivent être des bus standard en site banalisé, avec des aménagements ponctuels proposés. La commune s'est aussi opposée à toute expropriation.

Un nouveau projet est soumis à concertation préalable : *« Dans l'avenue Charles Floquet, à la limite entre les communes de Champigny-sur-Marne et Joinville-le-Pont, des aménagements localisés de couloirs d'approche avec priorité aux feux permettront de contribuer aux performances globales de l'offre de transport. »* (Source : STIF)

Orbival ou métrophérique

Le Conseil Général du Val-de-Marne soutient le projet de ligne de métro ORBIVAL pour traverser le Val-de-Marne en 30 minutes et permettre de se déplacer dans la zone dense sans repasser par Paris.

Ce métro d'environ 21 kilomètres relierait Cachan à Fontenay-sous-Bois en passant par Villejuif, Vitry-sur-Seine, Alfortville, Maison-Alfort, Créteil, Saint-Maur-des-Fossés, Champigny-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Le Perreux. Il permettrait de croiser les lignes du RER B, C et D et les deux branches de la A et la E. Il permet également une correspondance avec les lignes 7 et 8 du métro et avec les TCSP actuels ou futurs de la RN 7, de la RN 305, de la RN 19 et de la RN 303.

Selon les premières études menées par le Conseil Général du Val-de-Marne, cette ligne pourrait accueillir plus de 250 000 voyageurs par jour. 20% de la population pourrait dès lors préférer ce transport en commun à la voiture soit 40 000 voitures en moins.

Le Plan de Déplacement Urbains : axe et pôle

- Le projet du Contrat d'axe RN 4

Les actions d'investissement « PDU » en faveur de l'axe RN 4 sont programmées sur l'ensemble du parcours reliant les pôles de Joinville-le-Pont à Pontault-Combault. L'axe RN 4 est décomposé en deux sections. Pour la partie Ouest de Joinville-le-Pont à Champigny-sur-Marne, le programme prévoit une amélioration de la qualité des services au sein d'une offre de transport considérée comme importante.

Le projet se distingue sur Joinville en deux tronçons :

Le pont de Joinville, pour lequel il est proposé de créer un site propre pour le bus en direction de Paris, et de conserver deux fois deux voies de circulation générale.

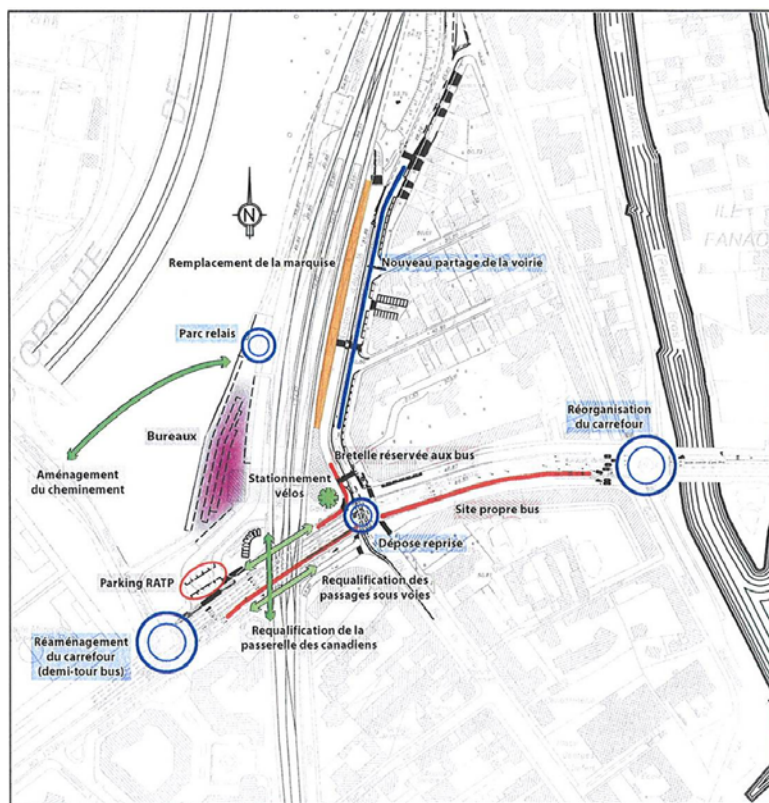
Le secteur entre la place de Verdun et la Fourchette de Champigny, pour lequel des propositions ont été élaborées, s'articulant toutes autour d'un site propre bus.

- Le comité de pôle RER

Le diagnostic a mis en évidence une cadence élevée de la desserte RER, une offre de bus en rabattement conséquente, de fortes coupures autour du pôle et un trafic routier important. L'aire d'influence locale est très importante avec 86% des entrants en provenance de Joinville. Ce pôle d'échange multimodal est caractérisé par un mode de déplacement par marche à pied qui représente 46% des rabattements. Le vélo

reste néanmoins marginal et l'accessibilité aux PMR est difficile. Des actions précises ont été définies envisagés :

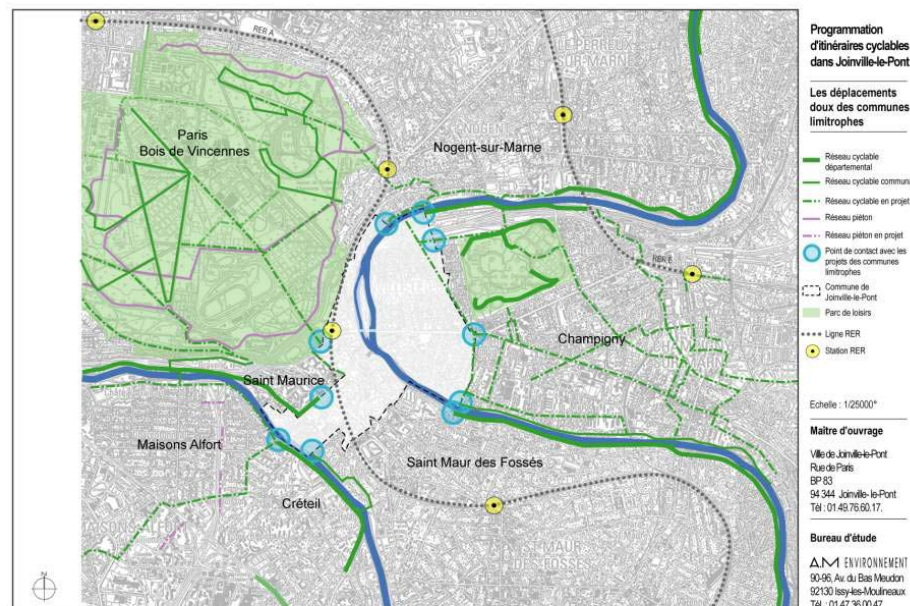
- Réserver une bretelle d'accès à la RN4 aux bus.
- Réaménager les carrefours "Canadiens", "Pyramide", "Résistance".
- Rénover le cheminement sous la voie ferrée.
- Développer l'offre de stationnement vélo.
- Requalifier la passerelle des "Canadiens".
- Aménager les abords de la gare.



Source : CODRA pour le Comité de Pôle RER

Les Circulations douces

La commune élabore un projet de « Schéma Communal de Liaisons Douces ». Une orientation d'aménagement est proposée.



Source : AM Environnement pour la commune

Les objectifs de la commune sont de proposer un programme d'actions pour notamment relier les quartiers entre eux; lier le Bois de Vincennes avec les bords de Marne et le Parc du Tremblay ; rejoindre les itinéraires des communes voisines. Joinville est un nœud de communication. C'est donc une articulation indispensable aux différents itinéraires. La

commune se confronte par contre à deux difficultés techniques : le dénivelé et l'étroitesse de certaines rues qui pose le débat stationnement contre liaison douce.

Le stationnement

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan de circulation, la commune définit sa politique de stationnement. Le stationnement est un outil primordial de la politique de déplacements dans une commune. C'est un levier incontournable pour gérer les déplacements des différentes catégories d'usager : migrants ou pendulaires (les actifs), résidents et les chalands/visiteurs. La question du stationnement est d'autant plus délicate qu'elle se pose en première couronne parisienne où les besoins sont exacerbés et parfois contradictoires. Il s'agit en effet de concilier le report modal des actifs, la vitalité du centre ville (« no parking, no business ? »), et de répondre à la demande des résidents motorisés.

Force est de constater qu'à Joinville-le-Pont, les défis en matière de stationnement sont nombreux. Les études menées notamment dans les Hauts de Joinville mais aussi le ressenti des Joinvillais lors de la concertation sur le PLU montrent que les outils mis en place sont peu lisibles.

Le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France assigne 5 objectifs à la politique de stationnement public :

- Privilégier le stationnement des résidents (jour, nuit)
- Assurer le stationnement des visiteurs

- Dissuader le stationnement des pendulaires en centre-ville notamment en zone dense pour privilégier un rabattement alternatif
- Encourager les usagers moyenne durée à se reporter sur les parcs en ouvrage
- Faire respecter la réglementation.

Quelques exemples d'actions :

- Pour les migrants, contraindre le stationnement à la gare RER de Joinville-le-Pont par une diminution de l'offre (action demandée dans le cadre du Comité de Pôle RER).
- Pour les chalands : mieux dimensionner la zone bleue et permettre un taux de rotation important.
- Pour les résidents : assurer une offre de stationnement résidentiel cohérent notamment via des règles d'urbanisme (article 12 du règlement) mais aussi la construction d'un parking public dans les Hauts de Joinville.

2.4. Les équipements

Les équipements scolaires

La commune accueille sur son territoire 4 écoles maternelles, 4 écoles primaires et 2 collèges. Il n'y a pas de lycée public mais un lycée technique (ITG Val-de-Beauté), un institut confessionnel (école APMR) et une école Montessori.

	Classes	Effectifs 2006	Nb moyen enfant/Classe
Maternelle			
Jean de la Fontaine	4	102	25,5
Centre	7	195	27,9
P'tit Gibus	6	169	28,2
Jougla	7	203	29
TOTAL	24	669	27,7
Primaires			
Oudinot	15	402	26,8
Parangon	7	177	25,3
B Palissy	9	223	24,7
E. Voisin	8	212	26,5
TOTAL	39	1014	25,8
Collèges			
J. Charcot	11	265	24,1
Centre	18	430	23,9
TOTAL	29	695	24

Nombre de classes en primaire	1985	1996	2006
Bas de Joinville	19	21	24
Hauts de Joinville	25	16	15
Ville	44	37	39

En 20 ans, Joinville a perdu 5 classes de primaires, mais le différentiel est frappant. On en compte 5 de plus dans le bas de Joinville (Polangis et Palissy), tandis qu'on en dénombre 10 de moins dans les quartiers du haut de Joinville. Cette

disparité conduit à équilibrer les effectifs entre les deux parties de la ville. Sur les écoles maternelles on constate que les classes sont plus chargées dans le Bas et les effectifs du collège du bas sont plus importants que ceux du Hauts.

Cette tendance s'explique notamment par l'apport massif de nouveaux logements dans le Bas de Joinville avec la réalisation du quartier des Studios. Le renouvellement de la population dans les quartiers pavillonnaires est aussi un facteur à prendre en compte.

- Les besoins

La structure éducative joinvillaise possède une capacité assez importante même si les établissements du Bas de Joinville saturent. Les classes des écoles primaires sont assez peu chargées (autour de 26/27 élèves en moyenne); alors qu'une majorité de classes d'autres établissements scolaires posent des problèmes de sureffectif dans d'autres communes (30 à 35 élèves par classe).

Il n'y a donc pas de besoins en terme de nouveaux équipements. Il s'agira d'optimiser les équipements du bas de Joinville pour tendre à une capacité maximale et répartir géographiquement la demande pour profiter de la capacité offerte par les équipements du haut.

La petite enfance

Les équipements dédiés à la petite enfance sur la commune sont (chiffres au 31/12/2005) :

	Nombre	Gestionnaires	Nb. de places
Crèches			
Collective	3	CCAS	56
Familiale	1	CCAS	30 à 32
Parentale	1	Association	15
Halte garderie			
Collective	1	CCAS	20
Multi accueil			
Collectif	1	CG 94	60

Par ailleurs 82 assistantes maternelles agréées travaillent sur la commune soit 191 enfants accueillis.

Nombre de demandes de places en structure d'accueil								
	CF	MCC	MCS	CEO	HGT	CCG	CP	Total
2003	132	20	15	45	199	143	9	563
2004	140	11	17	58	193	142	12	573
2005	162	12	11	61	207	171	19	643

Nombre d'admission								
	CF	MCC	MCS	CEO	HGT	CCG	CP	Total
2003	30	0	0	13	138	45	8	234
2004	31	2	0	13	136	32	5	219
2005	31	2	1	7	141	32	6	220

CF : crèche familiale/MCC : Mini crèche des Canadiens/MCS : Mini crèche des Studios/CEO : Crèche Estienne d'Orves/HGT : Halte Garderie des Trampolines/CCG : Crèche Conseil Général 94/CP : Crèche Parentale

L'offre d'accueil des jeunes enfants est répartie de façon homogène sur le territoire de la commune. Ainsi 3 structures

(crèche départementale, mini crèche des Canadiens et crèche parentale des Petits Pinsons) sont établies dans le haut de Joinville ainsi que 4 assistantes maternelle municipales, et 3 structures (Crèche Estiennes d'Orves, halte garderie Trampoline et crèche familiale) sur le bas de Joinville avec 11 assistantes maternelles municipales.

La commune a aussi une PMI (Protection Maternelle et Infantile) qui proposent aux jeunes parents une assistance et un accompagnement médical pour les tout petits.

- Les besoins

Malgré une offre structurante la commune doit relever de nouveaux défis.

L'augmentation progressive du nombre de naissances (217 en 2001, 235 en 2002, 247 en 2003 et 255 en 2004, 263 en 2005), une demande importante et la restructuration des Hauts de Joinville ont pour conséquence un besoin important.

La construction d'une nouvelle offre dans le quartier des Hauts de Joinville est nécessaire.

La jeunesse

La commune compte plusieurs centres de loisirs (CL) :

- 2 CLSH primaire (Vacances d'été, petites vacances et mercredis) gérés par la commune. Le premier, CL Egalité, est situé dans la résidence Egalité. Il accueille les 8/12 ans. D'une capacité de 16 enfants, il ouvre 120 jours par an. Le

deuxième, CL Les Lutins, est situé boulevard de l'Europe. D'une capacité de 24 enfants, il ouvre lui aussi 120 jours/an.

- 1 CLHS Ados, Le chalet, situé au même endroit que le CL Les Lutins. D'une même capacité, il accueille prioritairement la tranche 12/18 ans.

- Chaque école maternelle à ensuite un centre de loisirs d'où une répartition adaptée au territoire joinvillais.

On compte aussi un Point Information Jeunesse (PIJ).

- Les besoins

Pour les adolescents, un service accueil excentré est ouvert. Il existe une faiblesse sur les équipements jeunesse. Des projets dans le cadre d'un Contrat Temps Libre sont prévus.

Les équipements sportifs

La commune de Joinville-le-Pont possède 2 gymnases (Emile Lecuirot et Pierre François), le stade J.P. Garchery appartenant à la Ville de Paris et concédé à la commune par un bail en location (jusqu'en 2016). Les deux collègues disposent, dans leurs locaux, d'un gymnase chacun (gymnase Chapou et gymnase Charcot).

Ces équipements fonctionnent à plein régime, toutes les plages horaires sont occupées par diverses activités sportives scolaires ou associatives.

Il faut également mentionner l'importance des installations destinées à la pratique de l'aviron qui possèdent un caractère patrimonial à Joinville-le-Pont. A ce titre il faut citer Joinville Eau Vive et l'Aviron Marne et Joinville qui forment des rameurs de haut niveau.

La danse est une activité qui connaît une croissance importante ces dernières années (400 inscriptions).

A proximité immédiate de Joinville on trouve le Parc interdépartemental du Tremblay situé sur la commune de Champigny-sur-Marne qui regroupe de très nombreuses installations : parcours de golf, 17 cours de tennis, 9 terrains de football, etc.

- Les besoins

Le gymnase P. François connaît des difficultés de fonctionnement. Sa configuration ne permet pas une polyvalence importante et il ne permet pas l'organisation de compétitions. Il conviendrait de doter le Haut de Joinville d'un gymnase plus complet. Dans le même temps, il faut noter l'absence de terrain d'évolution extérieur.

Les équipements dédiés à la danse ne sont pas adéquats et ne répondent pas aux besoins exprimés par la population.

Le Lycée ITG Val-de-Beauté a exprimé son besoin de disposer d'un équipement sportif propre.

Les équipements associatifs et culturels

La commune est dotée de plusieurs équipements structurants.

- Une bibliothèque Louis Aragon (située en rez-de-chaussée et sous-sol de la mairie) comprenant une section adultes et une section enfants.

- Une salle des congrès servant de salle de spectacle d'une capacité de 350 places : "salle Pierre et Jacques Prévert" (Théâtre, Cinéma, Expositions). Cette salle se situe au sein de l'hôtel de ville. Vite saturée dans le cadre d'événements de rassemblement, elle n'est pas aujourd'hui adaptée aux activités théâtrales ni à la danse. Cette salle sera occupée 188 fois en 2006 hors séances de cinéma. C'est 66% fois plus que le taux d'occupation d'il y a 4 ans. Elle n'est pas non plus accessible aux personnes à mobilité réduite.

- Au sein de l'Hôtel de Ville se trouvent également une salle des fêtes de 530 m² et deux halls d'exposition (RDC et 1^{er} étage) ainsi qu'un espace multimédia. Parallèlement à cela, d'autres salles sont disponibles telles que « le Hall de l'Horloge » au 1^{er} étage et « La Paillote » au 2^e étage.

- L'Ecole de Musique Danse et Art Dramatique d'une capacité de 95 personnes accueillent actuellement près de 600 élèves (sur des plages horaires décalées), la salle Julien située également sur l'île Fanac, d'une capacité de 30 personnes, est utilisée comme salle de réunion. Le « Club Fanac » implanté sur l'île dispense également des activités créatives et récréatives (poterie, peinture, couture) et peut accueillir 33 personnes.

En outre, il faut signaler que des structures d'animation de quartiers existent au sein de la résidence Espérance ou de la Cité Egalité.

Pour les associations, de nombreux sites éclatés sur le territoire joinvillais ou à l'hôtel de ville sont à disposition.

• Les besoins

La commune souhaite se doter d'un équipement associatif et culturel structuré autour d'une salle de spectacle (500 à 700 places) et de salles associatives. La modularité doit être recherchée ainsi que la synergie avec l'hôtel de ville.

Par ailleurs une réhabilitation/mise aux normes de la salle des congrès et de la salle des fêtes est prévue.

Les équipements de santé

Il existe sur la commune de Joinville-le-Pont de très nombreuses spécialités médicales (en libérale) et des laboratoires d'analyse.

La ville accueille aussi un CAT et un centre des paralysés de France.

Les équipements culturels

Le territoire Joinvillais comprend deux églises, un temple protestant, une synagogue, un temple bouddhiste.

Les équipements à destination des personnes âgées

Concernant l'hébergement des personnes âgées on peut recenser sur la commune :

- 3 résidences pour personnes âgées (J. Jaurès, Wilson, Dagoty) qui accueillent 130 résidents environ
- 2 maisons de retraite privées accueillent près de 200 résidents (49 et 51/53 quai de la Marne).

La ville permet un niveau d'accueil des personnes âgées satisfaisant puisqu'elle compte, domaine public et privé confondus, plus de 300 places pour les résidents. Par ailleurs la ville a une convention avec la résidence de l'Abbaye située à Saint-Maur-des-Fossés.

Le réseau câblé

La commune est traversée du sud au nord et d'est en ouest par IRISE qui est l'infrastructure métropolitaine de télécommunications du SIPPAREC. C'est un réseau de fibre optique qui permet le développement du très haut débit. La fibre optique permet un débit de données beaucoup plus important que le réseau de cuivre classique des lignes téléphoniques (technologie haut débit du type ADSL). L'opérateur à Joinville est NC Numéricable. La commune a beaucoup travaillé sur le développement du câblage de la commune.

Elle prépare d'ailleurs l'avenir en posant systématiquement des fourreaux pour ces câbles lors des opérations d'éclairage

public. NC Numéricable offre aujourd'hui principalement une offre télévision.

- Les besoins
 - Accélérer le câblage des parties de territoire restantes qui sont prioritairement les quartiers pavillonnaires.
 - Développer le télétravail.

PARTIE 2 : DIAGNOSTIC SOCIO ECONOMIQUE

Ce diagnostic est en majeure partie basé sur le recensement INSEE 1999. Les résultats, même partiels, des derniers recensements ne sont pas disponibles à la date de rédaction de ce rapport. Ils seront disponibles en 2008 puis tous les ans.

1. La population

1.1. Evolution démographique

Après avoir connu une augmentation dans la période d'après-guerre, les années 1960 marquent le début de la décroissance de la population à Joinville-le-Pont qui va durer jusqu'en 1990 où elle se stabilise pour connaître une légère augmentation dans la période intercensitaire 1990-1999.

La baisse de la population observée pendant les périodes précédentes semble donc enrayée. En effet, après avoir perdu 674 habitants dans la période 1975-1982 et 277 habitants entre 1982 et 1990, la dernière période connaît une augmentation de 460 habitants, soit un taux d'accroissement de 2,76% sur la période ou un taux d'évolution global en moyenne annuelle de 0,30%.

L'évolution de la population, ou composante du taux de variation, est liée aux deux importants mouvements suivants :

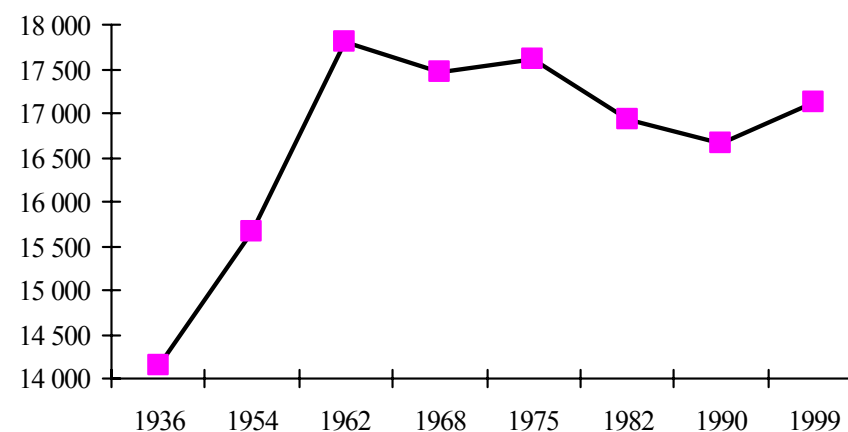
- Le mouvement naturel de la population, qui correspond au mouvement des naissances et des décès.

- Le solde migratoire, qui correspond aux mouvements des habitants qui arrivent et ceux qui partent de la commune dans la période considérée.

L'analyse des composantes du taux de variation montre que le solde naturel, excédent des naissances vis-à-vis des décès, est toujours positif depuis 1982 avec une légère baisse dans les périodes 1975 à 1990 pour remonter dans la période récente et franchement augmenter en 2004/2005 (solde naturel de 76 en 1999 contre 139 en 2005).

Le solde migratoire est toujours négatif sur l'ensemble des périodes, ce qui veut dire que le nombre des départs excède celui des arrivées. Néanmoins, un ralentissement des départs amorcé

Population joinvillaise	
1936	14 151
1954	15 657
1962	17 797
1968	17 467
1975	17 608
1982	16 934
1990	16 657
1999	17 117



Evolution du nombre d'habitants entre 1936 et 1999

dans la période 82-90 se confirme dans la période récente. Il correspond à la mise en chantier de logements neufs des ZAC des « Canadiens » et des « Studios » qui ont permis de compenser l'excédent des départs des habitants de la commune.

Evolution démographique						
	1962- 1968	1968- 1975	1975- 1982	1982- 1990	1990- 1999	99- 2005
Naissances	1 602	1 968	1 670	1 759	2 217	1 692
Décès	1 038	1 169	1 230	1 368	1 464	967
Solde naturel	564	799	440	391	753	725
Solde migratoire	-894	-658	-1 114	-668	-293	-
Variation totale	-330	141	-674	-277	460	-

	Evolution de la population		
	1954	1990	Evolution en %
Saint-Maur-des-Fossés	64387	77104	19,8
Nogent-sur-Marne	23581	25258	7,1
Saint-Maurice	11134	11253	1,1
Champigny-sur-Marne	36903	79462	115,3
Créteil	13793	82110	495,3
Maisons Alfort	40358	53377	32,3
Joinville-le-Pont	15657	16647	6,3
Val-de-Marne	77435	1215398	58,4

Ce tableau met en évidence les évolutions de la population des communes limitrophes du Val-de-Marne, de 1954 à 1990. La population de Joinville-le-Pont a augmenté de 6,3% au

cours de cette période. Cette évolution apparaît comme l'une des plus faibles vis-à-vis des communes voisines.

En effet, seules les communes de Nogent-sur-Marne et Saint-Maurice fortement urbanisées ont obtenu des évolutions comparables. Les autres communes au tissu urbain similaire (Maisons-Alfort et Saint-Maur-des-Fossés) ont connu une évolution plus marquée. Les communes disposant dans les années 50-60 d'un foncier important ont vu leur population doubler, voire quintupler grâce à la construction massive de HLM permettant l'éradication des logements insalubres (bidonvilles de Champigny-sur-Marne) et le relogement de parisiens.

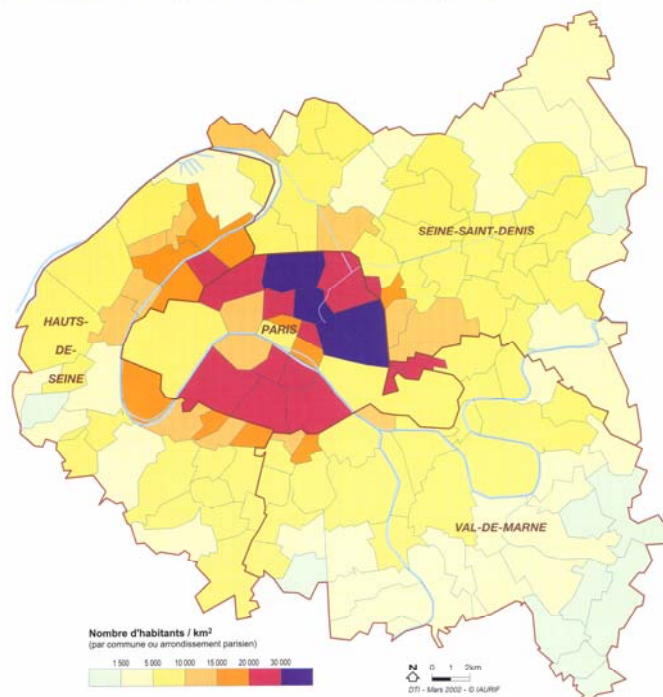
1.2. Densité de population

Densité de population des communes du Val-de-Marne
Unité : nombre d'habitants au km²

	1990	1999
Saint-Maur-des-Fossés	6 863	6 495
Nogent-sur-Marne	9 017	10 068
Saint-Maurice	7 802	8 915
Champigny-sur-Marne	7 034	6 570
Créteil	7 182	7 188
Maisons-Alfort	9 921	9 499
Joinville-le-Pont	7 351	7 442
Val-de-Marne	4 961	5 009
Paris	20 421	20 125

En 1999, avec 17 117 habitants pour 230 hectares, la densité est de 7 442 habitants/Km². En terme de densité de population, on distingue nettement les communes limitrophes de Paris qui subissent une pression plus importante des communes plus éloignées qui ont une densité plus faible. Pour une commune directement voisine de la capitale, Joinville-le-Pont a une densité de population relativement modeste vis-à-vis de Nogent ou Saint-Maurice. Elle représente par contre 1,5 fois la densité du département.

Nombre d'habitants / km² (par commune ou arrondissement parisien)



Densité de population par quartier (INSEE 1990/1999)						
Quartier	Pop. 90	Pop. 99	Superficie	Densité 90	Densité 99	Différentiel (%)
Fanac	119	98	0,036	3306	2722	-17,6
Paris	1903	2296	0,135	14096	17007	20,7
Vautier	1891	1836	0,171	11058	10737	-2,9
Marne	1637	1466	0,185	8849	7924	-10,4
Europe	3362	3032	0,432	7782	7019	-9,8
Palissy	3696	4266	0,422	8758	10109	15,4
Polangis	4302	4354	0,697	6172	6247	1,2
Total	16910	17348	2,1	8052	8261	2,6

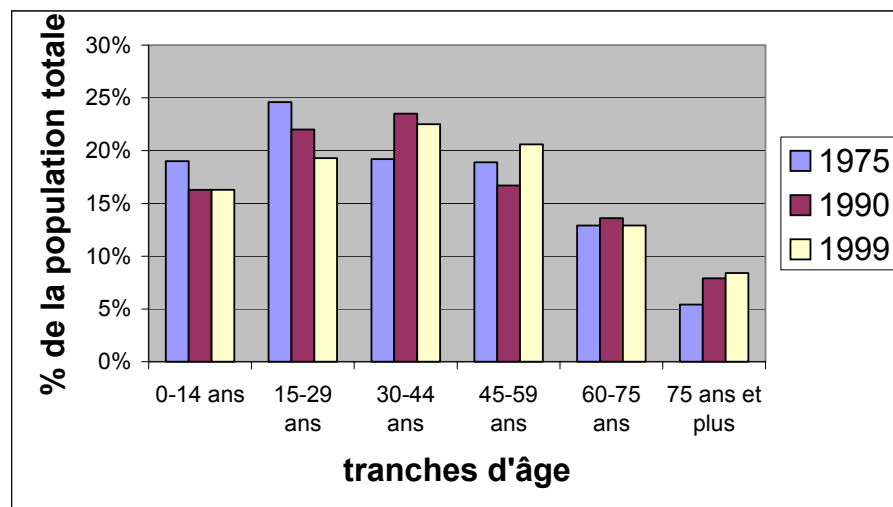
La superficie totale de Joinville-le-Pont indiquée est celles des ilots (hors Marne) et la population totale avec double compte.

L'augmentation de la population du quartier Paris s'explique par l'arrivée au début des années 1990 des habitants du quartier des Canadiens. Sur ce quartier les Canadiens comptent 660 habitants en 1999 et les habitants des résidences Pinson et Paris sont environ 920. L'augmentation de la population du quartier Palissy s'explique par l'arrivée dans la période intercensitaire des habitants des premières tranches de la ZAC des Studios.

La diminution sensible du nombre d'habitants du quartier Marne ne peut s'expliquer par les démolitions opérées par l'Etat dans le cadre du projet de Tronc Commun A4/A86. Cette diminution du nombre d'habitants, comme sur l'île Fanac et sur le quartier Europe, est certainement liée à la composition des ménages.

Le Bas de Joinville compte 8620 habitants en 1999 (contre 7998 en 1990) et le Haut 8728 habitants (contre 8912 en 1990). Le rééquilibrage entre le Haut et le Bas de Joinville s'accroît pour tendre vers un partage égal de la population.

1.3. Structure par âge



Evolution de la répartition par âge (INSEE 99)

Ces données mettent en évidence plusieurs caractéristiques de la population joinvillaise.

Tout d'abord, On retrouve les déficits de naissances dus aux deux guerres mondiales puis le "baby-boom" qui est relativement important : la variation du nombre de personnes nées entre 1946 et 1960 est très prononcée ayant pour conséquence une forte représentativité des classes d'âges de 35 à 50 ans (baby-boom).

Si les effectifs étaient relativement équilibrés en 1975 entre les jeunes et les moins jeunes, la situation change avec les recensements de 1990 et 1999.

On peut retenir pour cette période :

- une baisse sensible de la population jeune
- une augmentation de la population des années du "baby boom" soutenue
- et enfin, une augmentation assez importante de la population âgée (et notamment très âgée), avec une exception pour la classe (70-74) due aux déficits de la 1^{ère} guerre mondiale.

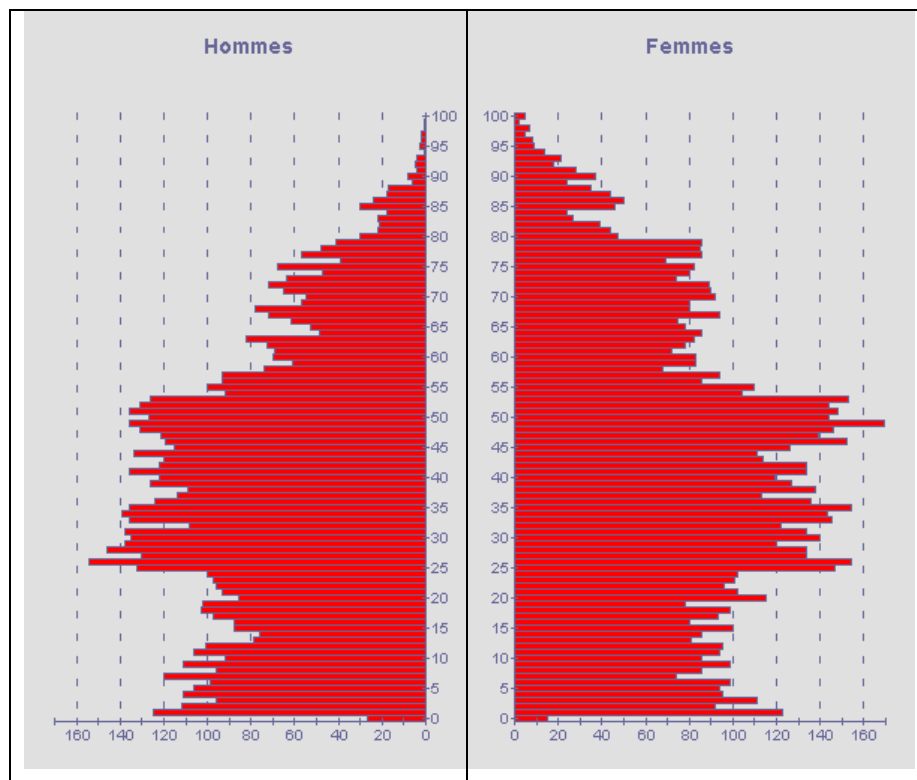
Evolution de la population par tranche d'âge (INSEE)				
Tranche d'âge	1975	1990	1999	Evol. 90-99 en %
0 à 19 ans	4508	3856	3715	- 3,65
20 à 39 ans	5377	5043	4994	- 0,97
40 à 59 ans	4510	4168	4767	+ 14,37
60 à 74 ans	2270	2260	2201	- 2,61
75 ans et plus	947	1320	1434	+ 8,63
Total	17612	16 647	17 111	+ 2,78

La pyramide des âges semble vieillir d'un seul coup de 10 ans pour se concentrer dans la tranche d'âge 25-53 ans. Le creux déjà apparent dans les tranches d'âges jeunes de 0 à 25 ans s'accroît.

Cette tendance atteste d'un certain vieillissement de la population. Elle est commune au Val-de-Marne, elle est par contre contraire à celle de l'Île de France.

L'évolution favorable du solde naturel tend à un renouvellement des générations.

1.4. Les hommes et les femmes



La pyramide des âges Homme/Femme 1999 fait apparaître la prédominance des tranches d'âges comprises entre 25 et 53 ans. Le nombre des femmes est plus important de 869 vis-

à-vis de celui des hommes. Cette différence hommes/femmes apparaît à partir de 25 ans.

La proportion des jeunes et des seniors jusqu'à 80 ans est à peu près équivalente sauf chez les seniors hommes qui sont moins nombreux. Parmi les 75 ans ou plus, les femmes représentent 65,7 % de la population.

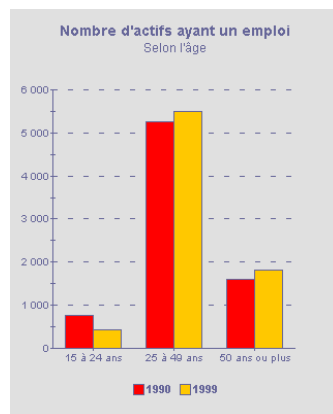
1.5. La population active

La population active comprend : les actifs ayant un emploi, les chômeurs (au sens du recensement) et, depuis 1990, les militaires du contingent. Les actifs ayant un emploi sont les personnes qui ont une profession et qui l'exercent au moment du recensement.

Population active totale						
	1999			Evolution de 1990 à 1999		
	Ensemble	Ayant un emploi	Chômeurs	Ensemble	Ayant un emploi	Chômeurs
Ensemble	8 661	89,5%	10,3%	4,6%	1,5%	50,7%
15 à 24 ans	524	82,3%	14,7%	-43,9%	-44,2%	-29,4%
25 à 49 ans	6 102	90,1%	9,8%	8,8%	4,7%	68,0%
50 ans ou +	2 035	89,3%	10,7%	17,1%	12,8%	70,9%
Hommes	4 414	89,5%	10,0%	1,4%	-1,9%	62,5%
Femmes	4 247	89,4%	10,6%	8,2%	5,3%	40,6%

L'évolution de la population active de Joinville-le-Pont a connu depuis les années 1975 des phases de régression et de progression similaires à l'évolution de sa population totale. Après une baisse importante dans la période 1975-1982, stabilisée dans la décennie suivante, le nombre d'actifs augmente à nouveau dans la période 1990-1999 de 4,6%.

Cette croissance est due en partie à l'augmentation des actifs dans la tranche 40-59 ans, liée à l'augmentation du parc des logements qui a permis l'accueil de nouveaux habitants sur la commune. Cette tendance est observée également sur l'Île de France, mais de façon moins prononcée (2% sur l'ensemble des actifs de la Région Île de France). La tendance du département du Val-de-Marne est par contre inverse avec une baisse sur la période 1990-1999 de 0,1%. Le taux d'activité, qui représente le rapport entre le nombre d'actifs résidant sur la commune et la population totale, a donc augmenté légèrement de 0,49 en 1982 à 0,50 en 1999.



Population active ayant un emploi			
	1999	Evolution de	
		1990 à 1999	1982 à 1990
Ensemble	7 748	1,5%	-0,7%
Hommes	3 952	-1,9%	-4,0%
Femmes	3 796	5,3%	3,3%

Les actifs ayant un emploi ont progressé en nombre sur la période de 1,5%. Cette augmentation suit l'augmentation de la population, sans néanmoins atteindre son taux qui est de 4,6%. Celle-ci, même légère, a permis d'enrayer la baisse

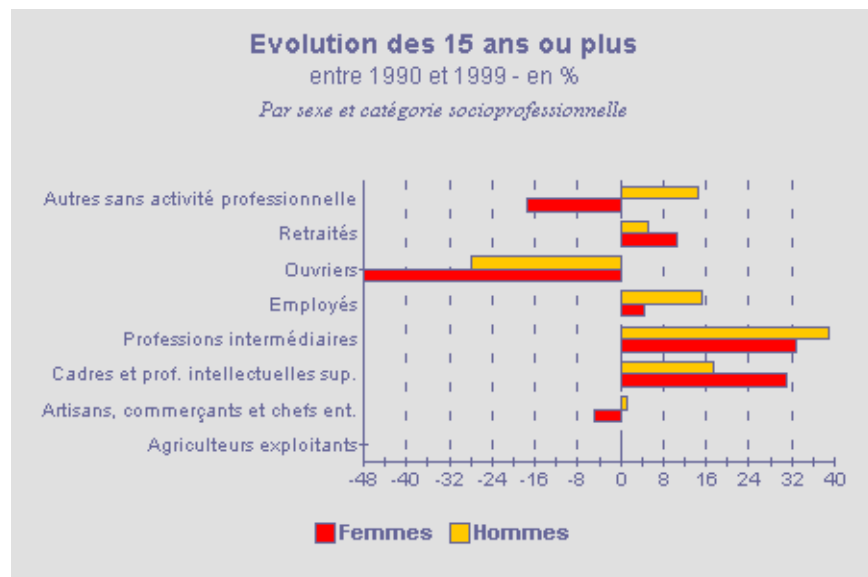
alarmante constatée dans les périodes précédentes 1975, 1982, 1990.

La commune dénombrait lors du dernier recensement de 1990, 599 chômeurs (en catégorie 1, s'appliquant aux chômeurs sans aucune ressource, à la recherche d'un emploi à plein temps), soit 7,2% de la population active d'alors, ce qui constituait une performance par rapport à 1982 où ce taux était de 7,5%, taux qui était alors largement en dessous des taux régionaux (8,5%) et nationaux (10,8%).

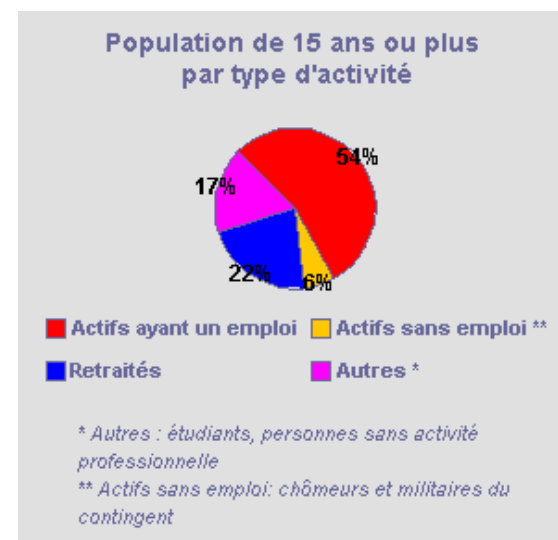
Cependant, selon les chiffres fournis par l'ANPE, depuis le début des années 90 on constatait une hausse du chômage qui s'établissait en 1996 à 9,54% de la population active avec 790 chômeurs (en catégorie 1), ce qui restait inférieur au taux national. Ainsi, le chômage a augmenté graduellement avec un pic en 1993, après être passé par des phases de régression en 1989. Le pic de 1993 coïncide fortement avec la profonde chute du marché immobilier. Depuis 1993, on constate une tendance régulière à la baisse (-12,53% entre 1993 et 1996) s'inscrivant dans une stabilisation.

Joinville-le-Pont comptait également en 1996, près de 234 bénéficiaires du Revenu Minimum d'Insertion (1,3% de la population joinvillaise), un chiffre qui marque une progression de +119% depuis 1989 (date de la mise en place du système - Source CCAS de Joinville-le-Pont). En 1999, la proportion des actifs ayant un emploi représente 89,5% pour 10,3% de chômeurs. Cette proportion des chômeurs qui représente 892 personnes, soit 1/10 de la population active, a augmenté sur la période de près de 50,7%, ce qui donne 300 chômeurs de plus environ. En 2005 on comptait 835 chômeurs soit une légère baisse.

Force est de constater que la progression de la population active joinvillaise est pour partie alimentée par des actifs sans emploi. La proportion des chômeurs reste inférieure à celle du Val-de-Marne où elle représente 11,8%, pour 11,6% pour la Région et 12% pour Paris.



Population active ayant un emploi par statut		
	1999	Evolution de 1990 à 1999
Salariés	6 859	-0,6%
Non salariés	889	20,8%
dont :		
- Indépendants*	426	49,5%
- Employeurs*	423	
- Aides familiaux	40	-76,2%



Le tableau ci-contre fait apparaître une prédominance des actifs salariés sur les non salariés, avec une légère baisse de 0,6% du nombre des salariés sur la période.

Nous pouvons constater une augmentation très significative sur la période 1990-1999 des cadres et professions intellectuelles +22,5%, professions intermédiaires +35,8%, et une baisse non moins significative de -32% des ouvriers. Ces tendances étaient déjà présentes dans la période intercensitaire précédente. Elles sont liées pour partie sûrement à l'évolution du parc du logement intervenue sur la période, « Canadiens ».

La part des ouvriers, qui restait dominante sur la période précédente, a désormais fait place aux cadres et professions intermédiaires. La part des retraités la plus importante en

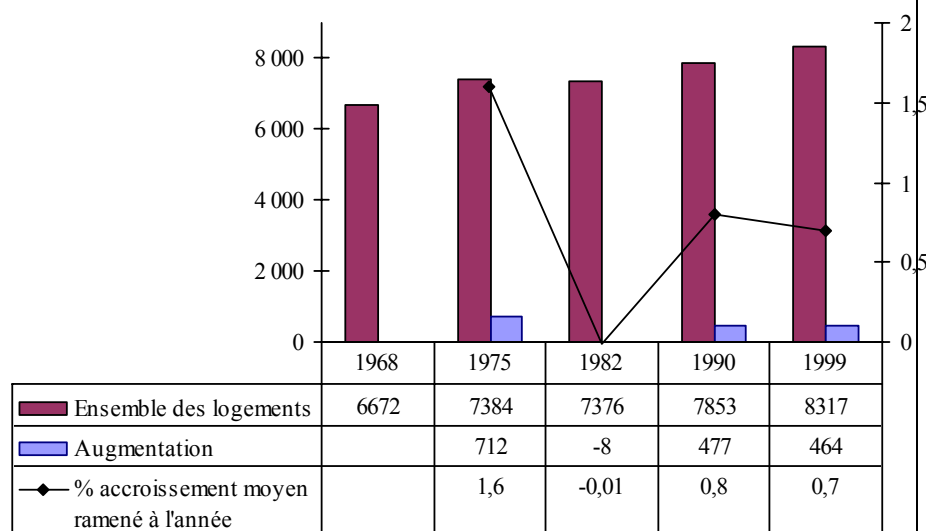
nombre a également connu une augmentation importante de 8,4% sur la période.

On observe également dans la commune de Joinville-le-Pont un changement de structure des actifs vers des emplois qui requièrent une main-d'œuvre plus qualifiée. Ce phénomène général conduit à une tertiairisation des actifs employés dans la proche couronne.

2. L'habitat

2.1. Evolution du nombre de logements

La commune comprend 8 306 logements en 1999, dont 7 597 résidences principales, 129 résidences secondaires et 580 logements déclarés vacants.



Le tableau d'évolution du nombre de logements à Joinville fait apparaître une reprise de l'augmentation du nombre de logements dans la période intercensitaire 1982-1990, qui a fait suite à une évolution devenue négative dans la période précédente. Cette augmentation est due particulièrement à l'opération Canadiens.

Dans la période 1990-1999, 464 logements ont été mis en chantier (et 826 achevés), soit une moyenne annuelle de 50 logements équivalente à la période intercensitaire précédente.

Depuis 1999, seule la dernière tranche de la ZAC des Studios a apporté un réel apport de nouveaux logements.

Date d'achèvement

Le parc du logement est dans son ensemble de construction récente, avec plus de 62% des logements qui ont été construits après 1948. Les logements construits avant 1915 ne représentent plus que 14,5% du parc pour 22,9% construits

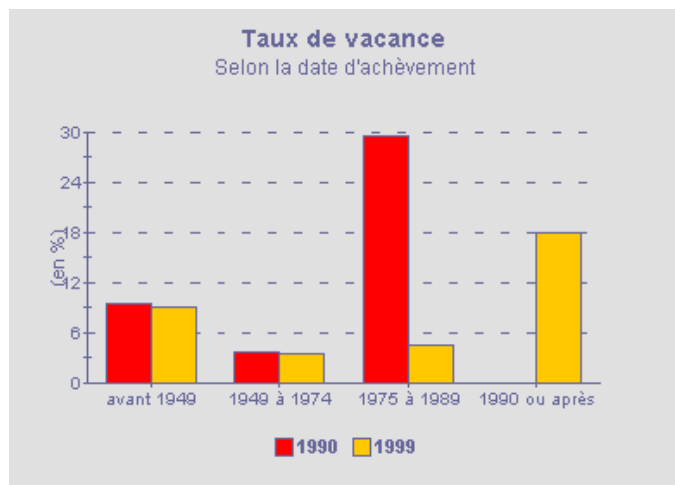
Catégorie logement	Epoque d'achèvement de la construction						
	Avant 1915	1915 à 1948	1949 à 1967	1968 à 1974	1975 à 1981	1982 à 1989	1990 ou après
Résidences principales	1 052	1 722	1 550	1 846	361	399	666
Logements occasionnels	21	13	15	13	5	3	9
Résidences secondaires	7	11	12	15	0	1	2
Logements vacants	129	155	66	59	13	23	149
Total	1 209	1 901	1 643	1 933	379	426	826
Total en %	14,5%	22,9%	19,8%	23,2%	4,6%	5,1%	9,9%

dans l'entre-deux guerres. La part des logements construits après 1990, avec 9,9%, est deux fois plus importante que les deux périodes précédentes. Enfin, les logements construits entre 1968 et 1973 sont en nombre/période les plus importants avec 23,2% du parc.

Vacance du logement

Le tableau montre que le parc est occupé majoritairement par des résidences principales, peu de logements occasionnels et de résidences secondaires. Les logements vacants, soit 594 ou 7,1%, sont par contre en nombre important.

Le taux de vacance des logements a connu une forte progression de 1975 à 1990 où il est passé de 4,6% à 8,9%. Avec un taux de 7,1% en 1999, la vacance amorce une baisse. Néanmoins les 594 logements vacants continuent de constituer un enjeu pour la ville. Cette vacance concerne particulièrement les logements construits avant 1949 et après 1999.

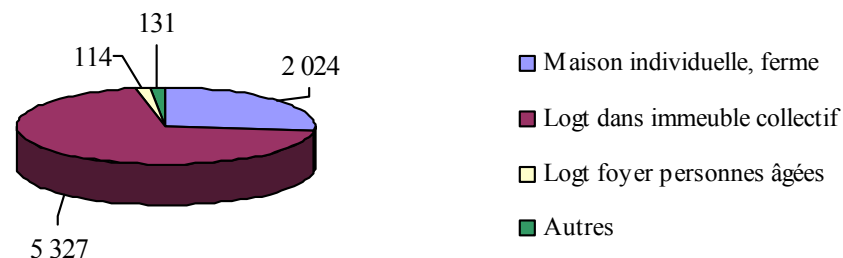


2.2. La composition du parc de logement

Les types de logements

Le parc des résidences principales se présente pour 26,6% sous la forme d'habitat individuel pavillonnaire (contre 23,70 % dans le département), et 70,2% sous la forme d'habitat collectif (contre 73,75 % dans le département), soit une proportion, qui approche 1/3 individuel pour 2/3 collectif. Cette répartition 1/3-2/3 ne se retrouve pas au niveau de la taille des résidences principales. Les maisons concentrent les grands logements de 3 à 6 pièces, les logements collectifs les studios aux 4 pièces.

La répartition des résidences principales selon le nombre de pièces en 1990 et 1999 montre qu'en proportion le nombre des studios a augmenté, les 2 et 3 pièces ont diminué et les 4 pièces sont constants. L'offre s'adapte au marché des familles monoparentales et des jeunes décohabitants.



Statut d'occupation des logements

Le tableau d'occupation des résidences principales confirme la tendance déjà évoquée pour la période intercensitaire 1982-1990 qui est celle d'un rééquilibrage entre propriétaires et locataires. En effet, en 1982 les locataires représentaient plus de 53,6% pour 40,10% de propriétaires. En 1990, les propriétaires représentaient 45,6% et en 1999 ils représentent 46,6%.

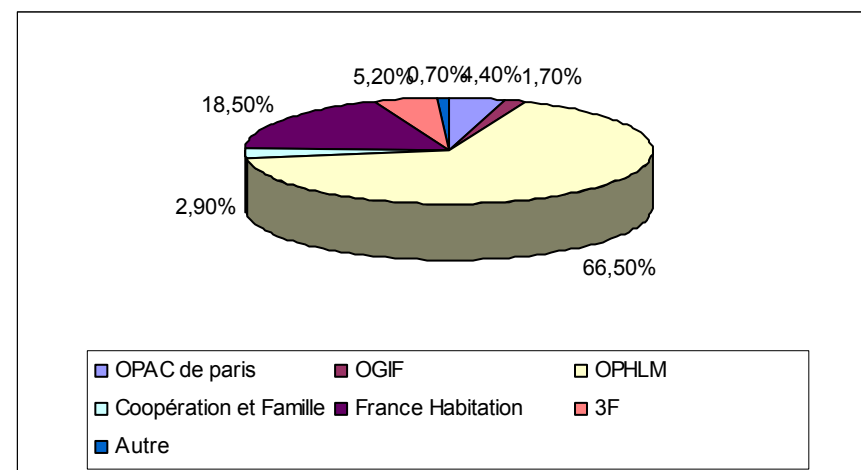
Résidences principales selon le statut d'occupation				
	Logements			Nombre de personnes 1999
	1999		Evol. de 1990 à 1999	
	Nombre	%		
Ensemble	7 596	100,0%	8,9%	16 954
Propriétaires	3 542	46,6%	11,2%	8 406
Locataires	3 748	49,3%	8,3%	7 902
dont :				
- Logement non HLM	1 690	22,2%	17,4%	3 353
- Logement HLM	1 985	26,1%	1,8%	4 420
- Meublé, chambre d'hôtel	73	1,0%	1,4%	129
Logés gratuitement	306	4,0%	-8,1%	646

Le logement social

La ville compte en 2005, 2143 logements sociaux ce qui correspond à environ 26% du parc de logements. Ce taux est bien plus élevé que les communes limitrophes excepté Champigny-sur-Marne (38%) : 6% à Saint-Maur-des-Fossés, 7% au Perreux sur Marne, 10% à Bry-sur-Marne.

La commune répond aux exigences de la loi SRU qui impose aux communes de disposer d'un parc d'au moins 20% de

logements sociaux. A noter que le quartier des Hauts de Joinville est composé à plus de 50% de logements sociaux. La répartition des bailleurs sociaux montre clairement la prédominance de l'OPHLM mais aussi de France Habitation.



L'accueil des gens du voyage

Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage a été adopté le 24 mars 2003. Ce Schéma prévoit 6 places d'accueil pour la commune. La réalisation de ces places doit nécessairement être réalisée dans une démarche intercommunale pour garantir un espace d'accueil cohérent.

2.3. Etat et hauteur du bâti

La qualité du bâti joinvillais se révèle être en général bonne, bien que des différences notables puissent apparaître au sein des quartiers. Dans le “bas de Joinville”, la qualité du bâti est bonne dans les deux quartiers Palissy et Polangis.

Le quartier de Polangis est composé d'un tissu pavillonnaire en bon état. Il faut remarquer qu'au sein de ce quartier les constructions neuves sont relativement peu nombreuses.

Dans le quartier Palissy par contre, le bâti est nettement plus hétérogène, faisant se côtoyer de nombreuses constructions individuelles (avenue Gilles et quai de la Marne) et collectives neuves (ZAC « Les Studios de Joinville »).

L'état des façades bordant la RN 4 est peu valorisé, composé de bâtiments d'habitation de type R+2/R+3 avec des commerces souvent récemment mis à neuf en rez-de-chaussée.

Le “haut” de Joinville, dont l'état du bâti est plus dégradé, est composé de 1/3 de bâtiments bien entretenus, 1/3 d'entretien moyen et quelques bâtiments sont dégradés.



Impasse du 26 rue de Paris – immeuble insalubre



Immeuble partiellement occupé (péril)

Si les immeubles à l'alignement sont relativement bien entretenus, les cœurs d'îlots et fonds de parcelles sont occupés par un bâti souvent hétérogène, dégradé, qui ne correspond plus aux besoins des occupations actuelles. Ces cœurs d'îlots sont peu à peu transformés en parking, ou non affectés.

La commune de Joinville-le-Pont est une commune où les densités sont très hétérogènes. Elle possède un tissu urbain à très large majorité pavillonnaire. Environ 70% de la surface communale est composée de maisons de R+1 à R+2, 20% de R+2 à R+4, et finalement 10% du bâti de plus de R+5 (principalement les ensembles HLM et quelques résidences de standing des différentes ZAC).

Les quartiers "Polangis" et "Palissy" sont nettement moins densifiés verticalement que la partie haute, avec toutefois des différences entre le quartier de Polangis, principalement composé d'habitations individuelles, et le quartier de Palissy dont la répartition des hauteurs est celle définie ci-dessus.

La partie haute est nettement plus hétérogène. Si le quartier Vautier est composé d'immeubles de type R+2 à R+4 à plus de 60% et de maisons individuelles pour le reste ; les quartiers de l'Europe et surtout de Paris sont composés d'une multitude de hauteurs révélant de nombreuses "dents creuses". Ainsi, sur la rue de Paris se font face des immeubles HLM des années 70 de type R+8 jusqu'à R +12 et de petits immeubles d'immédiate après-guerre de R+1 à R+4.

Une partie du quartier de la Marne est composée de pavillons faisant suite à quelques collectifs regroupés en face de l'île Fanac.

2.4. La composition des ménages

Nombre des ménages

Le nombre de ménages sur Joinville-le-Pont ne cesse d'augmenter. Il passe de 6 977 en 1990 à 7 596 en 1999, soit une augmentation de presque 9% supérieure à l'augmentation de la population.

L'augmentation du nombre de ménages seuls et de famille monoparentale est une des raisons de cette augmentation

Entre 1990 et 1999, on constate une augmentation de 26,6 % du nombre de logement accueillant une seule personnes soit 36,8 % du nombre de logement de la commune. En 1999, 66,2 % des logements sont occupées par 2 personnes ou moins ce qui représente 42,9 % de la population. Durant la période intercensitaire on note un net recul de 15,4% du nombre de logement accueillant 5 personnes ou plus.

Population des ménages selon le mode de cohabitation			
	1999		Evol. 90-99 en %
	Nombre	%	
Ensemble	16 904	100,0 %	3,5 %
Ménages d'une personne	2 800	16,6 %	27,0 %
homme seul:	1 104	6,5 %	57,7 %
femme seule	1 696	10,0 %	12,8 %
Familles	13 448	79,6 %	-0,7 %
dont : familles monoparentales	1 668	9,9 %	18,5 %
homme seul et enfant(s)	628	3,7 %	30,8 %
femme seule et enfant(s)	1 040	6,2 %	12,1 %
couples avec enfant	8 284	49,0 %	-4,6 %
couples sans enfant	3 496	20,7 %	1,4 %
Hors famille dans un ménage de plus d'une pers.	656	3,9 %	10,8 %

Les résidences principales sont occupées à seulement 9,8 % par la tranche d'âge des moins de 30 ans avec 1,7 personnes en moyenne par ménage, à 57,1 % par la tranche d'âge des 30/59 ans avec 2,6 personnes en moyenne par ménages et 33,1 % pour les plus de 60 ans avec 1,7 personnes en moyenne par ménage.

Taille moyenne des ménages

La taille des ménages est le nombre de personnes par logement.

Après la seconde guerre mondiale, alors que la construction demeure insuffisante, la forte natalité et l'afflux de population en Île-de-France aboutissent à un nombre élevé de personnes par logement.

Evolution de la taille moyenne des ménages					
	1968	1975	1982	1990	1999
Saint-Maur-des-Fossés	2,81	2,55	2,44	2,37	2,21
Nogent-sur-Marne	2,75	2,49	2,32	2,22	2,17
Saint-Maurice	2,48	2,28	2,17	2,18	2,14
Champigny-sur-Marne	3,28	3,05	2,9	2,83	2,57
Créteil	-	2,98	2,82	2,69	2,52
Maisons-Alfort	2,85	2,57	2,44	2,34	2,20
Joinville-le-Pont	2,8	2,54	2,42	2,34	2,22
Val-de-Marne	2,73	2,61	2,50	2,46	2,38
Ile-de-France	2,73	2,61	2,50	2,46	2,35

Dans l'agglomération parisienne, la taille moyenne des ménages a fortement diminué dans les années 1960 et 1970.

Cette diminution s'explique par le développement de la construction, la chute de la natalité et l'augmentation du niveau de vie des ménages. La taille des ménages à Joinville est assez nettement inférieure à celle observée pour l'ensemble du Val-de-Marne. Les chiffres sont par contre comparables aux communes voisines, légèrement supérieurs à celles où l'immobilier est plus onéreux et inférieurs aux communes possédant un parc locatif HLM important.

Revenus net des ménages (source : DGI 2003)

Revenus (en euros)		
	Joinville-le-Pont	Val-de-Marne
Revenu net moyen imposable	21 889	19 382
Impôt moyen sur le revenu	2 634	2 038

2.5. Perspectives d'évolution

Les perspectives d'évolution de la population en nombre sont à appréhender en fonction des orientations définies au Schéma Directeur de la Région Île de France : l'augmentation prévisible à l'horizon 2015 était de 600 000 habitants pour le Val-de-Marne dont la moitié en Seine amont. L'évolution prévue pour Joinville, commune classée en secteur de « re-développement » de la proche couronne, se situait entre 18 000 et 19 000 habitants.

La commune comprend 8 317 logements en 1999, dont 7 596 résidences principales, 127 résidences secondaires (ou logement occasionnel) et 594 logements déclarés vacants.

Dans la période 1990-1999, 826 logements ont été achevés, soit une moyenne annuelle de 80 logements.

Entre 1999 et 2006 on compte 519 logements achevés ou mis en chantier. Soit un rythme de construction de 74 logements/an.

Les facteurs de variation de la population en nombre sont le mouvement naturel et le solde migratoire. Le solde naturel devrait continuer d'être positif, excédent des naissances sur les décès. Néanmoins ce phénomène reste d'ordre national. Le solde migratoire varie en fonction du nombre de logements neufs mis en chantier. La variation est liée également au taux d'occupation des foyers ou nombre de personnes par ménage.

Des hypothèses de variation de la population de Joinville peuvent être appréhendées en fonction de la reconduction des

éléments caractérisant ces paramètres et évoqués dans les chapitres précédents.

Les constructions neuves sont issues d'opérations soit diffuses au sein des quartiers d'initiative privée qui correspondent aux capacités d'évolution naturelle du bâti en fonction du marché et des règles en vigueur, soit d'opérations d'ensembles plus importantes d'initiative publique ou de grands opérateurs.

La tendance engagée pour le secteur diffus, avec une mise en chantier régulière de logements, va perdurer du fait de la pression foncière actuelle. Les opérations d'ensembles plus importantes, nécessitant une maîtrise foncière plus complexe, sont liées aux objectifs que la Municipalité va définir pour son développement futur.

Dans le cadre du projet urbain du POS antérieur, un nombre de logements avait été défini pour les périodes futures :

- une vingtaine de logements par an en secteur diffus, selon les données antérieures fournies par la DDE qui instruisait les permis de construire
- 60 à 70 logements par an liés aux opérations d'ensembles engagées ou à venir.

Les données INSEE sur la période 90-99 ont montré que ces prévisions étaient sensiblement trop fortes.

Face au phénomène du vieillissement de la population et du desserrement des ménages, la collectivité a conscience de la nécessité de conserver une certaine croissance de sa

population garante d'un équilibre entre un renouvellement régulier des générations et une utilisation des équipements.

Une des méthodes d'analyse du dynamisme de construction est le calcul du point mort. Il correspond au nombre de logements construits n'ayant eu aucun effet démographique.

C'est-à-dire le nombre de logements qu'une commune doit construire, à taux de vacance et de résidences secondaires égaux, pour permettre le desserrement des ménages (décohabitation, séparations, vieillissement de la population) et maintenir la population de la commune. Le calcul du point mort prend en compte :

- Le renouvellement du parc : le remplacement des logements détruits ou désaffectés ;
- La compensation du desserrement, c'est-à-dire l'impact de la variation du nombre moyen d'occupant par résidence principale (diminution de la taille des ménages et recherche d'un plus grand confort) ;
- La compensation de la variation du nombre de logements vacants et des résidences secondaires.

Si la commune a construit davantage que son point mort, les constructions supplémentaires auront servi à accueillir de nouveaux ménages. Au contraire, si la commune construit moins, on supposera que les décohabitants n'auront pas pu trouver de logement sur place.

Calcul du renouvellement (R)

R = Parc de logement en 1990 + logements achevés 90-99 -
Parc de logement en 1999

$$7839 + 826 - 8317 = \underline{348}$$

correspond à un taux de 4,44 %

Calcul de la compensation du desserrement (D)

D = (population en 1990 / taille moyenne ménages 1999) -
(population en 1990 / taille moyenne ménages 90)

$$(16657 / 2,23) - (16657 / 2,34) = \underline{351,13}$$

Variation du nombre de logements vacants (V)

V = variation Logements Vacants + Résidences Secondaires
1999 - variation Logements Vacants + Résidences
Secondaires 1990

$$(594 + 48) - (699 + 42) = \underline{-99}$$

Calcul du Point mort

PM = R+D+V

$$348 + 351 - 99 = \underline{600}$$

Différence de construction par rapport point mort (DC)

DC = (Logements achevés 1990/1999 - Point mort) / log
achevés 1990/1999

$$(826 - 600) / 600 = \underline{37,66 \%}$$

	R	D	V	PM	LA	DC
Joinville	348	351	-99	600	826	38%
Dpt 94	10 889	22 615	13 593	47 097	50 315	7%

LA = logements achevés entre 1990 et 1999

La projection à 2015 s'appuie sur les hypothèses suivantes :

- Un taux d'occupation des résidences principales qui suivrait la tendance engagée et aboutir à 2,04 (variation annuelle de - 0,012 : c'est l'hypothèse défavorable qui est prise en compte)
- Taux de renouvellement/taux de vacance qui ne varient pas.
- La projection ne tient pas compte d'une modification éventuelle de la taille des logements ni de la diversité sociale de leur occupation.

	Valeur *absolue
Population en 1999	17 117
Nombre d'habitants / résidences principales 2015	2,04
Résidences principales 2015	8 391
Besoins pour compenser le desserrement des ménages (RP 2015-RP 1999)	785
Taux de renouvellement du parc de logement	4,44%
Besoins renouvellement du parc	369
Part relative des résidences secondaires (RS) + vacance / Résidences principales	8,45%
Résidences secondaires et logements vacants 2015	709
Besoins compensation RS + vacance	67
Point Mort	1 221

Le calcul du point mort met en évidence la nécessité de construire environ 76 logements par an pour maintenir sa population de 17 117 habitants. Le rythme de construction constaté entre 1999 et 2006 est donc cohérent. Les projets de développement des quartiers des Hauts de Joinville et de l'avenue Gallieni viendront soutenir le rythme de construction.

3. Les activités économiques

3.1. Les activités et les entreprises

La ville de Joinville-le-Pont compte environ 1016 établissements (données CCIP - Val-de-Marne 06/2006).

50% des entreprises présentes à Joinville-le-Pont ont une taille comprise entre 1 et 9 salariés ce qui fait de Joinville-le-Pont une commune au tissu économique constitué essentiellement de très petites entreprises (gage de flexibilité du point de vue économique). Les entreprises les plus importantes sont spécialisées dans la lunetterie de luxe, le traitement chimique de films et plus généralement dans le secteur audiovisuel, et les transports (RATP). La commune est par ailleurs le premier employeur de la ville.

Le commerce est important à Joinville-le-Pont. En y ajoutant les hôtels et restaurants, ces secteurs représentent 24 % des entreprises et 25 % des effectifs. Si l'industrie représente beaucoup moins d'établissements, ce secteur d'activité emploie 20% des effectifs de salariés. Les services sont très représentés avec en priorité l'immobilier, location et services aux entreprises aux entreprises puis les services collectifs, sociaux et personnels.

Secteur d'activité	Nombre d'établissement	Part des entreprises	Part des effectifs totaux
Agriculture	3	0,3 %	0 %
Industrie	46	4,5 %	20 %
Construction	75	7,4 %	14,8 %
Commerce + hôtels/restaurants	244	24 %	25,5 %
Services	648	63,8 %	39,7 %

Secteurs d'activité	Nombre d'établissements	Part dans le département	Répartition par tranche d'effectifs salariés					
			0	1 à 9	10 à 99	100 à 499	500 +	Total ¹
AGRICULTURE	3	0,9%	1	0	0	0	0	1
Agriculture, chasse, sylviculture	3	0,9%	1	0	0	0	0	1
Pêche, aquaculture, services annexes	0	0,0%	0	0	0	0	0	0
INDUSTRIE	46	1,1%	14	23	7	1	0	45
Extraction de produits énergétiques	0	0,0%	0	0	0	0	0	0
Extraction de produits non énergétiques	0	0,0%	0	0	0	0	0	0
Industries agricoles et alimentaires	12	1,5%	2	8	1	0	0	11
Industrie textile et habillement	1	0,4%	0	1	0	0	0	1
Industrie du cuir et de la chaussure	1	4,3%	1	0	0	0	0	1
Travail du bois et fabrication d'articles de bois	0	0,0%	0	0	0	0	0	0
Industrie du papier et du carton ; édition et imprimerie	12	1,3%	5	6	1	0	0	12
Cokéfaction, raffinage, industries nucléaires	0	0,0%	0	0	0	0	0	0
Industrie chimique	1	0,9%	0	1	0	0	0	1
Industrie du caoutchouc et des plastiques	1	1,5%	1	0	0	0	0	1
Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	1	0,7%	0	0	1	0	0	1
Métallurgie et travail des métaux	2	0,6%	1	1	0	0	0	2
Fabrication de machines et équipements	1	0,4%	0	0	1	0	0	1
Fabrication d'équipements électriques et électroniques	9	1,0%	1	5	2	1	0	9
Fabrication de matériel de transport	0	0,0%	0	0	0	0	0	0
Autres industries manufacturières	4	0,9%	3	1	0	0	0	4
Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	1	0,0%	0	0	1	0	0	1
CONSTRUCTION	75	1,1%	32	39	2	0	0	73
COMMERCE	197	1,3%	84	96	8	0	0	188
SERVICES	648	1,7%	378	232	33	3	0	643
Hôtels et restaurants	47	1,3%	11	28	5	0	0	45
Transports et communications	40	1,0%	27	7	2	1	0	37
Activités financières	28	1,0%	11	15	1	0	0	27
Immobilier, location et services aux entreprises	244	1,0%	134	83	10	1	0	228
Administration publique	4	0,9%	2	0	0	1	0	3
Education	32	1,0%	10	10	0	0	0	20
Santé et action sociale	117	1,7%	84	20	6	0	0	110
Services collectifs, sociaux et personnels	183	2,2%	97	69	7	0	0	173
Activités des ménages	0	0,0%	0	0	0	0	0	0
Activités extra-territoriales	0	0,0%	0	0	0	0	0	0
Total²	1 016	1,9%	527	390	47	4	0	968

¹ Total des établissements renseignés

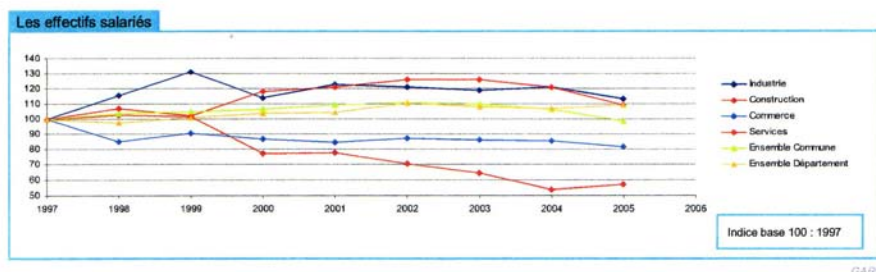
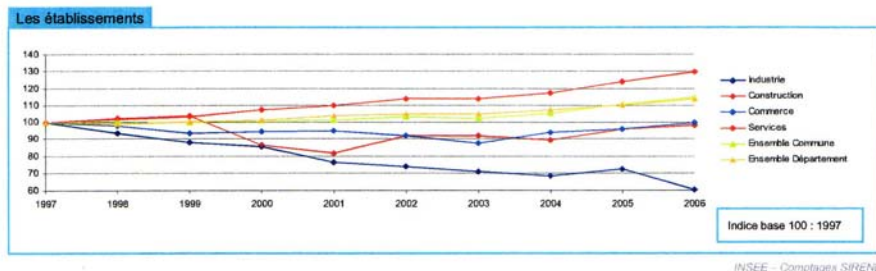
² Total général des établissements

INSEE - Comptages SINE 2006

Secteurs d'activité	Nombre total de salariés du privé	Part dans le département
AGRICULTURE	0	0,0%
Agriculture, chasse, sylviculture	0	0,0%
Pêche, aquaculture, services annexes	0	0,0%
INDUSTRIE	476	1,3%
Extraction de produits énergétiques	0	0,0%
Extraction de produits non énergétiques	0	0,0%
Industries agricoles et alimentaires	58	0,9%
Industrie textile et habillement	1	0,1%
Industrie du cuir et de la chaussure	2	1,5%
Travail du bois et fabrication d'articles de bois	1	0,4%
Industrie du papier et du carton ; édition et imprimerie	19	0,5%
Cokéfaction, raffinage, industries nucléaires	0	0,0%
Industrie chimique	6	0,1%
Industrie du caoutchouc et des plastiques	0	0,0%
Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	28	1,9%
Métallurgie et travail des métaux	7	0,2%
Fabrication de machines et équipements	26	0,8%
Fabrication d'équipements électriques et électroniques	286	4,2%
Fabrication de matériel de transport	0	0,0%
Autres industries manufacturières	22	1,5%
Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	20	3,3%
CONSTRUCTION	151	0,5%
COMMERCE	395	0,5%
SERVICES	1 356	0,8%
Hôtels et restaurants	312	1,4%
Transports et communications	19	0,1%
Activités financières	62	0,4%
Immobilier, location et services aux entreprises	465	0,5%
Administration publique	4	0,1%
Education	71	1,5%
Santé et action sociale	213	1,1%
Services collectifs, sociaux et personnels	310	2,0%
Activités des ménages	0	0,0%
Activités extra-territoriales	0	0,0%
Total¹	2 378	0,7%

¹ Total général des salariés

ELADP 2003

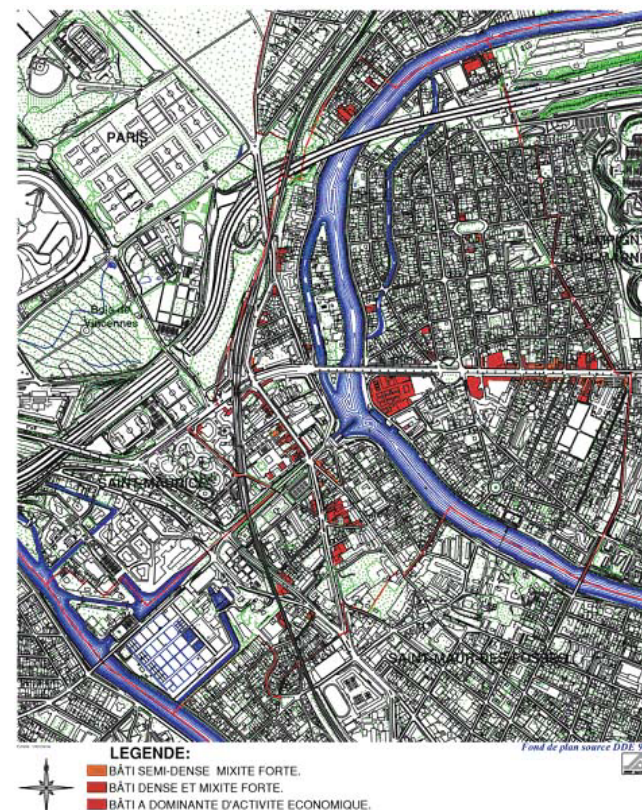


L'augmentation du nombre d'établissement dénote un dynamisme économique certain même si ces dernières années, elle s'accompagne d'une diminution des effectifs salariés. La tertiairisation se poursuit avec une très forte évolution des services.

Joinville-le-Pont dispose de surfaces d'activités industrielles spécifiques importantes dans la commune : entre la place de Verdun et le quai Gabriel Péri, où se situent les actuelles installations de post-production cinématographiques Boulevard du Maréchal Leclerc ou Luxury Eyewear qui produit des montures de lunettes de luxe, Avenue Pierre Mendès France ou la SAGEP produisant une partie de l'eau potable parisienne.

Il n'existe pas de secteur d'entreposage à l'air libre dans la commune de Joinville-le-Pont. Les immeubles à usage de bureaux sont peu nombreux. Ils sont essentiellement centrés sur les petites surfaces et sont situés près de la gare RER et dans le quartier des « Canadiens ».

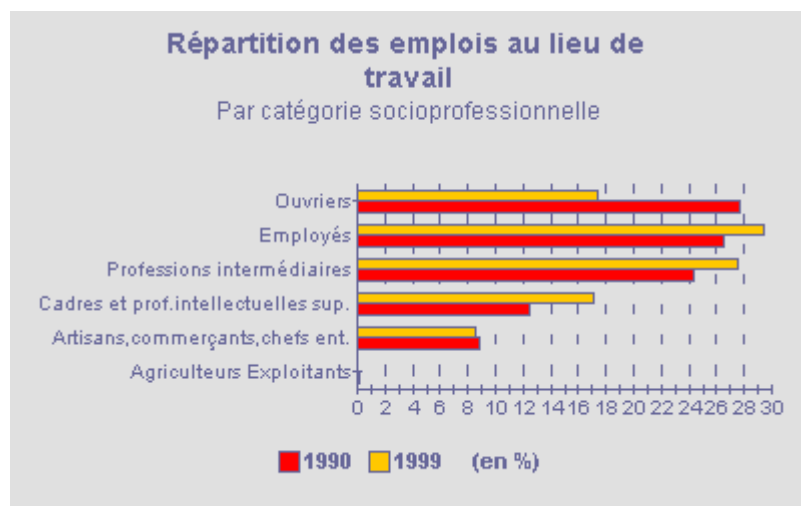
L'essentiel de l'activité de services présente à Joinville-le-Pont se trouve assez largement disséminée dans le tissu urbain avec une localisation préférentielle près des grands axes (RN 4, RN 186), doublée par une présence diffuse au sein même des quartiers.



3.2. L'emploi

L'emploi sur Joinville se répartit en grande majorité dans le secteur tertiaire, dont les services aux entreprises 15,6%, aux particuliers 15,2% et le commerce 11,5%.

L'industrie représente 13,6% et la construction 5,5%. Il n'y a pas d'emploi lié à l'agriculture. La part des hommes et des femmes est équilibrée, les emplois salariés sont prédominants avec 87,3% de l'ensemble.



Au niveau des catégories socioprofessionnelles, les employés et les professions intermédiaires représentent plus de 50% des 4 582 emplois. Viennent ensuite à égalité les cadres et professions intellectuelles supérieures avec les ouvriers qui représentent chacun un peu plus de 17%. Les 8,5% des emplois restants sont occupés par des artisans, commerçants et chefs d'entreprises.

Emplois au lieu de travail par catégorie socioprofessionnelle		
	Ensemble	
	Nombre	%
Ensemble	4 582	100,0%
Agriculteurs exploitants	0	0,0%
Artisans, commerçants et Chefs d'entreprise	391	8,5%
Cadres, professions intellectuelles supérieures	782	17,1%
Professions intermédiaires	1 261	27,5%
Employés	1 348	29,4%
Ouvriers	800	17,5%

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité				
	1999		dont:	
	Nombre	%	Femmes (%)	Salariés (%)
Ensemble	4 582	100,0%	49,0%	87,3%
Agriculture	1	0,0%	0,0%	100,0%
Industrie	621	13,6%	37,4%	87,6%
Construction	254	5,5%	14,2%	82,3%
Tertiaire	3 706	80,9%	53,4%	87,6%
dont :				
- commerce	529	11,5%	31,9%	76,6%
- services entreprises	716	15,6%	45,8%	87,2%
- services particuliers	696	15,2%	54,0%	84,5%

L'é

volution de la répartition par catégorie socioprofessionnelle dans l'intervalle 1990-1999 montre que l'augmentation des cadres et professions intermédiaires s'est faite au détriment de l'emploi ouvrier. L'emploi commercial a légèrement régressé.

La baisse constante de l'emploi est imputable à la chute du nombre d'emplois industriels de l'industrie cinématographique (relocalisation de la S.F.P. à Bry-sur-Marne) et des services marchands.

Ces pertes n'ont pas été compensées par l'évolution des emplois dans d'autres secteurs.

Le nombre d'emplois sur la commune ayant peu évolué dans la période, on peut considérer que des emplois de type ouvrier ont disparu et ont fait place au développement des emplois tertiaires.

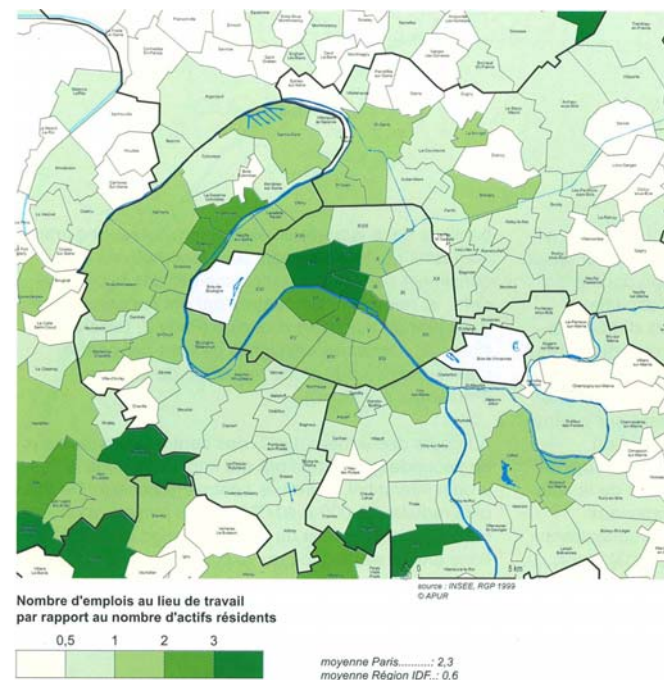
Actifs et emplois dans la commune					
	1975	1982	1990	1999	
Population	17 608	16 934	16 657	17 117	+
Nombre d'actifs (taux d'activité)	8 806	8 308	8 280	8 661	+
Nombre d'actifs ayant un emploi		7 444	7 412	7 748	+
Nombre d'actifs ayant un emploi dans la commune	2 015	2 036	1 803	1 139	-
Emplois totaux de la commune	5 285	5 044	4 957	4 582	-
Taux d'actifs	0,50	0,49	0,49	0,50	+
Taux d'emploi	0,60	0,61	0,60	0,53	-

3.3. Mobilité des actifs

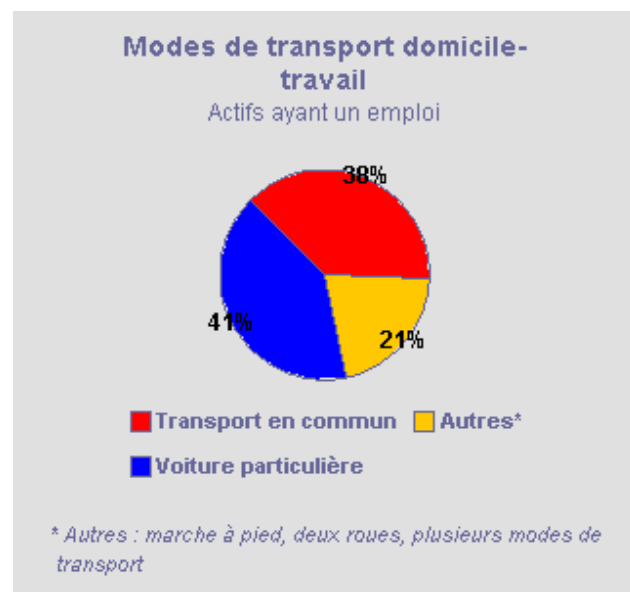
Par rapport aux communes limitrophes du Val-de-Marne, Joinville-le-Pont possède un taux d'emploi qui reste nettement en dessous de l'ensemble du Val-de-Marne et très inférieur à la moyenne de l'Île-de-France qui approche l'équilibre actifs/emplois.

Joinville-le-Pont se situe donc parmi les communes du Val-de-Marne où le taux d'emploi est le plus faible. Ce taux est très proche de ceux que présentent Maisons-Alfort et Nogent-sur-Marne et supérieur à celui de Champigny-sur-Marne.

Cette situation a pour conséquence d'entraîner des migrations importantes des actifs Joinvillais vers les pôles attractifs.



Lieu de résidence -Lieu de travail		
Actifs ayant un emploi	1999	Evolution de 1990 à 1999
Ensemble	7 748	1,5%
Travaillent et résident :		
* dans la même commune	1 139	-36,8%
%	14,7%	-8,9 points
* dans 2 communes différentes :	6 609	13,3%
- de la même unité urbaine	6 464	13,6%
- du même département	2 108	2,9%
- de départements différents	4 501	19,0%



Sur la totalité des 7 748 actifs Joinvillais ayant un emploi, seulement 1 139 travaillent sur la commune, soit moins de 15%. Cette situation a pour conséquence une distorsion

géographique entre l'habitat et l'emploi qui se traduit par des phénomènes de migrations journalières des actifs dans des trajets domicile/travail – travail/domicile. Sur les 6 591 Joinvillais travaillant en dehors de la commune, 2 107 migrent dans une autre commune du Département. Par ailleurs, 3 089 non Joinvillais viennent travailler à Joinville.

Cette tendance déjà engagée en 1982 s'est accentuée fortement dans la période 1990-1999 avec une diminution de 36% des actifs Joinvillais travaillant sur la commune. Ces données s'expliquent par l'augmentation du nombre des actifs qui s'est cumulée à une stagnation de l'emploi, voir une diminution sur la ville.

Les déplacements des actifs s'équilibrent entre transports par voiture particulière 41% et par transports en commun 38%, les autres déplacements étant plusieurs modes de transports, les deux roues et la marche à pied.

A titre de comparaison, selon une enquête de l'INSEE réalisée en 1998, 42,5% des franciliens utilisent leur voiture et 32,7% les transports en commun pour se rendre à leur travail. La marche à pied est peu utilisée, même pour ceux qui travaillent dans leur commune (13% des parisiens et 28,5% des autres franciliens). Plus de 11% des franciliens cumulent plusieurs moyens de transport pour se rendre sur leur lieu de travail.

La proportion des actifs utilisant les transports en commun à Joinville est plus importante que la moyenne en Île de France. La présence du pôle de transport RER vers Paris et également en direction des autres pôles du département par bus explique cette différence.

3.4. La structure commerciale et artisanale

L'appareil ou équipement commercial de Joinville-le-Pont se répartit dans deux secteurs linéaires géographiques, à savoir la rue de Paris et à l'avenue Gallieni. Ces deux axes structurants correspondent au passage de la RN 186 provenant du bois de Vincennes et de Nogent-sur-Marne et conduisant à Saint-Maur-des-Fossés, et de la RN 4 qui traverse la ville d'Est en Ouest.

La coupure que constitue le pont de Joinville-le-Pont sur la Marne, confère à ces deux axes une importante autonomie l'un vis-à-vis de l'autre. Cette autonomie se traduit par une certaine similitude de la structure commerciale.

Ces deux axes, auxquels on peut ajouter « le pôle d'influence » de la rue Jean Mermoz et de l'avenue Jean Jaurès, totalisent près de 70% des commerces et services de la commune. Le restant de l'équipement commercial est réparti dans la commune de façon plus diffuse en fonction des besoins ponctuels des habitants avoisinants.

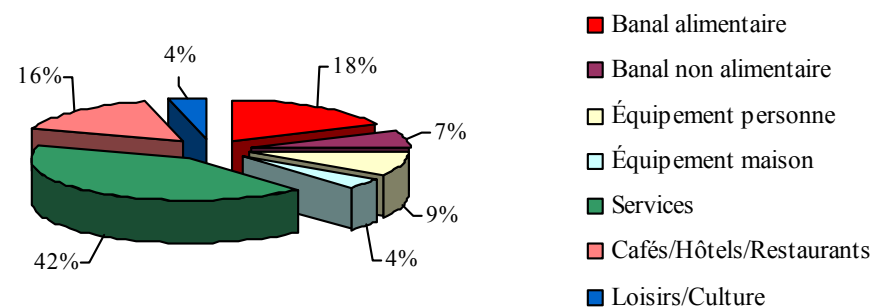
Les noyaux secondaires sont liés aux quartiers dans lesquels ils s'insèrent (Place Mozart) pour Polangis, et sont constitués principalement de cafés, hôtels et restaurants (CHR), ainsi que de petites alimentations. Il faut noter l'existence de noyaux commerciaux de plaisance au bord de Marne, « Les Guinguettes » (lieu de loisir des parisiens du début du siècle) fonctionnant uniquement en fin de semaine comprenant des restaurants, dancings et activités sportives.

L'appareil commercial en place est complété par trois importants marchés :

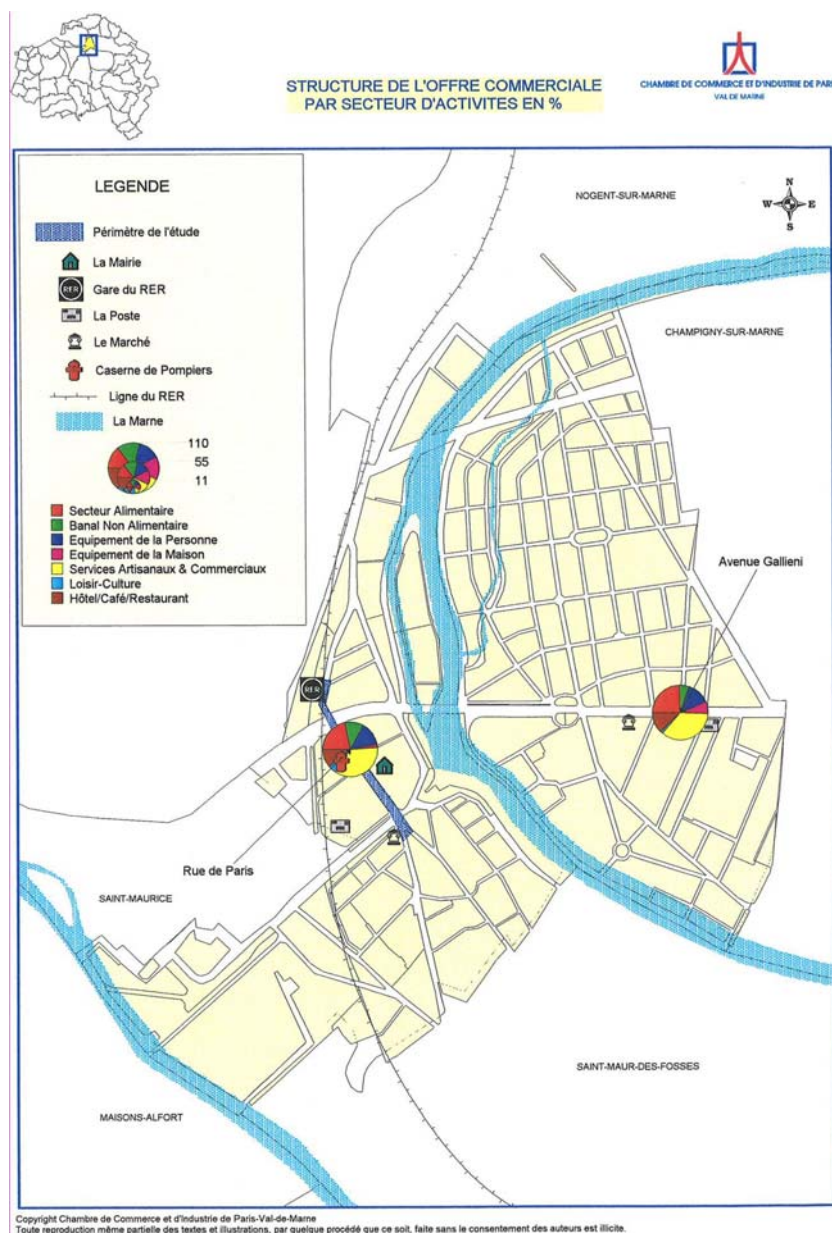
- Le marché de la place du 8 mai 1945
- Le marché biologique place Mozart
- Le marché Gallieni.

Bien que l'offre alimentaire soit relativement complète sur la ville, les marchés forains contribuent à son renforcement et sa diversité et leurs zones de chalandise dépassent les limites de la ville.

Répartition des locaux commerciaux par branche d'activités



L'offre commerciale est peu diversifiée. Elle est dominée par les services, soit 42%. Néanmoins, le secteur alimentaire et les cafés/hôtels/restaurants représentent 18% et 16%. L'offre en équipement de la personne et de la maison a un poids très faible. L'absence de diversité et la faible représentativité des services à la personne contribuent à l'évasion de la clientèle vers les centres commerciaux alentour plus diversifiés.



Ce commerce de proximité subit une pression peu importante compte tenu de l'éloignement concurrentiel des centres commerciaux intercommunaux et régionaux même si leur accessibilité est rapide (Pince-Vent à Chennevières, des supermarchés et 3 Centres Commerciaux Régionaux - Créteil Soleil, Plein Ciel, Bercy 2 à moins de 15mn en voiture). Cependant la concurrence la plus vive s'exerce par le biais de supermarchés ou de hard-discounts limitrophes aux deux différents noyaux commerciaux (STOC près du quartier Paris situé dans la ZAC Pirelli de Saint-Maurice et FRANPRIX à la Fourchette de Champigny-sur-Marne).

L'activité artisanale est assez importante puisqu'elle représente près de 50% des établissements présents sur la commune (206 artisans).

3.5. Perspectives d'évolutions

Dans l'intervalle 1990-1999, la population active a sensiblement augmenté ainsi que le nombre d'actifs ayant un emploi. Néanmoins, le taux de chômage est plus important que dans la période de recensement précédente.

Le nombre d'actifs résidant et employés à Joinville-le-Pont a fortement baissé (-36,8%), et le nombre d'emplois a stagné. Une baisse de l'emploi semble même se confirmer. La mobilité des travailleurs est donc très importante et entraîne des phénomènes de migrations alternantes des actifs comme dans le reste de l'Île de France. La proportion des actifs qui utilisent les transports en commun est plus importante que dans le reste de l'Île de France.

La proportion des actifs ayant des emplois dans les secteurs cadres et professions intermédiaires a augmenté, que ce soit au niveau de l'emploi des actifs Joinvillais ou au niveau de l'emploi proposé à Joinville. Cette tertiairisation de l'emploi et des travailleurs s'est faite notamment en remplacement de l'emploi ouvrier.

L'activité économique traditionnelle de petites industries a fait place peu à peu, comme dans le reste de la proche couronne de l'Île de France, à des activités tertiaires, de services et aux commerces.

Joinville-le-Pont dispose d'une situation géographique privilégiée entre les pôles économiques de Paris Seine Amont, Créteil et Marne la Vallée. De bonnes dessertes routières et ferrées sont également des atouts indéniables pour le développement économique.

L'économie de Joinville se caractérise par une présence importante de PME-PMI, quelques entreprises leaders comme LUXURY EYEWEAR ou la SAGEP, et des entreprises de hautes technologies liées au cinéma. Le tissu économique, bien que modeste et dynamique, reste cohérent et sain. Pour autant l'instabilité du marché dans l'ensemble des secteurs industriels concernés (luxe et cinéma notamment) pourrait avoir des conséquences préoccupantes en terme d'emplois et de ressources locales.

On remarque aussi un renouvellement difficile des commerces de proximité. De fait de la proximité de la capitale, de la présence d'un pôle de déplacements RER, et de la

conjoncture immobilière, Joinville subit une pression foncière importante.

L'orientation du marché s'axe vers l'immobilier résidentiel plutôt que l'activité ou les bureaux. La tendance engagée conduit donc naturellement à la transformation des secteurs industriels restants en logements plutôt qu'en activités économiques.

Cette pression s'exerce également lors de mutations au sein des îlots. La diminution du taux d'emploi, l'augmentation des phénomènes de migrations alternantes des actifs font du thème du développement économique un enjeu principal pour Joinville-le-Pont.

Les potentialités foncières

Le foncier est souvent le levier principal du développement économique or le territoire communal ne dispose plus de vastes terrains vacants. Seul les terrains situés derrière le pôle RER sont encore disponibles. Les possibilités nouvelles d'implantations d'activités économiques devront donc se faire au sein d'un tissu urbain déjà constitué.

La nature du parcellaire de la commune se révélant assez hétérogène suivant les quartiers (étroite et longue sur Palissy et Polangis, plus régulière dans la partie haute de la commune), la capacité d'accueil du tissu urbain peut être plus ou moins importante dans certaines parties de la ville. Par ailleurs certaines activités devront développer préférentiellement le long des axes structurant (RN4 et RN 186) ainsi qu'à proximité du RER.

Les petites opérations, insérées au sein du tissu urbain, peuvent être favorisées par un règlement adapté si elles sont cohérentes avec le respect du cadre de vie. Les entreprises devront trouver alors un équilibre entre coût du foncier, qualité des dessertes et respect de leur environnement. Les opérations plus importantes d'initiative publique semblent par contre plus limitées.

L'immobilier de bureau

La commune de Joinville-le-Pont se trouve insérée dans un milieu très concurrentiel pour l'attraction des activités avec des communes possédant des parcs d'immobilier d'entreprise conséquents (Créteil, Champs-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés). Néanmoins, des opportunités foncières peuvent être dédiées à du bureau grâce à la présence de la desserte du RER qui met Paris centre à moins de 15 minutes.

La commune porte par ailleurs un projet important de développement de 10 000 m² de bureaux à l'arrière de la gare RER. Le projet vise à reconquérir un territoire insuffisamment exploité et enclavé par des infrastructures importantes. Peu valorisé, cet espace constitue aujourd'hui une friche affectée à un parking public.

Au pied du RER A, au croisement RN 4/RN 186, dans la perspective directe de l'avenue Jean Jaurès, ce territoire est un site stratégique, aux portes de la ville, en terme d'identité pour Joinville. L'implantation d'un immeuble de bureaux sera un signal architectural fort pour la commune. Il permettra, sans aucun doute, de valoriser l'entrée de la ville. Joinville souhaite

donc avoir une politique volontariste en terme d'action économique et de création d'emplois. Pour cela les opportunités foncières sont déterminantes. L'installation d'un immeuble de bureaux conséquent en cœur de ville dynamisera et stabilisera le tissu économique.

L'immeuble de bureaux prévu sur le site se situera à l'entrée du quartier des "Hauts de Joinville". Véritable cœur de ville, ce quartier à la densité commerciale forte, fait l'objet d'un projet de requalification qui prévoit la construction de nouveaux logements, la valorisation des espaces publics et l'implantation d'équipements publics. Ainsi le projet se développera autour d'un pôle urbain constitué, dans lequel le tertiaire apportera sa part à une croissance équilibrée où l'habitat a déjà sa place.

L'activité commerciale

Celle-ci est très importante en nombre dans la commune. Elle est présente dans les deux secteurs commerciaux de la ville que sont l'avenue Gallieni et la rue de Paris. Leur maintien et leur essor face à la concurrence même discrète des pôles commerciaux alentour de grande distribution passent par une valorisation des axes structurants qui les accueillent.

L'avenue Gallieni comme la rue de Paris, qui supportent actuellement des trafics de transit qui apportent peu au commerce local, pourraient être réaménagées avec un équilibre des fonctions d'utilisation du sol plus favorable au développement commercial : requalification de certains bâtis, amélioration des possibilités de chalandise, de stationnement, cheminements piétons, augmentation de l'offre des boutiques par la restructuration d'un linéaire commercial cohérent.

C'est notamment un des axes de réflexion du projet de requalification des Hauts de Joinville (cf. orientation d'aménagement).

Au regard du diagnostic établi sur les tendances engagées et les perspectives d'évolution, la ville s'oriente vers une action volontariste en faveur d'un redressement du taux d'emploi et du développement de l'activité économique

Elle met en place des outils favorisant l'activité économique. Les zones industrielles existantes sont confortées dans les documents d'urbanisme, des possibilités de diffusion de l'activité commerciale le long des grands axes urbains sont également confortés. Les emplois nouveaux de service ou de travail à domicile doivent trouver leur place au sein de l'ensemble des zones.

PARTIE 3 : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1. Géographie physique

1.1. Le relief

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. L'alternance de couches dures calcaires et de couches tendres argileuses ou sableuses a conduit au dégagement de quatre grands plateaux.

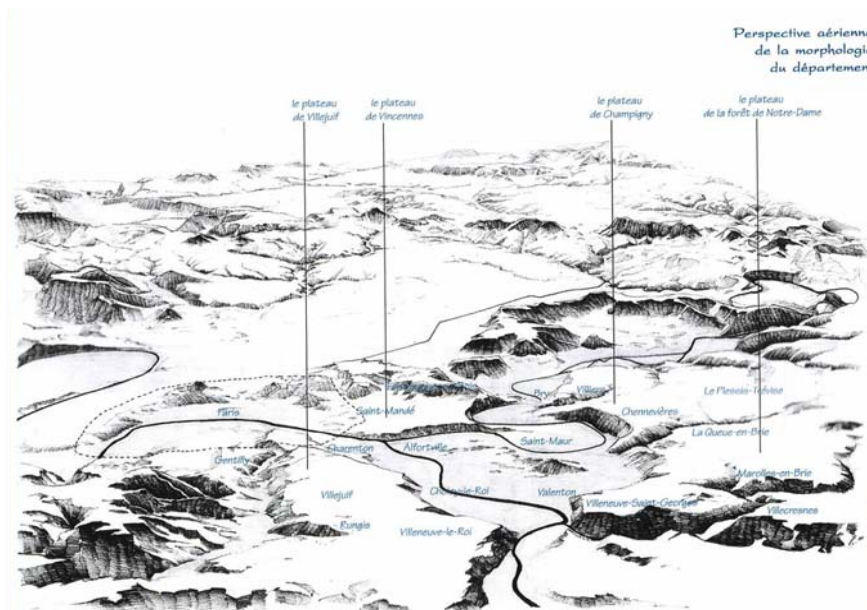
Géographiquement, le Val-de-Marne est inclus dans le plateau de Brie. Ses limites orientales s'étendent jusqu'à Reims, et ses limites occidentales jusqu'à Paris. Au sein du plateau de Brie, il convient de distinguer, pour le Val-de-Marne, cinq plateaux dont deux intéressent Joinville-le-Pont :

- ✓ Le plateau de Vincennes
- ✓ Le plateau de Champigny.

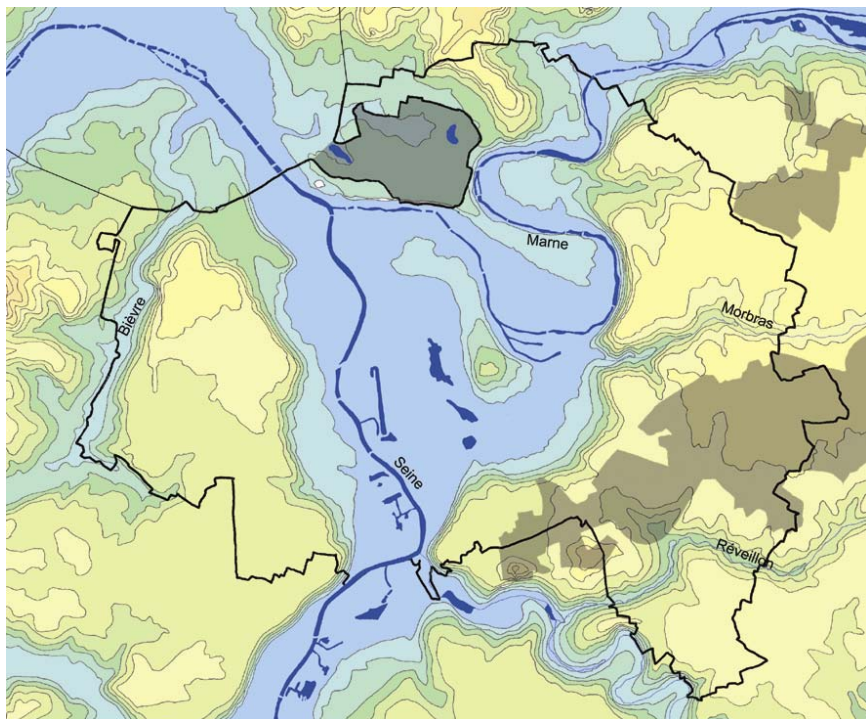
Entre ces deux plateaux, la Marne a trouvé son passage sous forme de boucles successives. Joinville se situe au détour de l'une d'elles, entre la grande boucle de Saint-Maur et celle plus petite de Bry.

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), rive gauche de Marne, forment un versant assez plat, la différence de niveau maxima 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. Hydrologie

La Marne est une rivière qui prend sa source sur le plateau de Landres 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 typique des reliefs anticlinaux : la pente moyenne faible de 45cm/km a pour conséquence la formation de méandres. Son débit maximal est observé à l'hiver et son débit minimal à l'été.

Le bassin de la Marne couvre une superficie de 21 730 Km² et englobe au total plus de 7500 Km de cours d'eau. C'est le deuxième bassin affluent de la Seine après l'Oise (16 900 Km²) et l'Yonne (10 900 Km²). La commune de Joinville se situe dans le secteur géologique de « Marne aval ».

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, entreprit de régulariser les flots de la Seine notamment après la grande crue de 1924. 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 m³, 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 période de sécheresse.

Le statut de la Marne est domanial et la police des eaux est assurée par le Service de la Navigation (situé à Joinville-le-Pont sur l'Île des Saint-Pères).

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. La continuité de confortement des berges de l'île Fanac est en cours.

Le classement de la Marne d'après des données recueillies en 1995, était passable (niveau 2). En ce qui concerne la pollution chronique, le suivi des différents paramètres de l'eau est réalisé par de nombreux organismes (usines, services de la Navigation, Agence du Bassin).

Le projet d'étude « Marne Pollution Zéro » devrait apporter des informations indispensables en terme de priorités/objectifs contribuant à améliorer la situation.

Le syndicat « Marne Vive » est chargé de contrôler localement la qualité de l'eau. Le syndicat mixte Marne Vive comprend 15 communes dont Joinville-le-Pont. En association avec le Port autonome de Paris, il élabore actuellement une étude de Schéma Directeur.

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. Celle-ci étant fortement dépendante de la qualité de raccordement au réseau et de la qualité de l'épuration. A Joinville le déversement des eaux de ruissellement de l'autoroute A4/A86 est certainement la source de pollution la plus évidente.

La rivière de Polangis

Creusée 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 l'Association Syndicale Autorisée alimentée par une cotisation au mètre linéaire de berge.

Située dans le creux d'une boucle de la Marne, elle 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. L'aménagement de l'autoroute qui traverse le canal a accentué le phénomène.

1.3. Le climat (source : Météo France)

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

Précipitations : fréquentes mais généralement faibles

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 : douces en moyenne

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). En 1976 et 1995, la température a dépassé 30 °C pendant 23 jours.

Vent : prédominance de Sud-ouest et Nord-est

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. Au sommet de la Tour Eiffel, elles ont dépassé 220 Km/h.

Phénomènes

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^{ème} siècle (en moyenne 10 jours par an).

Un îlot de chaleur

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.

1.4. Caractéristiques géologiques

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).

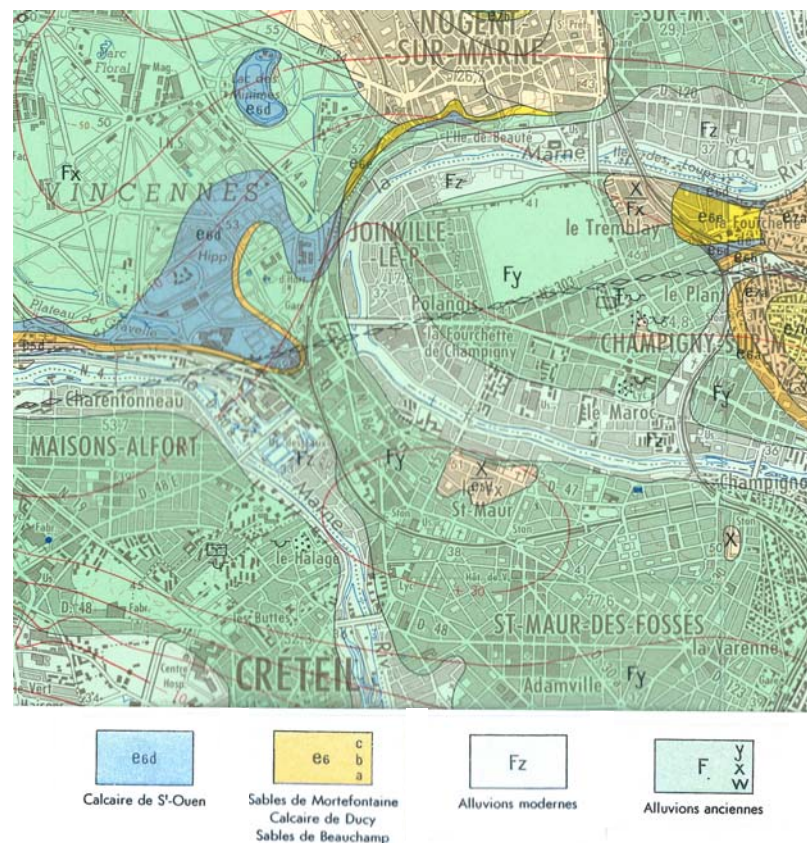
Morphologiquement, les boucles de la Marne constituent un espace « en creux » : c'est le résultat de l'entaille faite par la Marne dans la surface structurale du plateau de la Brie (100 à

110 m d'altitude environ) à une époque où son débit était plus important que de nos jours.

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 Chènevrières 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).

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 1/5 du territoire).



1.5. Potentialité archéologique (Source : laboratoire d'archéologie départemental)

Les indices archéologiques

La rive droite de la Marne présente de fortes potentialités de paléochenaux anciens, comblés durant la préhistoire ou durant des périodes plus récentes. La présence de sites

néolithiques sur la rive gauche et au sein de la presqu'île de Saint-Maur plaide pour une présence potentielle d'occupations de cette période sur la partie haute de la ville. La situation géographique, en zone surélevée non inondable, semble en effet privilégiée pour une occupation néolithique, voire plus récente.

De manière générale les indices archéologiques sont peu nombreux et peu fiables : un dépôt monétaire romain important, mais non situé et disparu dans des collections privées, fin XIX^{ème} siècle ; quelques vestiges non ou mal interprétés dans les années 1970, à savoir un mur de soutènement sans doute moderne ou contemporain parallèle au fleuve, rive droite, et des éléments médiévaux ou modernes indéterminés rive gauche.

Les indices historiques

Ils sont plus nombreux, concentrés sur une activité de batellerie et de passage datant du Moyen-Âge. Si une origine plus ancienne est possible, ce n'est qu'au XII^{ème} siècle qu'est mentionné le Port Olin dans une charte de Louis VI, avant que l'abbé de Saint-Maur ne décide la construction du pont du même nom, en 1205, à la demande de l'évêque de Paris. Érigée dans une optique d'approvisionnement et de communication, puis devenue stratégique, cette structure, située à un endroit peu commode et non guéable, sera maintes fois endommagée, voire détruite, et inlassablement réparée et reconstruite, et ce jusqu'à nos jours.

Des textes du XIII^{ème} siècle mentionnent un prêtre, ce qui induit l'existence d'une chapelle (Saint Léonard), attestée plus

tardivement, et d'un petit hameau, rive droite, dépendant de la paroisse de Fontenay. Deux moulins sont mentionnés au XIV^{ème} siècle, sans doute appuyés sur le pont.

Une autre chapelle, isolée, plus tardive, dite « de Presles », se situe actuellement sur le territoire de Joinville, entre Saint-Maur et Saint-Maurice, mais est historiquement liée à ces deux communes.

Le domaine de Polangis, nom déformé du port, n'est attesté qu'à l'époque moderne, mais est probablement plus ancien.

Conclusion

On remarquera le décalage qui existe entre, d'une part les données historiques, qui font état d'un important potentiel médiéval et d'autre part les données archéologiques qui sont loin de refléter ce potentiel.

Aucune mesure de préservation archéologique particulière n'a été prise, une sensibilisation des habitants à ce patrimoine sera possible grâce à la présence de la carte de prévention archéologique dans le rapport de présentation. Les pétitionnaires restent soumis aux obligations légales de la loi du 27 septembre 1941- portant réglementation des fouilles archéologiques et textes suivants.

Une estimation préliminaire du potentiel archéologique sur les secteurs à forte potentialités serait utile afin d'éviter des découvertes fortuites qui sont souvent préjudiciables à l'équilibre financier des opérations.

2. *Éléments historiques et mémoire populaire*

Pour compléter la présentation réalisée en introduction du rapport, quelques relatifs aux quartiers de Joinville mais aussi aux représentations de la commune dans la mémoire populaire sont présentés.

2.1. Les quartiers

Quartier Palissy

Jusqu'au XIX^{ème} Palissy était occupé par des terres cultivées et certainement un terrain de chasse pour la noblesse.

Palissy fut le premier lotissement de Joinville-le-Pont. Dès 1860, Monsieur et Madame Gilles décident le lotissement de leur propriété le long du « chemin de Brétigny ». Les avenues Palissy, Brongniart, Dagoty, Nast, Lhill, Lefebvre sont créées selon un plan dessiné par M. Gilles lui-même. M. Gilles, lui-même propriétaire d'ateliers de céramiques, est un admirateur de Bernard Palissy (1510-1589), scientifique éclairé et céramiste célèbre dont il fait une statue présente encore dans le quartier.

Le Monde Illustré du 15 septembre 1860 décrit ainsi le quartier « ce frais rivage qui est aujourd'hui un jardin de la banlieue de Paris se groupent quelques villas bien avisées, dont l'élégance d'architecture et la gracieuse décoration semblent souhaiter la bienvenue à ceux qui, fatigués des bruits de la ville, aiment à se construire un nid champêtre le long des eaux courantes et à l'ombre des espaces verts. »

Charles Pathé s'installe en 1904 à Joinville sur le quai Gabriel Péri et en partie sur l'avenue Gallieni. Ce sera ensuite les frères Lumière. Développements, plaques photographiques, tournages en studios, théâtre de prises de vues, etc.

Après la première Guerre Mondiale, qui marqua une rupture dans le rythme d'accroissement de la banlieue, la crise du logement prit une tournure aiguë. On assiste alors entre 1919 et 1930 à un véritable raz-de-marée de lotissements notamment dans le « bas » de Joinville. La loi Loucheur vient accélérer le phénomène. C'est aussi la création de la résidence Egalité (Habitation Bon marché) dans le quartier Palissy en 1929 à l'origine créée pour accueillir des forces de l'ordre.

La guerre 1939-1945 eut pour conséquence d'arrêter l'extension pavillonnaire. Les décennies de l'après guerre furent marquées par une architecture d'un genre nouveau inspiré du fonctionnalisme qui donna à Palissy quelques immeubles collectifs notamment destinés au logement social.

La SFP quitte Joinville en 1987 pour Bry-sur-Marne. La reconquête des anciens de studios de cinéma débute au travers d'une opération d'urbanisme qui a subit de plein fouet la crise de l'immobilier des années 90. Aujourd'hui le quartier des « studios » est achevé.

Quartier Polangis (Source principale : Michel Rioussel)

Les moines de l'abbaye de Saint Maur, étaient locataires de terres appelées « Portus Longini » sur la rive gauche de la Marne dont une partie constitue aujourd'hui le quartier de Polangis. Elles étaient principalement cultivées et seront aussi le terrain de chasse des seigneurs de la Maison de Condé. Un manoir, certains diront une ferme, est attesté en 1207. C'est alors la seule construction connue.

En 1623, cette ferme est vendue par les minimes de Vincennes à Charles Valdir, secrétaire du duc d'Epéron, auquel est accordé le droit d'y avoir une chapelle domestique. Il construira ce qu'on appellera le « château » (ferme appelées « Poullangis », cour, avant-cour, et jardin attestés dans le terrier de 1682).

Le Manoir reconstruit entre 1740 (carte Delagrave) et 1770 (carte des chasses) sous le style Louis XV avec un parc agrémenté de grottes en rocaille. Adjonctions de bâtiments au sud entre 1770 et 1810 (cadastre) et partiellement démolis au 19^e siècle.

En 1881, le domaine est vendu à la Société Immobilière de Polangis. Une partie du domaine du château de Polangis, d'une contenance de 17 ha 15 a 51 ca, est lotie en 323 lots, selon les plans de Me Ratel, ingénieur géomètre à Vincennes. Le 30 août 1883, un cahier des charges est établi, il comprend 12 pages avec instructions très précises pour les futurs acheteurs; pour la première fois le nom de Polangis est officiellement mentionné.

Le Petit Bras de Polangis, également appelé Rivière de Polangis, ou Canal de Polangis, est artificiel et fut creusé en 1886 sur 1500 mètres par les lotisseurs de l'époque, afin de mieux vendre les parcelles environnantes aux Parisiens.

C'est aussi l'époque où s'installent les premières guinguettes : "la Péniche", situé à l'emplacement de notre actuel "Gégène" un lieu très mal fréquenté, relié à la rive nogentaise par un bac privé. Puis vinrent "Le Petit Robinson", "La Petite Chaumière", "Le Grand Bal Champêtre Jean Brus", "Le Casino du Tremblay". "L'Elysée-Palace", "Mare", "La Boule Blanche", "Printania", "Pompéi" et "La Pomme d'Api".

En 1882 Joseph Joula, alors âgé de 35 ans, fonde la Société Anonyme des Plaques, Pellicules et Papiers photographiques. Elle se fixe définitivement à Joinville en 1901 à Polangis. 40 000 plaques par jour sortaient également de cette usine. Occupant jusqu'à 600 ouvriers, la société est établie sur un immense terrain de 20 000 m², dont 4 000 sont couverts. Elle a disparu aujourd'hui.

En 1902 – 1905, une deuxième vague de lotissement vient prolonger les avenues existantes vers le nord. L'avenue du Château passe au beau milieu de la demeure qui est détruite. Le parc est morcelé par des avenues rectilignes. Dans le même temps, la ferme du Tremblay, toute proche, bien que sur Champigny, est détruite pour la construction de l'hippodrome du Tremblay inauguré en 1906.

Tout semble devoir aller très vite au niveau des constructions, mais les ambitions des lotisseurs sont stoppées net par les grandes inondations de 1910. La Marne se réinstalle dans son

ancienne plaine alluviale : le Rond-Point de Polangis est inondé et l'eau monte jusqu'à l'avenue Pauline.

Une troisième vague de lotissement entre 1924 et 1929 achève l'urbanisation du quartier. En 1926, Polangis compte 3.728 habitants. Cette poussée démographique entraîne la construction d'équipements publics notamment l'Ecole de Garçons Jules Ferry en 1938.

Le quartier ne subit pas d'évolutions majeures jusque dans les années 70. La construction de l'autoroute A4 en viaduc au dessus de la Marne, en 1975, bouleversa le paysage des bords de Marne. Cette partie de l'infrastructure est un tronçon commun avec l'A86 créant ainsi le plus important bouchon automobile d'Europe et isolant ainsi la partie nord dite « des guinguettes ». Une dizaine d'années plus tard, un projet qui n'est pas encore abouti de bouclage de l'A86 et donc un doublement du nombre de voies provoque la démolition de plusieurs dizaines de pavillons en bordure de l'ouvrage créant ainsi des délaissés.

Avenue Gallieni

L'avenue Gallieni est liée indubitablement à l'histoire du Pont de Joinville. L'abbé de Saint-Maur décide la construction du pont « Port Olin » en 1205, à la demande de l'évêque de Paris : érigée dans une optique d'approvisionnement et de communication, puis devenue stratégique, cette structure, située à un endroit peu commode et non guéable, sera maintes fois endommagée, voire détruite, et inlassablement réparée et reconstruite jusqu'à nos jours tant il est stratégique.

Jusqu'au début du XX^{ème} siècle les constructions qui bordent l'avenue sont sporadiques et essentiellement liées au développement des lotissements des quartiers Polangis et Palissy.

Lors du premier quart XX^{ème} siècle se développent les studios de Joinville disposés sur un terrain de 16 500 m² entre l'avenue Gallieni et l'Avenue Joyeuse.

L'arrivée de l'automobile marque un tournant. Dès 1929, Monsieur Restellini, mécanicien, achète le bâtiment d'un maréchal-ferrant et devient agent officiel de Peugeot en 1929. Sa concession est encore présente sur l'avenue. Permettant de rejoindre aisément l'est du territoire francilien et l'est de la France, l'avenue Gallieni, nationale 4, sera rapidement un axe radial structurant de la proche couronne.

Le trafic automobile s'accéléra avec la construction de l'A4 dont elle devient le prolongement et dont elle supporte le report de transit.

Ile Fanac

Jadis « île aux foins », l'île Fanac appartenait aux moines de l'abbaye de Saint Maur. Longtemps réservée à l'agriculture, une urbanisation de type pavillonnaire s'y est développée à la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle. De forme étroite et allongée, s'étendant en direction nord-sud sur la rivière Marne. Elle est enjambée par le pont routier de la route nationale 4 qui la surplombe à plus de neuf mètres de hauteur et constitue son unique accès par l'intermédiaire d'un escalier.

Emile Zola, dans son roman « Au Bonheur des Dames », décrira l'ambiance de l'île Fanac : *« Enfin, ils descendirent à Joinville, passèrent dans l'île tout de suite, pour commander le déjeuner ; et ils restèrent là, le long des berges, sous de hauts peupliers qui bordaient la Marne. L'ombre était froide, une haleine vive soufflait dans le soleil, élargissait au loin, sur l'autre rive, la pureté limpide d'une plaine, déroulant des cultures. Mais, sur le désir de Denise, ils décidèrent que l'on resterait à Joinville ; ce serait drôle, on se donnerait de la campagne par-dessus la tête. Et, tout l'après-midi, ils battirent les champs. Mais leur flânerie, au hasard des sentiers, revenait quand même le long de la Marne ; ils s'intéressaient à la vie de la rivière, aux escadres d'yoles et de norvégiennes, aux équipes de canotiers qui la peuplaient. »*

Quartier Marne

Jusqu'aux années 1860, la rive droite de la Marne, comprise entre la limite actuelle avec Nogent-sur-Marne et le Pont de Joinville, ne comprenait absolument aucune construction. Seul le mur d'enceinte du Parc du Château de Vincennes, qui descendait jusqu'ici afin que le gibier royal ne s'échappe pas, pouvait être visible. Jusqu'en 1897, il constituera la limite entre Nogent et Joinville, une sorte de diagonale partant du siège actuel de la Fédération Française des Sports d'Aviron, jusqu'à l'emplacement du pont de l'autoroute A4.

Le Parc du Château de Beauté, qui fut donné comme chacun sait à Agnès Sorel, était inclus dans cette enceinte, et l'on sait que les daims de la Dame de Beauté y étaient fort nombreux. Il n'y avait donc que des prés et quelques arbres dans ce paysage champêtre.

C'est à partir de 1860-1865 que s'établirent presque simultanément la première guinguette sur l'île Fanac, « Chez Julien », puis en 1867 le premier loueur de bateaux situé juste en face sur le quai, le garage Turban, où l'on construisait aussi des embarcations de tous genres, et quelques maisons autour, dans les premiers numéros du quai.

Pourquoi ce soudain engouement pour les bords de Marne si tôt sur ce quai, alors que Polangis restera une plaine giboyeuse jusque dans les années 1880 ? Tout simplement par l'arrivée du train en 1859, la célèbre ligne de la Bastille.

La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est acheta ensuite au Domaine de la Couronne, propriétaire du bois de Vincennes, tous les terrains compris entre l'actuel talus et la Marne, afin d'y installer une seconde voie ferrée, qui reliait la station de Joinville au Pont de Mulhouse à Nogent. Ce projet ne vit jamais le jour et, en 1878, tous les terrains furent revendus à des particuliers. C'est ainsi que, très rapidement, entre 1880 et 1900, toute cette rive droite de la Marne fut entièrement couverte de maisons de villégiatures, de constructions très légères, mais bien souvent surélevées pour tenter d'échapper aux inondations. Celle de 1910 n'en épargnera cependant aucune, mais n'en détruira pas.

Comme le mur d'enceinte du parc de Vincennes constituait toujours la limite entre Nogent et Joinville, et que celle-ci passait maintenant au milieu de propriétés privées, il fut décidé en 1897 un échange de parcelles entre les deux communes. L'avenue de Diane - un simple chemin de terre bordé d'arbres - constitua la nouvelle limite.

Tout comme à Polangis, l'autoroute A4 bouleversa le quartier. Les expropriations furent nombreuses et surtout symboliques. Ainsi disparurent trois restaurants avec terrasses sur la Marne, qui étaient bondés en été, ainsi que la Société Nautique En Douce qui apportait beaucoup d'animation au quartier. Celui-ci est coupé en deux par le pont autoroutier.

Histoire du chemin de fer à Joinville

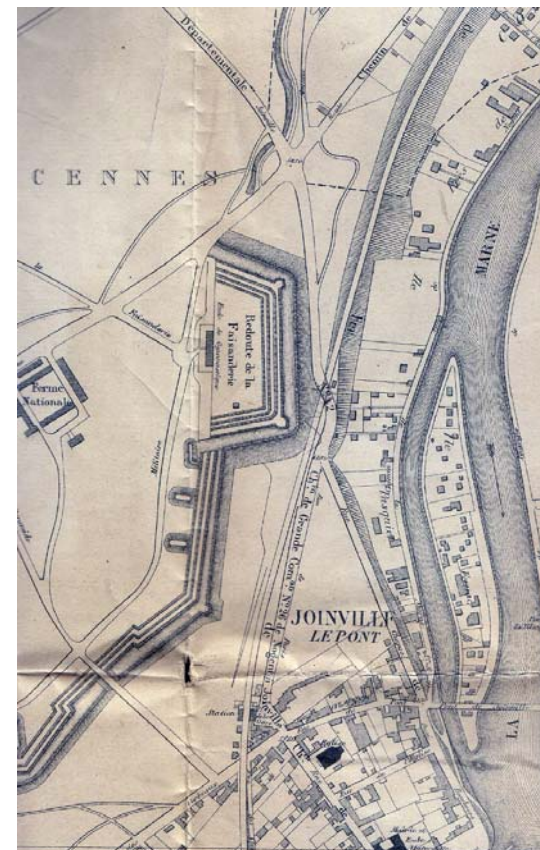
1855 marque le Bois de Vincennes et Joinville. C'est en effet cette année là que l'Impératrice Eugénie fait construire à Joinville la ferme de faisanderie à l'extrémité du plateau de Gravelle. Elle se situe non loin de l'école de gymnastique et d'escrime chargée de former les maîtres de gymnastique pour l'armée établie en 1852. En 1855 débutent aussi les travaux de chemin de fer de la ligne Bastille-La Varenne. Le maître d'ouvrage est la Compagnie de l'Est qui s'est vue concédée la ligne 2 ans plus tôt (convention des 17 août 1853 et 11 juillet 1868). La Compagnie avait acquis l'ensemble des terrains nécessaires par jugement d'expropriation du Tribunal Civil de la Seine en date du 31 octobre 1855.

Interrompus en 1857 car certains riverains du viaduc qui longe l'avenue Daumesnil s'y opposent, le chantier reprend en 1858 et s'achève en 1859. Le 22 septembre un premier train circule sur les 17km de trajet en courbe qui passe par Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois (entre Vincennes et cette localité), Joinville-le-Pont, Saint-Maur, le Parc et Champigny.

Chose rare sous le Second Empire (1852-1870), cette ligne est principalement destinée aux transports de voyageurs et non pour l'industrie et le commerce. Elle a été conçue pour

relier Paris au Bois de Vincennes et aux guinguettes des bords de Marne. On présume qu'elle sera pour les villages desservis un puissant stimulant apportant aux populations les avantages d'une « locomotion rapide et de départs multiples ». Le site dispose tout de même à l'arrière de la station d'une cour de marchandise pour les quelques convois de marchandises.

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



Plan de Joinville autour de 1900.

constructeurs de canots s'installent un peu partout. La guerre de 1870 interrompt cette liesse populaire.

Après une longue opposition, le train qui longe le Bois de Vincennes pour finir à La Varennes atteint enfin Sucy-en-Brie et en 1874, la gare de Boissy-Saint-Léger est ouverte au public. En 1875, la section entre Boissy-Saint-Léger et Brie-Comte-Robert est mise en service mais il faut attendre 1892 pour que la ligne « *stratégique* » soit enfin réalisée sur tout son parcours !

Pour autant, la ligne n'est pas rentable. Il faut dire que les conditions de voyage ne sont pas optimums : inconfort des rames, horaires mal adaptés, gares mal reliées. Avec le recul, la Compagnie de l'Est a commis deux principales erreurs dans sa gestion. Elle a tout d'abord négligé ce que l'on appellerait aujourd'hui la multi modalité : les liaisons gare/quartier urbain et les connexion avec les trams, omnibus, puis métro. Ensuite l'exploitant a rapidement recherché une rentabilité à court terme. En souhaitant desservir un maximum de points, elle a adopté un tracé tortueux qui diminue la vitesse commerciale des convois et elle a établi ses tarifs en fonction d'une clientèle unique (la pointe du dimanche). Elle a de plus limité constamment les investissements matériels et n'a raccordé cette ligne aux autres réseaux (Petite et Grande Ceinture, ligne de l'Est à Nogent-sur-Marne) que tardivement, entre 1873 et 1880, sans d'ailleurs chercher à étendre le service voyageurs. En 1915 le Conseil Municipal de Joinville demandait que « *dans le but d'éviter les troubles à la tranquillité publique la Compagnie de l'Est Parisien soit tenue d'employer des voitures plus modernes plus confortables et sonnante moins ferraille.* »

En 1878, La Compagnie de l'Est tente de réagir et achète tous les terrains, propriété du Domaine de la Couronne, compris entre l'actuel talus de la voie ferrée et la Marne, afin d'y installer une seconde voie ferrée, qui relierait la station de Joinville au Pont de Mulhouse à Nogent. Ce projet ne voit jamais le jour et tous les terrains furent revendus à des particuliers. C'est ainsi que, très rapidement, entre 1880 et 1900, toute cette rive droite de la Marne est entièrement couverte de maisons de villégiatures, de constructions très légères, mais bien souvent surélevées pour tenter d'échapper aux inondations.

Dès le mois d'août 1914, les 350 hectares du Bois sont réservés à l'armée et encerclés de fils de fer barbelés. Une ligne de chemin de fer est établie entre la gare de Joinville et un parc d'artillerie (situé entre l'INSEP et le carrefour de beauté). Les rails sont d'ailleurs encore visibles au Carrefour de Beauté. A l'arrière de la gare de Joinville, la cour de marchandise, devient un atelier de chargement de 4 hectares qui est déclaré d'intérêt public.

Sur le champ de course un terrain est réservé pour l'exercice de lancement de grenades chargées. L'autre partie de l'Hippodrome est prise par le Centre d'évacuation et de triage du Service Automobile. En 1917, une garderie d'enfants est installée dans le Bois pour les ouvrières joinvillaises de la cartoucherie.

Le trafic s'intensifie sur la ligne et la cour aux marchandises est largement occupée. La commission des affaires municipales de Joinville-le-Pont du 3 août 1915 s'en inquiète et demande la réglementation de la « *question des transports*

de matériaux par la compagnie de l'est parisien qui semble prendre une extension considérable ».

A la fin de la guerre, la cour de marchandise sert certainement au rapatriement des blessés à l'Hôpital des Canadiens qui compte 1040 lits sous la gouverne de 319 personnes, dont 39 officiers et 73 infirmières. De ce nombre, parmi les 32 médecins assignés, la majorité est de l'Université de Montréal. Du 1er juillet 1918 au 9 mai 1919, on y a soigné 143 Canadiens, 527 Anglais, 2964 Français et 220 Allemands.



Une photographie de 1918 montre cette cour de marchandise le long de la route de la pyramide et l'hôpital des Canadiens (à l'emplacement de l'actuel stade de Joinville-le-Pont).

(Source : R. Denilauler)

La Compagnie de l'Est tente de supprimer la ligne en 1937 et propose sa fermeture au Ministère. Elle avait déjà refusé la connexion au réseau métropolitain et s'est opposée aux

projets nombreux d'électrification de la ligne de Vincennes (1900, 1910, 1923, 1930, 1935). A la fin de l'année 1938, la section entre Brie-Comte-Robert et Verneuil-l'Étang est fermée à tout trafic. Le 13 juillet 1939, c'est le tour du tronçon Boissy-Brie.

Pendant la guerre, suite à la pénurie de carburant, la ligne reprend du service. La Société National du Chemin de Fer (SCNF) reprend l'exploitation de la ligne juste après sa création en 1938. Rien n'y change : la ligne est déficitaire. C'est aussi la création de la première autorité organisatrice en région parisienne : Comité des transports parisiens, au sein duquel les représentants de l'Etat sont majoritaires.

Il y a tout lieu de penser que la gare de Joinville, notamment sa cour aux marchandises, ait comme lors de la première guerre mondiale servi au transport de matériel militaire par les forces occupantes. Elle aussi servi de liaison avec le camp militaire de Saint-Maur un embranchement ayant été réalisé autour des années 1930.

Vers la fin de l'année 1946, la situation étant redevenue normale, la ligne de Vincennes perd ses fonctions d'itinéraire de détournement. Trois ans plus tard, les voitures à impériale « Bidel » qui faisaient partie du paysage depuis 3 quarts de siècle s'effacent devant des voitures à bougies plus modernes provenant du parc de chemin de fer allemand, au titre de prises de guerre.

De 1961 à 1968 une réflexion importante sur l'aménagement du territoire régional s'engage. La problématique des déplacements est au cœur des débats.

Les transports en commun tout d'abord. Le Syndicat des Transports Parisiens (ancêtre du STIF créé en 1959) approuve la création d'une ligne express Est-ouest qui deviendra la future ligne A du Réseau Express Régional (RER). Par une délibération en date du 23 février 1961, il en confie l'exploitation à la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) créée en 1949 par une loi du 21 mars 1948. La SNCF reste tout de même maître d'œuvre des travaux.

Les travaux commencent le 6 juillet 1961. La ligne est enfin électrifiée. Le 14 décembre 1969, la RATP inaugure la ligne Nation/Boissy-Saint-Léger. La gare de Joinville a été modernisée. La circulation des trains de voyageurs est la responsabilité de la RATP mais la circulation des trains de marchandises reste une tâche de la SNCF.

2.2. Les représentations emblématiques : Joinville cité du canotage, du sport, du cinéma

Les beaux dimanches de Joinville-le-Pont

Au XIXème 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.

Au début du siècle les Parisiens déferlent de la nouvelle ligne de chemin de fer Paris-La Bastille-La Varenne, ouverte en 1859 pour venir profiter des bienfaits de la plaisance sur les bords de Marne, symbolisés par les 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.

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).

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. Il y a quelques siècles, les pieds de vigne étaient plus nombreux et donnaient un bon petit vin blanc, le « Guinguet ».

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^e 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.

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 contribuent à la renommée de la commune qui possède jusqu'en 1929 une importante portion du bois de Vincennes sur son territoire.

Le sport a toujours été roi à Joinville, avec sa célèbre école, devenue le Bataillon de Joinville, le raid automobile Paris-Pékin en 1907, les plus nombreuses et les plus anciennes sociétés d'aviron (SN Marne, 1876, SN En Douce, 1886 et Club Nautique de Paris, 1891, US Métro et ASPP, plus récentes), le canoë-kayak, l'athlétisme et le football.

3. Sites et paysages

3.1. Les paysages Joinvillais (source : « Eléments pour une politique de paysage », Département 94)

L'étude réalisée par le Département du Val-de-Marne « Eléments 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.

Les grandes familles de paysages identifiées à Joinville-le-Pont sont :

Les paysages urbains

« 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. »

A Joinville les paysages urbains se trouvent dans les quartiers historiques de Paris et Vautier (type faubourgs), et le long de la RN 4.

« 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 « maison bourgeoise »

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, le quartier Polangis est organisé à partir d'une trame viaire hiérarchisée, avec des perspectives, des éléments de repères et une certaine homogénéité du bâti.

Les paysages puzzles

« 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.

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. Il est même paradoxal que le quartier Paris dispose de peu d'ouverture vers la Marne.

Les paysages de la Marne et de l'île Fanac sont exceptionnels, que ce soit au niveau des éléments naturels et architecturaux. Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine a amorcé une réflexion sur l'ensemble des boucles de la Marne. Celle-ci pourrait conduire à l'élaboration d'une ZPPAUP.

A noter que c'est autour de la Marne que les manifestations culturelles les plus importantes de Joinville se déroulent : festival de l'Oh et fête des guinguettes. 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^e 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.

3.2. Les espaces verts

Deux grands espaces verts majeurs existent à proximité de la commune comme deux poumons qui 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 nationale 4. Les accès piétons doivent y être fortement améliorés.

- Le Parc du Tremblay : base régionale de plein air et de loisirs d'une superficie de 80 hectares n'a pas d'entrée sur Joinville-le-Pont bien qu'il jouxte le quartier de Polangis.

Les berges de la Marne représentent un élément paysager de grande valeur. L'île Fanac est le point privilégié de découverte du grand paysage de la vallée de la Marne. La commune y a aménagé des équipements culturels et de loisirs dans le cadre d'un parc paysager. Un ensemble de plantations d'alignement le long des rues orne le quartier de Polangis et par ailleurs la rivière de Polangis constitue un patrimoine végétal à préserver. Les rues du quartier de Palissy sont en majorité plantées.

Dans la partie Sud de la commune, en complément des plantations de la rue de Paris, les alignements se concentrent le long de l'axe du canal, boulevard de l'Europe, avenues du Maréchal Leclerc, Pierre Mendès France et Kennedy. Ils forment un ensemble d'une grande harmonie. Le parc du

Parangon est, en dehors de l'île Fanac, l'espace vert majeur existant dans la commune; sa surface est d'environ 1 hectare.

À ces principaux éléments s'ajoutent les places plantées : Mozart, Verdun, du 8 Mai 1945. Les surfaces des espaces verts, ouverts au public et recensés sur la commune, sont présentées ci-après.

Principaux espaces verts publics	Superficie (m²)	Longueur (m)
SQUARES ET PLACES		
Le parc du Parangon	10 500	
Île Fanac	13 000	
Square Capitainerie	7 000	
Pointe 1, avenue Palissy	750	
Square Bir Hakeim	600	
Quai du Barrage		520
Quai de la Marne		1 000
Quai de Polangis		1 150
TOTAL SQUARES ET PLACES	31850	2 670
VOIES PIÉTONNES		
Rue du Port/Pathé		500
Avenue Ratel		120
Quai Gabriel Péri/Avenue des Peupliers		880
Allée des guinguettes		650
TOTAL VOIES PIÉTONNES		2150

Il faut souligner la présence très importante d'espaces verts privés. Bien qu'ils ne soient pas individuellement très grands en surface, ils sont très nombreux.

Le patrimoine arboricole

La collectivité publique consent des efforts importants pour entretenir et enrichir ce patrimoine et il est important que la même démarche soit entreprise par les particuliers sur le domaine privé. En effet, un bel arbre appartient visuellement à tout le monde. Il participe au paysage de la ville au même titre qu'un monument ou qu'un ensemble de belles maisons.

La commune de Joinville comprend quelques espaces verts, alignements privés, arbres insolites isolés ou non dignes d'intérêt. La ville souhaite attirer l'attention des Joinvillais et les sensibiliser par rapport à ce patrimoine souvent privatif en dehors du patrimoine public dont il est fait état au chapitre paysage et équipements publics, espaces verts.

Le recensement des arbres intéressants sur la commune de Joinville a été réalisé durant le mois de février 1999 pour le précédent POS par les services de la ville. Il a été mené dans les propriétés privées et sur le domaine public pour les arbres d'alignement. Certains alignements sont des EBC, Espaces Boisés Classés à Conserver, ou des espaces paysagers.

Le recensement a une valeur pédagogique.

Le but de ce premier repérage est de faire perdurer le patrimoine végétal par une connaissance plus fine de l'état existant sur les propriétés privées. Il ne s'agit en aucune

manière de geler les terrains ou d'empêcher les constructions. Il n'est ni une interdiction de construire, ni d'abattage d'arbre mort ou malade. Le repérage a pour objet d'inciter les propriétaires à entretenir, replanter ou valoriser, en échange de conseils ou de suggestions de la part des services de la ville.

ESPACES VERTS DIGNES D'INTÉRÊT	
Jardins plantés d'arbres divers	33, avenue de la Mésange
	11, avenue Foch
	88, quai de Polangis
	Institut APMR, Impasse Rousseau
Alignements privés	
Tilleuls	Avenue des Tilleuls
Erables	19, quai de la Marne
Marronniers/tilleuls	15, rue Vautier
Peupliers	21, avenue Joyeuse, avenue de la République
Arbres insolites	
Oliviers	Avenue Théodore
Chêne médit.	8, avenue Jamin
Palmiers	16, rue des Frères Lumière
Arbres divers isolés ou non	
Cèdre du Liban	1 quai Gabriel Péri
	156, quai de Polangis
Arbres divers conifères ou caducs	12, rue de l'Étoile
	1, avenue de la République
	34, impasse Brétigny
	Avenue de la plage
	Avenue de la Marne
	1 et 7, quai Gabriel Péri
	90-92, avenue Jean d'Estienne d'Orves
	56, quai de Polangis
	École Maternelle de Polangis
	76, avenue Foch
	12-14, rue Marie Rose
	2, avenue Colbert

4. Les éléments remarquables du patrimoine bâti

4.1. Les monuments historiques

Joinville compte un monument historique : le château du Parangon.

Le château du Parangon, situé 68 rue de Paris, est classé Monument historique 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^{ème} siècle par la famille Amelot et les jardins, dont il ne reste quasiment rien, ont été dessinés par Le Nôtre (v.1613-1700). Cette période avait vu se multiplier ce type de demeures. Il était en effet de bon ton de posséder une maison de chasse (comme le roi et la reine à Vincennes), un petit pied à terre à "la campagne".

En 1857, Ferdinand Rousseau, qui depuis 1832 reçoit plus d'une trentaine d'élèves dans sa fondation, achète le domaine du Parangon pour y installer son institution, en raison de la réputation de la qualité de son enseignement. Mr Jules Rousseau, fils de Ferdinand Rousseau, introduit pour la première fois un enseignement technique et professionnel. Mr Quirot, gendre de Ferdinand Rousseau, est quant à lui, chargé de l'enseignement classique.

L'institution est brillante et réputée. En 1869, trois cent vingt élèves y sont inscrits. Elle deviendra en 1895, l'École coloniale du Parangon qui forme des cadres coloniaux et d'agents de bureaux pour les compagnies coloniales (école pratique

agricole, commerciale et industrielle coloniale). Devenue la propriété du Département du Val-de-Marne le château du Parangon est utilisé comme foyer d'enfance puis comme locaux administratifs.

Un enjeu : la reconquête du Parc à l'arrière du bâtiment peu valorisé, quasiment à l'abandon. L'objectif est de l'ouvrir aux Joinvillais en retrouvant la perspective sur le château depuis la partie communale.



4.2. Le patrimoine remarquable

Le patrimoine architectural et culturel de la commune de Joinville est riche.

Nous distinguerons le patrimoine remarquable emblématique de l'histoire de la commune du patrimoine plus ordinaire (parfois d'une grande qualité) qui constitue des références dans un tissu urbain parfois très hétérogène.

Le patrimoine remarquable ou les « lieux de mémoire »

- 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. Joinville-le-Pont est alors le centre français du cinématographe. Eugène Favreux tient en même temps la cantine des studios. Il en profite pour lier connaissance avec les vedettes de l'époque. Naturellement, Chez Gégène devient vite un lieu à la mode. Les "Années Folles" battent leur plein et la fête aussi. Le restaurant, le bal continuent d'être assiégés dès l'arrivée des beaux jours.

- L'Horloge

Ancien rendez-vous de chasse (et des juristes de Paris) *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 depuis 1944. Le décor particulier de l'époque, avec ses verrières, ses poutres apparentes et sa cheminée ajoute un charme plutôt rétro à la construction.

- Les autres guinguettes

Le Petit Robinson, La Pomme d'Api devenue L'Anas, Le Pavillon Bleu devenu La Pizzeria del Ponte, La Goulue.

- La Société Nautique de la Marne

Ce bâtiment inauguré en 1883 pour le compte de la Société Nautique de la Marne, rappelle l'engouement des Parisiens de la Belle Époque pour les nouveaux loisirs sportifs offerts par la Marne. La Marne est alors le lieu de courses d'aviron, de régates de voiliers et de joutes nautiques. Vestige de cette époque, ce bâtiment, véritable boat house, a malheureusement été détruit dans un incendie à la fin de l'année 2005.

- 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 détruit en 1904, après avoir été la propriété d'illustres personnalités (dont Charles Chapsal et le Général Ducrot).

- GTC

En 1906, Charles Pathé installe les usines Pathé transférées de Vincennes, devant la Marne, Avenue Gallieni. En 1908, cette entreprise qui est la plus grande entreprise

cinématographique existante construit un théâtre de prises de vues (un studio). Bien qu'en 1920, l'équipement de la production française reste dans son ensemble vieillot et désuet, la construction en 1928 d'un grand studio pour la société des cinéromans est une exception. Aujourd'hui, une partie des bâtiments, notamment ceux donnant sur la Marne, construits par la Société Eiffel, est encore en fonctionnement et comporte des bâtiments de production et de stockage de films, de laboratoires de films 16 mm, de montage vidéo et de son numérique.

- 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^{ème} siècle) de style Louis XV avec façade ouvragée et fronton sculpté révèle le soin particulier apporté à l'architecture industrielle.

- L'église Saint Charles de Borromée

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^{ème} siècle, ornent la nef, la chapelle et le chœur.

- Quai du Barrage, une construction se distingue, dite « le château », est une villa typique de l'architecture de la fin du XIX^{ème} de style anglo-normand.

- Ecole de Musique

Sur l'île Fanac, cette construction abrite l'École de Musique, Danse et Art Dramatique, est représentative de l'architecture de la fin du XIX^{ème} avec ses tourelles aux toits prolongés.

- Un ensemble régulier du XIX^{ème} se situe Avenue Gallieni, un autre place de Verdun et retour sur l'avenue Guy Moquet.

- Le chalet des canotiers

Datant de la fin du XIX^{ème} siècle, ce chalet, élevé sur terre-plein, était loué par des Parisiens qui venaient pratiquer le canotage sur les bords de la Marne. Ils avaient chacun une pièce ou deux, une parcelle de jardin et une tonnelle couverte.

- 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 m³ d'eau potable par jour à la ville de Paris.

- 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.

- Le Pont de Joinville

Si l'histoire du Pont de Joinville-le-Pont démarre en 1205, de nombreux ponts successifs sont construits, dont l'un en bois démoli par les crues et reconstruit. Il sera refait totalement en 1716 en pierre (comportant sept arches). L'actuel pont, construit en 1937 en béton, est composé d'une arche unique de 78 m sur le grand bras de la Marne, d'une petite arche de 38 m, et d'un viaduc de 40 m sur l'île Fanac.

Le patrimoine ordinaire

Plusieurs maisons particulières du patrimoine ordinaire, isolées ou formant des ensembles, sont également remarquables par la présence de matériaux tels que la brique, la meulière et la céramique.

La variété architecturale de Joinville-le-Pont a été étudiée de manière relativement exhaustive dans le cadre du PLU avec l'appui du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Val-de-Marne. Cette étude a mis en évidence des typologies très différentes : grandes demeures ; villas bourgeoises ; maisons de villégiature ; maisons individuelles ; maisons de ville, immeubles collectifs ; ensembles urbains ; équipements publics ; bâtiments d'activité.

Une protection nouvelle a été mise en place. Elle consiste à protéger près de 204 bâtiments.

5. Les risques naturels majeurs

Les préoccupations concernant les risques ne sont pas récentes. En effet l'Etat exprime son intérêt pour les phénomènes naturels dès le XVI^{ème} siècle. Les progrès de la science moderne en matière de météorologie, d'hydrologie, de topographie etc. sont remarquables et ont réussi à modifier les croyances en apportant une réponse scientifique à ces différents phénomènes. Par contre ils n'ont quasiment rien enlevé de la dangerosité ni l'imprévisibilité des inondations.

Si la rigueur scientifique n'a pu apporter de réponses satisfaisantes c'est surtout parce que les causes de ces

phénomènes sont complexes. En effet, ils résultent de facteurs climatiques mais aussi de facteurs anthropiques : l'utilisation mal maîtrisée d'espaces nouveaux, l'abandon de pratiques culturelles, la pression foncière aux abords des cours d'eau etc.

Le législateur a lui aussi répondu par la pluralité des textes censés prémunir et prévenir la France contre les catastrophes naturelles: Plan d'Exposition au Risques (PER), article R.111-3 du code de l'urbanisme, Plan de Surfaces Submersibles (PSS)...

Malheureusement le législateur a échoué par excès mais surtout parce que l'objet d'étude scientifique est difficile à appréhender. La lourdeur des procédures et les mesures inadaptées aux risques que les textes devaient couvrir, ont abouti à de maigres résultats.

C'est pourquoi, la législation a pris un nouveau tournant, notamment avec la loi dite « Barnier » en 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement. Elle est certainement la loi la plus innovante et la plus importante en matière de prévention contre les risques majeurs. La première ambition de cette loi est avant tout d'être transversale en matière d'environnement. Elle intègre notamment le principe de précaution et le principe pollueur/payeur.

Elle renouvelle surtout le dispositif de base de prévention des risques naturels en instituant un nouvel outil, le Plan de Prévention des Risques Naturels (P.P.R.N.), qui remplace tous les dispositifs antérieurs et qui vise à pallier aux échecs de ces derniers. Evidemment, toutes les politiques de

prévention ont une seule et même finalité : assurer la sécurité des personnes et des biens face aux risques naturels.

Les maîtres mots sont alors : connaissance, surveillance, information préventive, réglementation de l'aménagement, ouvrage de protection, retour d'expérience. Les grandes idées clés sont de préserver le lit du fleuve en crue de toute activité humaine et de réduire au maximum, dans les autres zones, la vulnérabilité des biens et des personnes.

En parallèle, le code de l'urbanisme, mais aussi des décrets, des circulaires, etc. imposent la prise en compte des risques naturels, dans tous projets d'aménagement et dans les documents d'urbanisme.

La loi relative aux risques technologiques et naturels du 30 juillet 2003 est venue renforcer les moyens de la prévention et de la protection.

La loi du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile impose aux communes touchées par un risque majeur d'élaborer un Plan Communal de Sauvegarde qui vise à gérer la crise.

Joinville est concernée par trois risques majeurs : les inondations par débordement de la marne (PPRI approuvé), les mouvements de terrains dus aux anciennes carrières (PPR prescrit), le transport de matière dangereuse.

5.1. Les inondations

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 m³/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.



Joinville-le-Pont fait partie du sous-bassin versant de la Marne qui lui même fait partie du bassin Seine-Normandie

Source : Agence de l'eau Seine-Normandie

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.

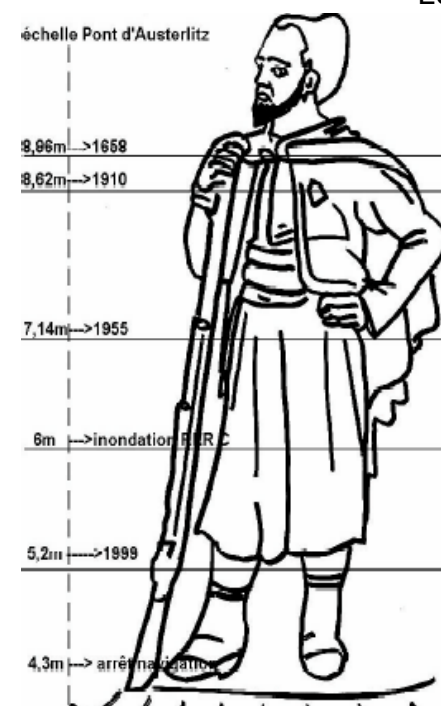
- L'utilisation ou l'occupation des sols sur les pentes des bassins versants. Le bassin versant constitue l'aire géographique d'alimentation du cours d'eau. Toute modification qui empêche le laminage de la crue ou la pénétration des eaux dans le sol favorise une augmentation du ruissellement, un écoulement 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.

En France la crue de référence est centennale (période de retour = 100 ans). Sur la région parisienne une 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". Ce la 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.

*Mémoire des crues Majeurs. Echelle du Pont-d'Austerlitz.
Source : Préfecture de la Région Ile-de-France*



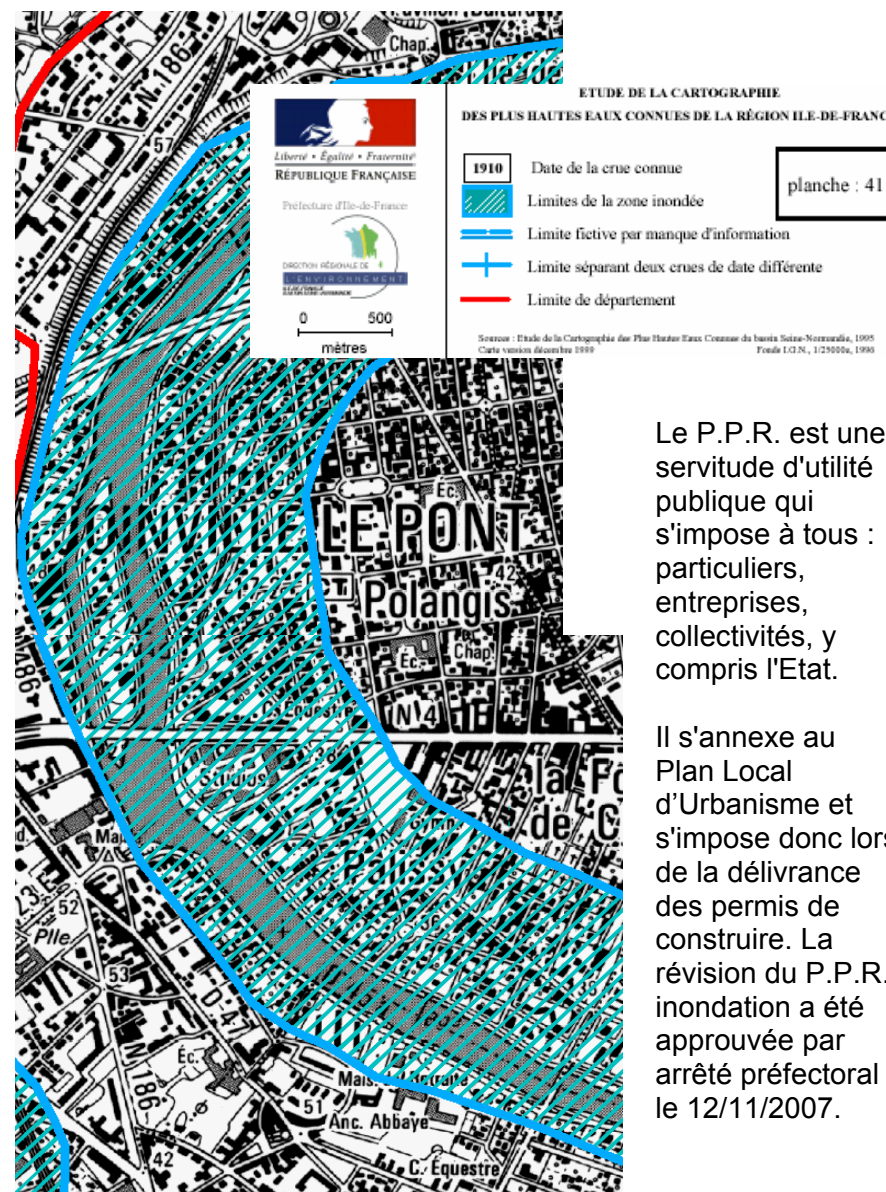
Les inondations de la Marne à Joinville-le-Pont sont des phénomènes lents. Ainsi en janvier 1910, la montée de la Seine est de l'ordre d'un mètre en 24 heures.

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).

Pour une information plus détaillée : se reporter au DICRIM et au PPRI annexé au PLU.



Le P.P.R. est une servitude d'utilité publique qui s'impose à tous : particuliers, entreprises, collectivités, y compris l'Etat.

Il s'annexe au Plan Local d'Urbanisme et s'impose donc lors de la délivrance des permis de construire. La révision du P.P.R. inondation a été approuvée par arrêté préfectoral le 12/11/2007.

La vanne secteur

Le tunnel de navigation de Saint-Maur (600 m) et le canal de Saint-Maur (500 m) ont été construits en 1813 pour permettre à la navigation de court-circuiter les 15 Km de la boucle dite « de Saint-Maur ». En 1933, sur ce même site, une vanne exutoire de crues a été construite. La vanne secteur est donc un ouvrage hydraulique situé au niveau de l'écluse sur l'île des Saints-Pères à Joinville-le-Pont. Cet ouvrage permet, lors d'une crue, d'éviter la conjugaison d'une hausse du niveau de la Seine sur la Marne.

L'impact de la vanne secteur à son aval a fait l'objet d'un débat passionné. L'objectif de cette étude est d'alimenter ce débat par des éléments tangibles. Pour l'instant, les chiffres qui avaient été avancés donnaient une augmentation du niveau du plan d'eau de 4 cm à l'aval du barrage de Saint-Maurice jusqu'à la confluence. Ceci pour une crue centennale, pendant le pic de crue et pour une période de 12h.

L'étude qui a été lancée a élargi le périmètre d'analyse et a pris en compte le débit d'une crue centennale concomitante sur la Seine (phénomène type crue de 1910). VNF/SNS rappelle que l'étude est encore en cours. Les résultats finaux seront connus d'ici deux mois. Pour autant des premiers éléments peuvent être avancés.

Pour une crue centennale, pendant le pic de crue et pour une période de 12h, la vanne secteur pourrait avoir pour impact une augmentation du niveau du plan d'eau de 4 cm à l'aval du barrage de Saint-Maurice jusqu'à la confluence. Par contre à partir de la confluence l'impact se réduirait à 1 cm.

Les impacts positifs de la vanne secteur se ressentent en amont de la boucle de Saint-Maur jusqu'à la Seine-Saint-Denis (Neuilly Plaisance, Neuilly sur Marne, Gournay). Joinville verrait son niveau d'eau baisser de 60 cm et Gournay de 10 cm.

L'ouvrage actuel présente plusieurs contraintes. Il est tout d'abord intimement lié aux ouvrages de navigation (écluse) ce qui ne facilite pas les activités du service. S'il est ensuite possible de manœuvrer l'ouvrage pendant la crue, il n'est pas possible de faire « marche arrière » et d'arrêter le dispositif. De plus son fonctionnement est délicat. Ainsi, pendant la crue de 1955, la vanne secteur a été mis en marche trop brutalement, inondant ainsi la confluence.

La réhabilitation de la vanne secteur est-elle utile ? La commune de Joinville pense qu'elle l'est et promeut depuis de nombreuses années sa réhabilitation.

5.2. Les mouvements de terrains : les anciennes carrières de Joinville

La commune a connu récemment des remontés de fontis sur le plateau d'évolution du gymnase Pierre François. Des sondages et des confortements ont été par ailleurs réalisés sur la cour d'école Eugène Voisin.

Il y a bien longtemps...la formation du calcaire

Il y a approximativement 49 millions d'années, lors de la période que les géologues appelle le « Lutécien », le bassin parisien était une immense mer tropicale. A cette époque, en

plus d'une faune propre aux mers chaudes, l'eau était peuplée de minuscules animaux de la famille des foraminifères. La particularité de ces animaux est de se constituer une coquille de carbonate de calcium. A leur mort, ces animaux sédimentent formant, plusieurs millions d'années après, une couche de calcaire.

Plus récemment, il y a tout de même 2050 ans environ, le bassin parisien a déjà pris depuis longtemps des allures de forêt tempérée. Alors que les Gaulois se rendent en incendiant leurs villages, l'administration romaine souhaite organiser une ville selon leurs critères : temples, thermes, voies, arènes, etc. Les besoins en pierre à bâtir sont pressants. Lutèce sera alors construite grâce à l'exploitation du plateau calcaire présent sur le site. Les exploitations se font à ciel ouvert. Elle donnera ainsi son nom à une période bien lointaine...

Lutèce est devenue Paris. En 1163, la première pierre de Notre Dame de Paris est posée. La capitale est en pleine expansion et la pierre commence à manquer alors que les besoins sont urgents. L'extraction à ciel ouvert n'est pas suffisante, il faut aller chercher le calcaire plus profondément. C'est le début de l'exploitation souterraine.

A Joinville, l'exploitation dans des carrières souterraines du calcaire grossier supérieur a donc débuté dès le XII^{ème} siècle pour prendre fin au XIX^{ème} siècle. Cette zone d'exploitation s'étendait sur la partie haute de la Ville mais aussi sur les communes limitrophes : Paris, Saint-Maur, Nogent, Saint Maurice, etc.

Des carrières...mal connues

D'après les renseignements apportés par la carte géologique Paris Est, la succession des terrains est la suivante : remblais, alluvions anciennes, sables de Beauchamp, marnes et caillasses, calcaire grossier, sables supérieurs et fausse glaise.

En relation hydraulique étroite avec la Marne, la nappe libre (phréatique) se situe sous les niveaux exploités en carrières souterraines. En période normale, cette nappe se retrouvera donc, par rapport au terrain naturel, à une profondeur avoisinant les 25 m.

A Joinville, c'est la méthode par « piliers tournés » qui a le plus souvent été utilisée. C'est la méthode la plus ancienne qui consistait à extraire la masse en laissant de place en place, des massifs de pierre destinés à soutenir le ciel (encore appelé toit de la carrière). L'abattage et la taille des pierres produisaient beaucoup de déchets. Ceux-ci étaient bien entendu laissés en place. Ainsi, la hauteur des vides actuels, qui ne dépassent pas deux à trois mètres en moyenne, ne représente-t-elle souvent que la moitié de la hauteur réelle d'exploitation.

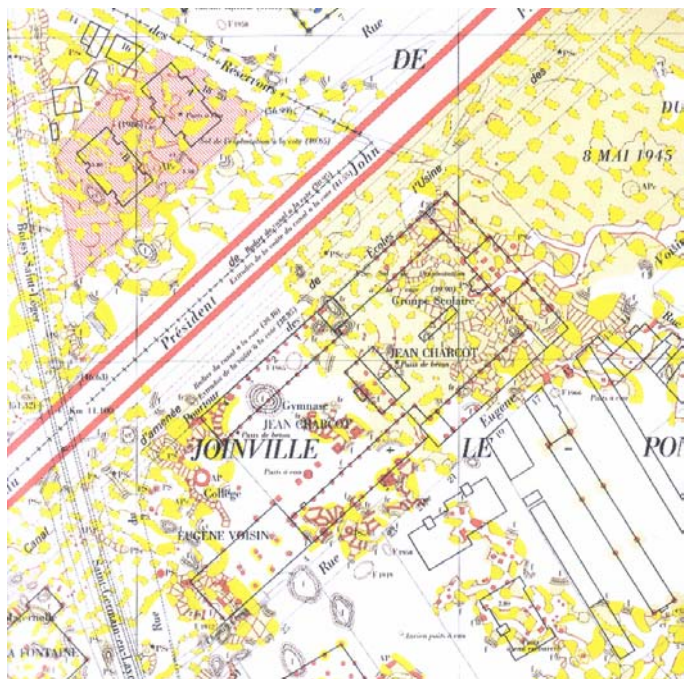
Les étages supérieurs et moyens du calcaire grossier ont été exploités à 15/18 m en moyenne de profondeur sur une hauteur allant jusqu'à 5 m.

D'après la carte des carrières, le calcaire grossier supérieur a été exploité à ciel ouvert à l'Est de la rue de Paris, dans une zone de recouvrement réduit mais l'étendue de cette

exploitation n'est pas connue. En effet, elle n'a été repérée qu'à proximité de la RN4 au Nord et au droit de l'avenue Molette au Sud.

Aujourd'hui, environ un cinquième du territoire de Joinville (la partie « haute » de la commune, occupée par le centre ville) est concerné par l'existence de ces anciennes carrières souterraines.

Les zones exploitées ne sont pas forcément connues avec précision et de larges zones d'incertitude ne sont pas renseignées sur les cartes en raison des bourrages mis en place, les cartes des carrières n'ont pu être établies qu'à partir des plans des exploitants passés.



Extrait de la carte des carrières de Joinville

Les carrières souterraines sont peu connues mais surveillées de près par l'Inspection Générale des Carrières (IGC) et la commune.

Sur le haut de Joinville, la plupart des bâtiments récents sont construits sur des fondations très profondes (souvent 30 m) qui permettent de stabiliser le bâtiment et qui assurent sa sécurité. C'est le cas de la Mairie, des écoles, du gymnase, des résidences Paris ou Pinson, etc.

L'usure du temps et la carrière deviennent un risque

Ces cavités souterraines ont subi l'usure du temps. Les terrains qui se trouvent au dessus, de plus ou moins bonne qualité, se décompactent. La carrière, autrefois solidement tenue par des piliers, s'effondre lentement sur elle-même. La cavité remonte alors progressivement à la surface et crée des affaissements ou des effondrements de terrain.

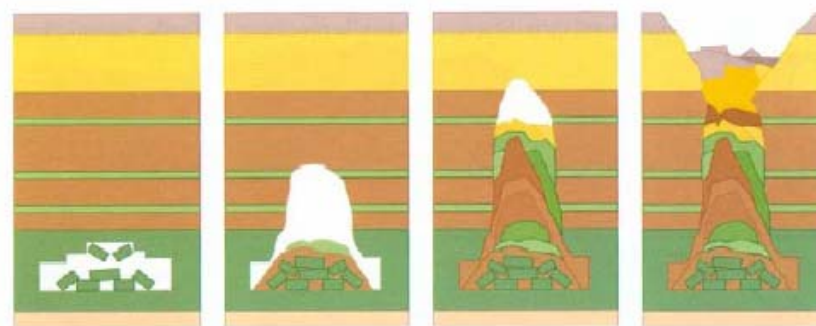


Schéma d'évolution d'un fontis (d'après Vachat, 1982)

Depuis 1977, l'IGC a recensé au total 9 incidents sur l'ensemble de la commune. Ce nombre d'incidents est

probablement plus important en réalité dans la mesure où les particuliers et les collectivités locales ne les signalent pas systématiquement. Les incidents intéressant les Hauts de Joinville sont principalement des affaissements et des venues à jour de fontis.

On peut noter que, d'un point de vue géographique, ces incidents sont répartis de façon aléatoire.

L'accidentologie reste faible mais pas inévitable. Le 7 mars, 2006 un effondrement partiel a eu lieu sur le terrain d'évolution extérieur du gymnase Pierre François sectionnant le tuyau principal d'assainissement d'eaux usées de la résidence Hippolyte Pinson.

Prévenir le risque : les actions mises en place

- L'information préventive a été instaurée en France par l'article 21 de la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 : « le citoyen a le droit à l'information sur les risques qu'il encourt en certains points du territoire et sur les mesures de sauvegarde pour s'en protéger ». Concrètement l'information préventive prend la forme suivante :

- Un Dossier Communal d'Information sur les Risques Majeurs (DICRIM) est disponible en Mairie pour s'informer de manière relativement exhaustive sur les risques majeurs à Joinville.

-Un document « Ayez les bons réflexes » a été distribué à tous les Joinvillais pour les informer sur le comportement à adopter en cas de survenance du risque.

La réglementation d'urbanisme

- L'IGC est consultée systématiquement lors d'un dépôt de Permis de Construire sur une zone à risque. Elle demande la plupart du temps des sondages permettant d'analyser le risque et prescrit en conséquence des mesures constructives (fondations spéciales).

- La Direction Départementale de l'Équipement est chargée, en collaboration avec l'IGC, d'élaborer un Plan de Prévention des Risques (PPR) mouvements de terrain dus aux anciennes carrières souterraines.

- La plupart des bâtiments récents sont réalisés sur fondations profondes (pieux ou puits comblés de béton). C'est le cas de la Mairie, des écoles, du gymnase, etc.

Le cas des propriétaires privés

La propriété sur le sous-sol, que l'on appelle encore propriété tréfoncière, ne connaît a priori pas d'autres limites que celles fixées par l'article 552 du code civil. Cet article (en vigueur depuis le 6 février 1804) dispose que les terrains privés sont, placé sous la responsabilité exclusive des propriétaires : « *La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous* ». Il est important que chaque propriétaire reste vigilant sur l'état de son sous-sol et fasse donc réaliser éventuellement des sondages sur son terrain.

La propriété souterraine est délimitée au même titre que la propriété en surface. Il y a projection dans le sous-sol de la limite séparative des parcelles superficielles. Cela signifie que

le propriétaire du sol est également propriétaire des galeries et autres cavités qui se trouvent à l'aplomb de son terrain et qui parcourent le sous-sol de son terrain, même s'il ne les a jamais explorées ou exploitées lui-même. La limite en profondeur de cette propriété souterraine n'est pas déterminée par le code civil.

Un propriétaire privé est donc responsable des dommages causés par ces cavités, en vertu de l'article 1384 du code civil qui prévoit que l'on est responsable des choses dont on a la garde. Le propriétaire d'un terrain où survient un effondrement du sol peut être astreint, en vertu de la législation relative aux immeubles menaçant ruine, à faire procéder aux travaux de nature à faire cesser le péril existant.

Or le comblement d'une cavité souterraine est, bien souvent, sans commune mesure ni avec les ressources dont dispose le propriétaire du terrain où ils surviennent, ni même avec la valeur du bien auquel ils font courir un risque ou auquel ils occasionnent un dommage.

6. Hygiène, salubrité, gestion des ressources et nuisances

6.1. Gestion de la ressource en eau

L'eau potable

A Joinville, le secteur de l'eau potable est relativement structuré. L'eau distribuée dans la commune par le Syndicat des Eaux d'Île-de-France (SEDIF) provient de deux usines (Choisy-le-Roi et Neuilly-sur-Marne d'une capacité de

production de 800 000 m³/j chacune). Le SEDIF gère le service de l'eau de 144 communes de la Région Ile de France et dispose d'un réseau d'eau potable de 166 km.

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'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 m³/j, pour une capacité de production du double).

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 m³/j). Le réseau communal comporte 42 Km de canalisation.

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. Ceci 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.

6.2. L'assainissement

A Joinville-le-Pont deux intervenants se partagent la gestion du réseau d'assainissement, d'un côté la commune chargée du réseau communal et de la gestion des demandes de raccordement, et de l'autre, le département qui gère le réseau départemental. Le réseau communal est géré par les services communaux (le curage étant confié à une entreprise spécialisée) et le réseau départemental est géré en régie par la Direction des Services de l'Environnement et de l'Assainissement (DSEA).

Les compétences « assainissement des eaux usées » et « assainissement des eaux pluviales » sont donc partagées par la commune et le département. Les zonages des eaux usées et pluviales tel que défini dans l'article 10 de la loi sur l'Eau et l'article L.224-10 du code général des collectivités territoriales est à réaliser de manière conjointe avec le département dans le cadre des compétences partagées. Les différents réseaux sont donc de domanialité communale et départementale.

La quasi-totalité des effluents de la commune est acheminée vers l'usine d'épuration « Seine Amont » à Valenton. Seuls les apports d'eaux usées du quartier des Canadiens continuent à être acheminés vers l'usine d'épuration « Seine Aval » à Achères en attente de la réalisation du système Valenton. Une partie du réseau collecte encore les effluents de fosses septiques généralement anciennes.

Si le réseau unitaire est majoritaire dans les zones pavillonnaires, il est séparatif dans les zones collectives dernièrement aménagées telles que le quartier des Canadiens ou celui des Studios de Joinville.

Des travaux sont réalisés permettant de créer un séparatif dans les voies ou de réhabiliter certains ouvrages.

A Joinville-le-Pont les réseaux de collecte principaux sont :

- un ovoïde départemental des eaux usées courant principalement le long des deux berges de la Marne,
- deux ovoïdes départementaux pseudo unitaires (recueillant les eaux pluviales et les effluents de fosse) traversant les quartiers Polangis et Palissy du Nord au Sud, et le quartier Centre par la rue de Paris et la rue Beaubourg ayant comme exutoire la Marne avenue Lefèvre et rue Beaubourg avec, avant rejet, deux chambres de rétention des pollutions situées de chaque côté de la Marne (avenue Gilles et rue Beaubourg).

L'ouvrage départemental G13 sous l'avenue Gallieni à Joinville-le-Pont se poursuit sur Champigny-sur-Marne et se connecte sur l'ouvrage interdépartemental dit NCSM (Nogent/Champigny/Saint-Maur).

Les rejets directs des eaux de ruissellement de l'A4 contribuent à la pollution de la Marne.

Dans un souci de mieux maîtriser les rejets, il est prévu au niveau réglementaire de maintenir les surfaces perméables en fixant un maximum d'emprises constructibles au sol et des espaces devront rester en pleine terre à la parcelle, de manière à diminuer le volume d'eau destiné aux réseaux publics, la saturation du réseau, et surtout limiter les surverses et les rejets polluants vers le milieu naturel (en l'occurrence la Marne et la rivière de Polangis).

En 2006/2007, la ville qui continue son effort d'investissement dans le programme d'assainissement a réalisé ou prévu les rues suivantes : rue de Paris, rue des Familles, rue Beaubourg, avenue Gilles, avenue Palissy.

Les compétences « assainissement et eaux usées » et « assainissement et eaux pluviales » sont partagées par la commune et le département. Les zonages des eaux usées et des eaux pluviales tel que défini dans l'article 10 de la loi sur l'eau et l'article L2224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales, sont à réaliser de manière conjointe avec le département dans le cadre des compétences partagées. Les différents réseaux sont donc de domanialité communale et départementale. La commune mène actuellement une étude sur le sujet.

Un arrêté interpréfectoral de réduction des flux polluants est en cours d'élaboration. Dès son entrée en vigueur, ses dispositions devront être prises en compte par le PLU.

6.3. Gestion des déchets

Joinville-le-Pont dépend du SICTOM (Syndicat mixte Central de Traitement des Ordures Ménagères) gérant l'usine d'incinération d'Ivry vers laquelle sont acheminées à ce jour les ordures ménagères collectées et la collecte sélective.

En 1998, la commune a mis en place la collecte sélective des déchets ménagers et matériaux valorisables. La mise en place de la sélecte collective permet de :

- Réduire les tonnages à incinérer en soustrayant de la masse des déchets ménagers, les matériaux valorisables.
- Favoriser le traitement adapté à chaque type de matériaux.
- Obtenir les recettes issues de la vente des matériaux valorisables.
- Assurer des solutions de traitement conformes aux exigences réglementaires, techniques et économiques.

La collecte sélective a été mise en place de la manière suivante :

- La collecte au porte à porte des multi-matériaux (acier/aluminium, plastique, journaux, magazines et cartons d'emballages) en addition aux ordures ménagères.
- La collecte du verre en apport volontaire. Le nombre de conteneurs est passé de 15 à 25 unités de 4 m³, tous insonorisés, répartis sur l'ensemble de la ville.
- La collecte des déchets verts en porte à porte.
- La collecte des encombrants au porte à porte une fois par mois.
- Le nettoyage des marchés.

La collecte est réalisée par SITA Île-de-France (entreprise adjudicataire) tous les trois jours alternativement entre les différents quartiers.

Le volume total annuel d'ordures ménagères traitées en 2005 s'élève à 5 684 tonnes contre 5829 tonnes en 2004 et 6 657 tonnes en 1998 soit 327,64 tonnes/habitant.

La quantité de multi matériaux collectés est de 600 tonnes en 2005 (contre 326 en 1998) soit 34,60 kg/hab.

La quantité des déchets verts s'élève à 326 tonnes en 2005 (contre 331 tonnes en 2004). Les déchets sont transportés et déchargés sur le site de transfert de Limeil Brévannes soit 18,77 kg/hab.

Le tonnage des encombrants s'élève à 387 tonnes en 2005 contre 423 tonnes en 2004 soit 22,33 kg/hab.

La collecte du verre s'élève à 308 tonnes en 2005 (contre 328 en 2004) soit 20,15 kg/hab.

6.4. Les nuisances

Pollution de l'air

Le réseau de surveillance d'AIRPARIF possède une station de mesure de pollution de fonds multipolluants à Créteil qui fait apparaître qu'à Joinville-le-Pont ce type de pollution est similaire à celui du reste de l'agglomération parisienne.

AIRPARIF possède sur la commune de Joinville-le-Pont une station de mesure de pollution de proximité (39 av Gallieni).

Elle a fourni les concentrations moyennes journalières et moyennes horaires maximales pour les trois composés suivants :

- Monoxyde de carbone (CO)
- Monoxyde d'azote (NO)
- Dioxyde d'azote (NO₂).

Les valeurs seuils édictées par l'OMS n'ont jamais été dépassées. Les concentrations de ces trois composés sont moyennes à faibles comparées aux valeurs moyennes de la région parisienne (exemple : pour le NO₂, la région parisienne a dépassé 184 µg/m³ sur 2% de la période, Joinville n'a pas dépassé 135 µg/m³, soit la valeur guide OMS sur 0,5% des neufs derniers mois).

L'acidité forte, issue de la combustion de fuels et de l'incinération ne pose pas de problème (dioxyde de soufre et acide chlorhydrique), car peu d'industries polluantes sont situées sur la commune. Seules les teneurs en poussières se révèlent être assez importantes, les valeurs d'oxydes d'azote enregistrées étant moyennes à faibles.

Les sources de pollution atmosphérique à Joinville-le-Pont sont le chauffage et surtout la pollution automobile.

La pollution de proximité (station de trottoirs, proches du trafic automobile) dégagée par les automobiles (NO₂, NO, hydrocarbures et poussières) est plus forte aux abords de l'autoroute A4, et des avenues Gallieni, rue de Paris et boulevard du Maréchal Leclerc.

Cependant des facteurs sont favorables à la dispersion des polluants, notamment le couloir d'aération que constitue la Marne, la position en hauteur de l'autoroute, et les emprises assez larges des avenues et du boulevard cités ci-dessus.

Une pollution au benzène a été suspectée aux abords de certaines stations essences. L'étude menée par les services préfectoraux n'a pas mis en évidence de pollutions.

Bruit aux abords des infrastructures de transports terrestres

Les classements sonores de la voirie nationale, de la voirie départementale, du réseau ferroviaire et de transports en commun en sites propres ont été approuvés le 3 janvier 2002 par arrêtés préfectoraux. Ils précisent les secteurs du territoire de Joinville affectés par le bruit de ces infrastructures. Les points noirs du bruit à Joinville sont :

- les voie ferrées qui traversent la commune en tranchée et un viaduc à proximité immédiate de zone d'habitat collectif (résidence Pinson, et viaduc).
- le tronçon commun A4/A86 qui occasionne des niveaux sonores importants sur les zones pavillonnaires qui le bordent mais aussi sur le quartier des Canadiens.
- la RN4) qui est une source très importante de nuisances.

Pollution accidentelle de la Marne

Les sources potentielles de pollution de la Marne sont diversifiées, les seuils de toxicité sont nuancés en fonction de la nature du polluant. Ces sources de pollution proviennent

des stations d'épuration, qui en cas de mauvais fonctionnement accidentel peuvent présenter un danger relativement élevé. Sont en cause également les transports routiers et ferroviaires, qui peuvent transporter toutes sortes de produits polluants et qui longent ou franchissent la Marne en de nombreux points. Les voies navigables présentent un danger au niveau des ports (engrais à Saint-Maur-des-Fossés et hydrocarbures à Bonneuil) et des zones de navigation difficile.

Deux sources de pollution peuvent présenter des risques pour la Marne :

- Les stations d'épuration des collectivités (Lagny et Noisy-le-Grand), pouvant déverser des matières organiques et produits toxiques
- Les transports routiers, qui à moins de 60 km en amont de Joinville-le-Pont réalisent près de 13 traversées de la Marne.

56% des polluants recensés lors d'accidents sur le bassin de la Marne sont des hydrocarbures portant atteinte à la production de l'eau dans seulement 5% des cas, 32% des polluants chimiques (par les pesticides agricoles), les 12% restants concernent les matières organiques/matières en suspension.

Une part importante de la pollution est le fait de produits d'origine agricole, la pollution par les hydrocarbures et les détergents étant importante sur le secteur de Meaux. En ce qui concerne les émissions potentielles, Joinville-le-Pont possède sur son territoire peu d'industries dangereuses (la directive SEVESO ne concerne pas la commune), quelques établissements relèvent du service préfectoral des Installations Classées. Les eaux de l'autoroute se déversent dans la

Marne. Dans le réaménagement prévu, l'Etat devrait mettre en place des aménagements de traitement des eaux usées. La circulation de véhicules transportant des matières dangereuses est interdite sur les voies bordant la Marne.

PARTIE 4: LES DISPOSITIONS DU PROJET

1. Exposé des choix retenus dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

1.1. La place de la concertation

Celle-ci a été au cœur de l'élaboration du projet de PLU. Toutes les étapes d'avancement ont été concertées sous la forme de réunions plénières sur des thématiques transversales, de réunions par quartier sur tous les documents composant le Projet de PLU : diagnostic, orientations générales du PADD, orientations d'aménagement, règlement et documents graphiques de zonages. Ces réunions ont fait l'objet de comptes-rendus exhaustifs qui ont été disponibles, tout le long de l'élaboration, en Mairie ou sur le site Internet de la commune. Par ailleurs une Commission extra municipale composée d'élus de la majorité municipale, d'élus de l'opposition, de représentants associatifs et de Joinvillais apportant une expertise particulière a été le lieu de synthèse et de débat.

Le PADD a été débattu en Conseil Municipal le 22 juin 2005.

1.2. Portée juridique du PADD et des orientations d'aménagement

Le PADD a pour fonction de présenter le projet communal pour la décennie à venir et au-delà. Il est la « clé de voûte » du PLU et est composé d'orientations générales qui doivent respecter les objectifs d'équilibre, de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale, et de respect de l'environnement définis aux articles L. 110 et L. 121-1 du Code de l'Urbanisme.

Il demeure général et concerne l'ensemble du territoire. Il sert de guide à l'élaboration du règlement et doit intégrer l'évolution future du territoire. En effet, c'est le PADD qui fera référence dans le choix des procédures d'adaptation du PLU dans le cadre de procédures prévues de modification ou révision. Le PADD document général est accompagné d'un document qui lui est indépendant lorsqu'il s'agit de préciser des dispositions concernant des orientations spécifiques ou particulières à des secteurs des quartiers. Ce sont les orientations d'aménagement. Elles font l'objet d'un document spécifique et distinct. Sur Joinville, les orientations d'aménagement concernent les Hauts de Joinville et les liaisons douces. À la différence des orientations générales du PADD, les orientations d'aménagement sont opposables. La notion d'opposabilité s'applique en fonction du niveau de définition de ces orientations d'aménagement, et si le PADD n'est pas directement opposable, une obligation de cohérence entre celui-ci, le règlement et les orientations d'aménagement est bien de mise. C'est la notion de compatibilité des documents entre eux.

1.3. Préambule

La loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), complétée par la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, place le développement durable au cœur de la démarche de la planification.

L'article R. 123-3 du Code de l'Urbanisme définit le contenu du Plan d'Aménagement et de Développement Durable dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et 121.-1 et également des orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

La rédaction du Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un enjeu majeur et complexe qui consiste à traduire une vision future de la ville, souhaitée par le Conseil municipal et ses habitants, dans les documents et les règles qui s'imposeront dans les années à venir. Le PADD a été élaboré sur la base d'un diagnostic territorial dont les principales tendances sont rappelées en introduction.

Trois idées fortes se dégagent :

- Une concertation approfondie. L'urbanisme se doit d'être participatif. La consultation la plus large possible de la population a été et continuera d'être recherchée. Les ateliers de quartier sont des lieux privilégiés de la réflexion sur le PLU et, au-delà, de sa mise en œuvre.
- La simplicité du document d'urbanisme. Chaque Joinvillais doit pouvoir accéder de façon claire et directement utilisable aux règles qui régissent son cadre de vie.
- La cohérence du projet communal. La volonté de voir Joinville le Pont construire un projet autour d'une identité forte qui réponde aux tendances majeures d'évolution de l'est parisien : revalorisation de la vallée de la Marne, développement des déplacements dans un cadre maîtrisé, mixité habitat/activités avec un effort accru pour l'emploi.

1.4. Introduction : Joinville, un territoire aux identités multiples ou des enjeux de préservation forts côtoient des enjeux de développement structurants

Avec une superficie de 230 hectares, Joinville-le-Pont est une des plus petites communes du département du Val-de-Marne. Elle comptait 17 117 habitants en 1999. La commune de Joinville-le-Pont constitue une des portes de la proche couronne parisienne. De part et d'autre de la Marne, entre le plateau de Vincennes et celui de Champigny, à proximité immédiate de la capitale par le Bois de Vincennes, elle bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle.

Son histoire est profondément liée au fleuve, au cinéma et au sport. Joinville est empreinte de lieux remarquables qui constituent des patrimoines emblématiques marquant l'imaginaire populaire. Les activités nautiques restent d'ailleurs dynamiques avec une représentation sportive très importante (clubs d'aviron), le tourisme lié à ses célèbres guinguettes et aux bords de Marne est certain, l'activité cinématographique perdure. Le milieu culturel est par ailleurs fortement représenté avec l'existence de nombreuses associations.

Son niveau d'équipement et d'infrastructure est un atout indéniable. Desservie par des réseaux de transport performants (RER, bus) et de nombreuses liaisons routières, Joinville est au carrefour d'axes de communication structurants.

Son tissu urbain mêle pavillons traditionnels, souvent de grande qualité architecturale, et près de 30% de logements sociaux. À l'Est l'occupation résidentielle, habitation basse avec jardin, est dominante, alors que la partie Ouest qui correspond au coteau est marquée par une urbanisation récente plus hétérogène. Le charme de ses quartiers et la diversité de sa population, font de Joinville une ville où la qualité de vie est reconnue.

En terme de développement économique, si certaines activités liées au cinéma comme le tournage des grands films issus des studios Pathé ont connu leur déclin, l'environnement est resté très propice pour le monde du son et de l'image. Des entreprises de haut niveau technologique ont su développer la post-production des films et ont donné un nouvel élan aux activités audiovisuelles. Joinville conserve des industries de pointe dans le secteur de la lunetterie de luxe et du traitement des eaux. Son tissu solide et sain de PME/PMI lui procure un réel dynamisme.

Pour répondre aux évolutions actuelles et aux besoins nouveaux en terme d'environnement, de développement économique, ou de services, Joinville a intégré de nouvelles structures intercommunales comme l'ACTEP et développe un projet de communauté d'agglomération avec Saint-Maur-des-Fossés.

Ce constat relativement positif ne doit pas masquer que Joinville continue de souffrir aujourd'hui de sérieuses faiblesses, notamment liées à de nombreuses pressions liées au développement général de l'agglomération parisienne.

Une ville morcelée et des identités multiples

Il y a tout d'abord la Marne souvent dénoncée comme une barrière naturelle entre l'est et l'ouest de la ville la rendant « bipolaire ». Il y a ensuite la convergence d'importantes infrastructures de transport qui se sont inscrites plutôt en rupture avec leur environnement découpant la ville : le viaduc A4/A86, la ligne A du RER qui enclave le quartier des Canadiens, la RN4 (avenue Gallieni) qui sépare Palissy de Polangis, la RN 186 (rue de Paris) qui traverse les Hauts de Joinville et le quartier Leclerc, le Boulevard Barbusse et le Boulevard de l'Europe qui cisaille le quartier Europe, l'isolement du quartier des Bagaudes...

Cette situation, cumulée à l'augmentation de l'importance des déplacements, fait que la forme urbaine générale est perçue de plus en plus par les Joinvillais comme un territoire fragmenté. Les habitants, face aux nuisances générées par ces axes de déplacements, ont tendance à effectuer un repli identitaire au sein de leurs quartiers qui représentent des îlots à préserver.

Des territoires qui s'essouffent

Le secteur des Hauts de Joinville fait l'objet d'une attention particulière. Cœur de ville, il est un espace de centralité essentiel : à la sortie du RER, à proximité de la Marne et du Bois, centre administratif et commercial. Pourtant il s'essouffle. Un bâti souvent dégradé et hétérogène, un foncier sous valorisé, un appareil commercial qui perd de son dynamisme et les nuisances de la RN 186 qui le traversent en sont les principales causes.

L'avenue Gallieni fait face à la fois au transit des automobilistes vers Paris et des transports collectifs qui aboutissent au pôle RER. Le bouchon autoroutier de l'A4/A86 provoque un report de transit critique. Cette avenue perd peu à peu son caractère de boulevard urbain au profit d'une pénétrante à grande circulation.

Une économie menacée

Sur le plan économique, les entreprises subissent la pression foncière de la proche couronne. De nombreux emplois ont disparu. Une certaine « résidentialisation » du foncier et du foncier bâti du fait de la proximité du pôle RER est engagée. Les locaux pour les entreprises diminuent et paradoxalement la situation du logement reste difficile comme l'atteste l'importance des demandes qui

sont faites à la collectivité. L'emploi en mutation vers les services et le secteur tertiaire ne trouve pas sa place. Des attentes s'expriment également en terme de niveau d'équipements et de requalification des sites.

L'ensemble de ces aspects constitue autant d'enjeux qui doivent trouver des réponses dans le cadre d'un projet durable et dont les conditions de mise en place devront être partagées.

1.5. Les orientations générales

Le projet d'aménagement définit les orientations générales d'aménagements et d'urbanisation pour les quinze prochaines années. Certaines de ces orientations ont des conséquences réglementaires directes car immédiatement liées au droit des sols, d'autres, plus générales, ne trouvent pas nécessairement de traduction dans le règlement.

Orientation n°1 : Retrouver une identité autour de la Marne comme lieu de rencontre de tous les Joinvillais

Les enjeux du diagnostic

En réponse au morcellement des quartiers, Il s'agit d'affirmer une identité joinvillaise autour de la vallée de la Marne. La popularité de Joinville a toujours été étroitement liée au fleuve. Patrimoine essentiel de la commune, la Marne est un espace de vie : activités nautiques, touristiques et culturelles, marchandes. C'est aussi un milieu écologique central où la recherche de la qualité de l'eau doit permettre un développement satisfaisant de la faune et de la flore.

Les nombreux événements sur les berges (fête de l'Oh, fête des guinguettes, etc.), la présence de guinguettes qui ont fait la renommée de Joinville, la fermeture permanente du quai Gabriel Péri à la circulation et celle hebdomadaire du quai de Polangis montrent une attente forte. Les nouvelles ambitions pour la mise en valeur de la Marne devront, par ailleurs, être cohérentes avec les objectifs des divers partenaires de la commune comme le Comité Départemental du Tourisme. Elles s'articulent autour de deux grands axes.

Les orientations déclinées

A. Renforcer l'usage ludique et récréatif de la Marne

- Conserver aux guinguettes leur caractère touristique. Il s'agit notamment de la « zone des guinguettes », quai de Polangis, regroupant trois établissements majeurs (Chez Gégène, Le Petit Robinson et le Bowling) et celles situées quai Gabriel Péri (La Goulue, La Mascotte).
- Promouvoir la promenade sur les bords de Marne.
- Pérenniser les activités sportives liées au fleuve et notamment la pratique de l'aviron et du canoë kayak.
- Continuer à mener une politique culturelle forte autour du fleuve en favorisant les animations et les activités temporaires et festives.
- Dynamiser le port de plaisance notamment dans son interaction avec les guinguettes situées à proximité.
- Lutter contre l'installation de bateaux logement.

B. Améliorer son accessibilité aux modes doux et ses liens avec le Bois de Vincennes et le Parc du Tremblay

- Développer une politique de déplacements « doux » sur les bords de Marne (quai de la Marne, quai de Polangis, quai Gabriel Péri, quai du Barrage, quai Pierre Brossolette, avenue Pierre Mendès France), dans le cadre d'une convention avec le gestionnaire foncier, qui permettent aux piétons, cyclistes, rollers, de profiter pleinement des berges. Rechercher la continuité des circulations douces tout le long des bords de Marne.
- Créer des itinéraires pour les circulations douces et la promenade entre la Marne, le Bois de Vincennes et le Parc du Tremblay.
- Promouvoir la création de nouvelles traversées du fleuve (passerelles et passeur de rives).
- Rendre accessible l'île Fanac aux personnes à mobilité réduite.

Traduction réglementaire

La principale disposition figure aux orientations d'aménagement pour les liaisons douces : un plan fait figurer la position du tracé sur Joinville des axes support cycles / piétons spécifiques.

Cette orientation se traduit également dans le règlement par la mise en place de règles communes au sein d'une zone unique des tissus pavillonnaires qui bordent la Marne (zone UE). Ces règles visent clairement la protection du tissu traditionnel : habitat individuel avec jardin. L'intérêt récréatif des bords de Marne a été cristallisé autour d'une zone dédiée aux guinguettes du quai de Polangis où seules les activités de loisir sont permises.

Orientation n°2 : Maîtriser les déplacements: qualité, partage et sécurité

Les enjeux du diagnostic

Joinville est un nœud de communication : porte d'entrée et de sortie privilégiée vers l'est parisien et vers Paris. Les déplacements y sont donc nombreux et les nuisances certaines : congestion, dégradation des espaces publics, stationnement saturé, accessibilité réduite pour les personnes à mobilité réduite, coupures dans les quartiers, insécurité. Les Joinvillais ont exprimé des attentes fortes dans ces domaines.

A l'occasion de la mise en œuvre de projets de création ou de requalification d'espaces publics, les principes édictés ci-dessous devront, dans la mesure du possible, être respectés.

Les orientations déclinées

A. Améliorer et renforcer les liaisons physiques entre les quartiers

- Créer ou améliorer, dans le cadre d'éventuelles requalifications des axes centraux de la commune (RN4 ; RN186, etc.) ou du réaménagement de certains secteurs, les liaisons entre les quartiers de Joinville dans un souci d'accessibilité, de sécurité et de confort. Il s'agit notamment des liaisons entre le Bas de Joinville et le Haut de Joinville, entre le quartier des Canadiens et les Hauts de Joinville, entre Polangis et Palissy, la traversée du boulevard du Maréchal Leclerc.

B. Promouvoir les modes doux

- Les modes doux (marche, vélo, rollers) permettent des déplacements sans nuisance (pas de pollution, pas de nuisances sonores). L'ambition est de mettre en place un réseau structuré et continu permettant d'une part les pratiques quotidiennes (trajets vers les équipements publics comme les écoles, vers les commerces, vers les pôles de transports en commun), les déplacements domicile/travail et les loisirs.
- Il devra être connecté aux réseaux déjà mis en place par les communes voisines en cohérence avec le Schéma Départemental et Régional.
- Il devra aussi s'accompagner d'une offre en stationnement (voitures et cycles) permettant son accessibilité.

C. Améliorer la sécurité pour une utilisation partagée et conviviale

- Si c'est l'incivilité qui conduit principalement à créer l'insécurité routière, des aménagements judicieux de l'espace public peuvent réduire les risques. Il s'agit donc de favoriser les actions qui participent au confort et à la sécurité des différents modes de déplacement.

D. Renforcer le rôle de la gare RER pour une amélioration du service rendu aux usagers et pour la requalification du pôle d'échange

- Promouvoir une amélioration des interconnexions RER/Bus : diversification des trajets.
- Améliorer le fonctionnement des abords de la gare en terme de sécurité (avenue Jean Jaurès) et de partage de la voirie pour tous les modes de transport.

E. Réguler l'offre de stationnement

La politique de stationnement est un des leviers les plus importants pour maîtriser les flux de circulation. Les Joinvillais souffrent d'une part d'un manque de stationnement sur la voirie publique comme dans le quartier de la Marne et d'autre part d'une désorganisation du stationnement comme dans la rue Beaubourg ou le Boulevard de l'Europe.

- Au plus près des pôles de transports en commun comme la gare RER, réduire sensiblement mais de manière acceptable les obligations de réalisation de places de stationnement des projets de bureaux/activités/services.
- Expérimenter le stationnement résidentiel pour permettre aux Joinvillais de se stationner près de chez eux et d'utiliser les transports en commun.
- Permettre le stationnement de courte durée sur les axes commerciaux et administratifs de la commune et adapter de manière raisonnée l'offre proposée.
- Lutter contre les voitures « ventouses » et le stationnement illégal.
- Organiser les livraisons pour permettre aux commerces de fonctionner normalement et d'éviter une congestion de la voirie.
- Conserver des règles contraignantes en terme de création de places de voitures pour les constructions privées et éviter le changement d'affectation des garages existants.
- Améliorer les règles de stationnement dans certaines rues.

F. Intégrer les personnes à mobilité réduite dans la ville

La ville doit être accessible à tous. Les personnes à mobilité réduite ou en perte d'autonomie revendiquent, à juste titre, le droit de se déplacer dans la cité.

- Veiller aux respects systématiques des règles d'accessibilité dans les programmes de logements neufs, dans les commerces et les bâtiments publics nouvellement créés.
- Adapter, dans le cadre de projet de réhabilitation, les services et bâtiments publics existants à la circulation des personnes à mobilité réduite.
- Promouvoir l'accessibilité des transports en commun.
- Privilégier un aménagement de la voirie (nouvelle ou existante) facilitant l'usage des personnes à mobilité réduite.

G. Agir sur les déplacements à l'échelle intercommunale et régionale

La question fondamentale des déplacements ne peut faire l'économie d'une réflexion intercommunale voire régionale. Il s'agit notamment de projets qui traversent Joinville et dont la maîtrise directe échappe à la commune.

- Promouvoir la réalisation de la solution sous fluviale au bouchon autoroutier A4/A86. Privilégier la réduction des nuisances, le respect des paysages, et la qualité de l'environnement.
- Promouvoir le passage du Trans-Val-de-Marne sur la rue Charles Floquet, dans la limite de l'emprise existante, sans site propre et sans bus articulé.
- Favoriser la navigation fluviale sur la Marne pour les déplacements des actifs dans leur trajet domicile/travail.

Traduction réglementaire

La promotion des modes doux a déjà été évoquée et fait l'objet d'une orientation d'aménagement.

Le renforcement du pôle RER est traduit par un règlement UNa qui prend en compte les besoins particuliers d'un tel équipement. Celui-ci vient épauler le comité de pôle RER qui prévoit des actions d'aménagement précises évoquées dans la partie diagnostic. La régulation de l'offre en stationnement est prévue par la commune sur le domaine public. Dans le domaine privé la règle 12 précise le nombre de stationnements à prévoir en fonction des occupations autorisées.

Les orientations sur la maîtrise des déplacements auront aussi des applications concrètes dans les projets tels que celui de l'A4/A86 ou le passage de l'Est-TVM sur la rue Charles Floquet.

Orientation n°3 : Préserver et améliorer la qualité de notre environnement

Les enjeux du diagnostic

Il est important de mener un certain nombre d'actions allant vers une meilleure prise en compte de l'environnement. La puissance publique a pleinement sa responsabilité dans les mesures visant l'assainissement, la rationalisation de la consommation d'énergie, la prévention des risques majeurs, la réduction des pollutions. C'est aussi de la responsabilité de chaque Joinvillais.

Les orientations déclinées

A. Améliorer le réseau d'assainissement et la qualité de l'eau

- Continuer à équiper la commune de réseaux d'assainissement séparatifs.
- Promouvoir le recours à des systèmes alternatifs comme les techniques de rétention et d'infiltration des eaux de ruissellement.
- Promouvoir, notamment dans le cadre de la coopération intercommunale, la qualité des eaux de la Marne.

B. Lutter contre les pollutions sonores et atmosphériques

- Exiger des gestionnaires des équipements ferroviaires, routiers et autoroutiers qu'ils mettent en place des mesures de réduction des nuisances sonores pour satisfaire aux lois et règlements en vigueur.
- Veiller au strict respect de la servitude touchant les secteurs affectés par le bruit.
- Inciter les propriétaires privés comme les propriétaires publics à prendre des dispositions visant à renforcer l'isolation phonique des bâtiments.
- Interdire, dans les zones à dominante d'habitat, les activités industrielles, commerciales ou artisanales polluantes ou bruyantes.
- Mener une politique de réduction de la vitesse du trafic automobile.

C. Développer l'utilisation des énergies renouvelables et rationaliser la consommation d'énergie

- Inciter les propriétaires privés et publics à utiliser les sources d'énergie renouvelable (panneaux solaires, pompes à chaleur, géothermie, etc.).

- Rechercher dans les opérations d'aménagement publics ou privés, dans le respect des contraintes techniques et financières, les principes de la construction en haute qualité environnementale qui vise principalement à faire des économies d'énergie et à réduire les impacts environnementaux du bâti.
- Continuer à privilégier le tri sélectif volontaire des déchets urbains.
- Promouvoir la création, dans les immeubles existants ou futurs, la création d'espaces de stockage des containers de tri sélectif.

D. Mieux prendre en compte les risques

- Promouvoir l'information préventive sur les risques majeurs.
- Veiller rigoureusement à la cohérence entre les dispositions réglementaires prévues par le Plan de Prévention des Risques Inondation applicables sur le territoire communal et celles du PLU.
- Veiller au respect des prescriptions de l'inspection Générale des Carrières dans le cadre de l'application du droit des sols.
- Préserver les Joinvillais d'éventuels risques sanitaires liés aux antennes relais.

Traduction réglementaire

Le règlement précise dans chaque zone les dispositifs techniques de raccordement ou de régulation à prévoir ou demander lors de l'instruction des permis de construire, les mesures concernant les nuisances vis à vis du bruit font l'objet d'un plan de servitude qui s'applique aux constructeurs.

Concernant la prévention des nuisances liées à certaines activités économiques, le règlement a décliné au travers des articles 1 et 2 les zones où l'activité économique était autorisée, restreinte ou interdite. Des règles sont prévues sur les installations classées ou les activités sources de nuisances afin de contrôler la qualité de l'environnement.

Le PLU prévoit la mise en place d'espaces boisés classés, d'espaces paysagers à protéger (notamment les bords du canal de Polangis), d'une zone Naturelle sur l'île Fanac.

Orientation n°4 : Mettre en valeur le patrimoine Joinvillais
--

Les enjeux du diagnostic

C'est sous le second empire que Joinville gagne ses lettres de noblesse et connaît un succès croissant. La construction de la première ligne de chemin de fer « Bastille-la-Varenne » en 1859 donne une impulsion importante. Joinville devient rapidement un lieu de villégiature pour les parisiens qui recherchent le calme des bords de marne (les premières constructions se sont effectuées dans l'île Fanac et sur la rive droite) et pratiquent le canotage (mode venue d'Angleterre). Guinguettes, passeurs, loueurs et constructeurs de canots s'installent un peu partout. La guerre de 1870 interrompt cette liesse populaire, mais la fête reprend de plus belle jusqu'en 1914. Cette histoire a laissé dans Joinville des bâtiments dont l'architecture est remarquable et qu'il faut protéger.

Certains sites et paysages doivent être préservés soit pour leurs potentialités écologiques, leur histoire ou leurs qualités esthétiques. D'une manière générale, les interventions sur le bâti (couleurs, formes, matériaux) doivent être accompagnées dans un souci de cohérence avec le tissu urbain existant.

Les orientations déclinées

A. Préserver les identités architecturales et urbaines

- Maintenir, dans les quartiers à dominante pavillonnaire, l'équilibre existant entre habitat collectif et habitat individuel en maîtrisant la densité et en privilégiant la forme urbaine traditionnelle.
- Encourager la qualité architecturale dans les projets privés et publics.
- Maintenir les éléments caractéristiques des rues (implantation des constructions, arbres d'alignement, hauteur et composition des clôtures...).
- Définir de nouveaux périmètres de protection des monuments historiques.
- Promouvoir une intégration harmonieuse dans le paysage urbain existant des futurs aménagements.

B. Mettre en valeur les sites et les paysages

- Protéger la vallée de la Marne et mettre en valeur les points de vue remarquables.
- Préserver le caractère naturel du canal de Polangis.

- Protéger certains alignements d'arbres comme celui de la rue J.F. Kennedy ou certains arbres isolés identifiés comme remarquables.
- Chercher la réduction des impacts sur le paysage des antennes de téléphonie mobile.
- Lutter contre les parcelles abandonnées et les dépôts en tous genres (notamment les dépôts de voitures).
- Inciter les gestionnaires des réseaux électriques et téléphoniques à enfouir leurs lignes.

C. Renforcer les espaces verts

- Protéger les espaces verts existants remarquables comme l'île Fanac et le Parc du Parangon. Permettre à des équipements publics existants et futurs de s'y développer en respectant le site.
- Augmenter la surface d'espaces verts publics prioritairement dans les nouveaux aménagements et, si possible, dans les quartiers qui sont en déficit de jardins.
- Augmenter ou conserver la part d'espaces verts privatifs et garantir l'utilisation de la pleine terre.

D. Préserver le patrimoine bâti remarquable

- Protéger les ensembles architecturaux remarquables qui participent à la qualité de l'environnement urbain. Il s'agit notamment de ceux caractéristiques des « Bords de Marne » de par leurs matériaux, couleurs, forme des toitures, éléments décoratifs, valeur historique.
- Mettre en valeur les ouvrages d'art liés à la navigation tel que le canal de Saint-Maur.

Traduction réglementaire

Les quartiers bords de Marne ont une morphologie traditionnelle de type pavillonnaire du XIX^{ème} siècle. Un règlement UE spécifique destiné à pérenniser cette forme urbaine et les typologies dont elle est composée a été mis en place. Tout d'abord, les règles dites de « gabarit » permettent de maintenir la forme urbaine du quartier (alignement, hauteur, implantations sur la parcelle, etc.), les règles sur les clôtures, élément caractéristique des rues, imposent une certaine tradition, un nouveau périmètre de protection des monuments historiques a été mis en place, des ruptures architecturales sont demandées sur les zones denses, etc. Un nouveau périmètre de protection des monuments historiques est mis en place à l'occasion du PLU. Par ailleurs un travail important de recensement du patrimoine joinvillais a été réalisé. En ce qui concerne les espaces verts, les règles sont plus contraignantes en introduisant la notion de pleine terre ainsi qu'un pourcentage de la superficie du terrain (et non plus un pourcentage de la surface libre de toutes constructions).

Orientation n°5 : Affirmer la place de l'emploi et le dynamisme économique

Les enjeux du diagnostic

La dynamique économique de Joinville a perdu de la vitesse. Trois tendances majeures se dégagent : la perte d'emploi ces dernières années et surtout la baisse significative du nombre de Joinvillais travaillant à Joinville, la pression foncière qui tend à la résidentialisation de la commune, et enfin l'apparition progressive de la mono activité parmi les commerces de centre-ville.

L'emploi et le dynamisme économique doivent donc trouver une place importante dans le projet de la commune. Ils doivent aussi s'appuyer sur des leviers intercommunaux.

Les orientations déclinées

A. Favoriser le maintien, le développement et la diversité du commerce de proximité

- Favoriser l'implantation de commerces de proximité en rez-de-chaussée des immeubles dans les lieux de centralité comme la rue de Paris ou l'avenue du Général Gallieni.
- Permettre une activité de service de proximité diffuse dans les quartiers.
- Protéger, dans le respect de la liberté du commerce, la diversité du commerce pour lutter contre la mono activité.

B. Mener une politique de soutien aux secteurs et activités existantes

- Soutenir les activités créatrices d'emplois qu'elles soient constitutives du réseau de PME/PMI ou des pôles technologiques cinématographiques, de lunetterie ou de traitement des eaux.
- Promouvoir les marchés de Joinville en renforçant leur présence et en améliorant leur fonctionnement.

C. Créer les conditions favorables au retour de l'emploi

- Favoriser l'émergence d'un pôle d'emploi sur la gare RER.
- Donner à la ville les moyens d'accueillir des entreprises extérieures ou nouvelles.
- S'appuyer sur les structures intercommunales existantes ou futures pour promouvoir l'emploi.
- Favoriser le développement du télétravail.

D. Maîtriser le développement des réseaux de communication

- Veiller au développement de l'Internet haut et très haut débit.

Traduction réglementaire

De nombreuses applications réglementaires ont été prises pour favoriser le développement économique de la commune. Tout d'abord les zones d'emplois importantes ont été confortées dans leur destination (activités cinématographiques, lunetterie, traitement des eaux).

Ensuite, de nouvelles zones ont été introduites pour initier une dynamique : la zone UZ derrière le pôle RER sur laquelle 10 000 m² de bureaux sont prévus et la zone UG face au RER sur laquelle il est proposé de favoriser les activités.

Le commerce trouve aussi sa place notamment au travers l'obligation d'affecter le rez-de-chaussée de certaines rues structurantes en commerce. Par ailleurs la mixité habitat/économie est incitée au moyen de COS différenciés qui proposent des « bonus » pour les activités économiques.

Orientation n°6 : Accompagner l'évolution des lieux de centralité et des territoires à reconquérir

Les enjeux du diagnostic

Les lieux de centralité du territoire Joinvillais sont les Hauts de Joinville et l'avenue Gallieni. Ces deux secteurs ont des caractéristiques similaires : axe de passage, densité commerciale, équipements publics, etc. Ils souffrent aussi d'une ambiance urbaine dégradée. Ces territoires dont l'importance pour la commune est évidente, doivent évoluer pour retrouver le dynamisme et le rôle de rassemblement.

Les territoires « à reconquérir » sont des espaces clés liés au transport, aux entrées de ville, ou à des terrains délaissés qui doivent être valorisés.

Bien entendu la multiplicité des acteurs institutionnels induit une grande complexité dans la gestion de ces orientations.

Les orientations déclinées

A. Soutenir la requalification des Hauts de Joinville en affirmant son identité de cœur de ville

- Consolider, dynamiser et restructurer l'appareil commercial le long de la rue de Paris.
- Encourager l'activité économique et favoriser la création d'emploi.
- Assurer une augmentation de l'offre en logements de qualité.
- Améliorer les conditions de stationnement public et privé.
- Pacifier la circulation.
- Favoriser une meilleure cohérence entre les différents secteurs et catégories de bâti.
- Qualifier et mettre en valeur les espaces publics.
- Favoriser les liaisons douces entre la Marne et le Bois de Vincennes ainsi que vers le quartier des Canadiens.
- Promouvoir la relocalisation du centre de secours sur l'avenue Pierre Mendès France.
- Proposer des équipements publics en cohérence avec les besoins du quartier et de la commune.

B. Rendre à l'avenue Gallieni son caractère de boulevard urbain

Dans le respect du Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France et dans le cadre des réflexions menées par le Comité d'Axe :

- Privilégier la requalification de l'avenue en boulevard urbain pour améliorer le cadre de vie des Joinvillais et l'ambiance urbaine de ce lieu de centralité.
- Favoriser les liaisons pacifiées entre les quartiers Polangis et Palissy dans un souci de confort et de sécurité des piétons et des autres modes de transport.
- Permettre un partage équilibré de la voirie entre transports en commun, modes doux et voitures.
- Conserver au marché son dynamisme et son rôle de rassemblement.
- Conserver une capacité de stationnement suffisante pour la vitalité du commerce présent sur l'avenue.
- Permettre la requalification du bâti des parcelles constituant la façade de l'avenue en conservant des règles de densité favorables à la création de nouveaux logements (particulièrement intermédiaire).

C. Requalifier le Pôle RER et ses abords

Dans le respect du Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France et dans le cadre des réflexions menées par le Comité de Pôle :

- Améliorer la circulation des bus aux abords du Pôle.
- Améliorer l'accessibilité du Pôle par les modes doux : aménager l'avenue Jean Jaurès (réduction à deux voies) et le chemin à travers le bois, requalifier la passerelle entre le parking et le bâtiment voyageurs, améliorer les passages piétons de part et d'autre de la RN 4 sous la voie ferrée, assurer la continuité des itinéraires cyclables de rabattement, créer du stationnement vélo supplémentaire, requalifier la passerelle des Canadiens.
- Redéfinir les besoins en stationnement du parking de la gare RER.
- Articuler les actions avec les projets urbains (requalification des Hauts de Joinville, pôle bureaux/activités/services) et de transport identifiés.
- Améliorer la gare routière et le bâtiment voyageurs.

D. S'interroger sur l'évolution des délaissés d'autoroute

La commune souhaite résorber les friches constituées par les délaissés :

- Permettre à ces espaces d'accueillir des espaces verts, espaces ludiques et récréatifs, des équipements sportifs et des équipements publics.

E. Maîtriser l'avenir de la rue Charles Floquet

Dans l'éventualité où les pouvoirs publics mettraient en oeuvre, sur la rue Charles Floquet, le projet de TVM dans l'emprise existante de la voirie sans site propre, la commune souhaite résorber les terrains acquis antérieurement pour un élargissement de la voie :

- Permettre à ces espaces d'accueillir des espaces verts, des espaces ludiques et récréatifs, des équipements sportifs et des équipements publics.

F. Maîtriser l'avenir de la Pointe du Tremblay (boulevard des Alliés)

- Permettre à ces espaces d'accueillir des espaces verts, des espaces ludiques et récréatifs, des équipements sportifs et des équipements publics.

G. Permettre une requalification des boulevards et avenues de la commune (Leclerc, Barbusse, Europe) et des entrées de ville

- Favoriser une requalification des boulevards et avenues de la commune (Leclerc, Barbusse, Europe) assurant un meilleur confort de l'espace public, une sécurisation des piétons et des autres modes doux.
- Promouvoir un aménagement de qualité des entrées de ville, principales et secondaires, pour une convivialité partagée et un accès identifié à la commune.

Traduction réglementaire

Cette orientation a des implications fortes sur le plan réglementaire. Il s'agit, bien entendu, des Hauts de Joinville sur lesquels a été proposé la mise en place d'une orientation d'aménagement qui fixe les grands principes d'aménagement du secteur et un règlement qui, dans l'attente d'un projet définitif et plus précis, limite la constructibilité du secteur.

L'avenue Gallieni est aussi une zone centrale. Le règlement mis en place favorise la requalification d'un front urbain à des hauteurs cependant moins importantes que celle du POS. Par ailleurs, les franges avec les zones pavillonnaires à proximité ont été particulièrement étudiées pour une insertion harmonieuse.

Les délaissés d'autoroute sont voués à accueillir des espaces verts, espaces ludiques et récréatifs, des équipements sportifs et des équipements publics.

Orientation n°7 : Préserver la mixité sociale et l'équilibre en terme d'habitat

Les enjeux du diagnostic

La commune est constituée d'un habitat diversifié et solidaire. Avec près de 30 % de logements sociaux (bailleurs publics et privés), l'offre est importante bien que les demandes soient, en région parisienne, de plus en plus nombreuses. La commune souhaite que cette offre soit maintenue. Les tissus urbains existants mêlent pavillonnaires et collectifs. L'objectif est de stabiliser l'équilibre existant. Sur les lieux de centralité, l'ambition est la densification maîtrisée tout comme sur les axes structurants de la commune.

Les orientations déclinées*A. Une ville solidaire*

- Maintenir une offre équilibrée en logements sociaux à l'échelle de la commune.
- Promouvoir la requalification des groupes de logements sociaux existants, particulièrement les groupes Égalité et Paris.
- Promouvoir la réhabilitation du parc de logement privé.
- Engager la mobilité au sein du parc social en proposant de nouveaux logements notamment intermédiaires.
- Intégrer, lorsque cela est possible, dans chaque nouvel aménagement, un espace ludique et récréatif, lieu de rassemblement pour les jeunes Joinvillais.

B. Réguler la densité dans un objectif de diversification des lieux de centralité

- Permettre la création de nouveaux logements dans les lieux de centralités et la création de commerces, d'équipements publics, d'activités respectant ainsi le principe de mixité urbaine.
- Respecter une harmonie avec les hauteurs existantes.
- Porter une attention particulière à la qualité des nouvelles constructions.

Traduction réglementaire

Le règlement favorise la création de nouveaux logements dans les lieux de centralités et la création de commerces, d'équipements publics, d'activités respectant ainsi le principe de mixité urbaine. Un travail a aussi été réalisé sur l'harmonie avec des hauteurs du règlement avec les hauteurs existantes.

Orientation n°8 : Impliquer l'ensemble des acteurs dans l'accomplissement du projet

Les orientations déclinées

A. Mettre en œuvre la démocratie participative pour un projet partagé

La concertation se veut la pierre angulaire du projet de Plan Local d'Urbanisme. Les nombreux outils mis en place démontrent une réelle volonté de transparence et d'ouverture d'un dialogue avec les Joinvillais. La participation des Joinvillais sera notamment essentielle dans l'ajustement nécessaire des futurs projets à leurs besoins.

B. Imaginer l'avenir de la commune dans un cadre intercommunal

La commune est confrontée à de nombreuses problématiques qui dépassent largement le cadre de ses frontières administratives. Elle se doit donc d'impliquer ses partenaires institutionnels et ses communes voisines dans la mise en œuvre de ses projets.

2. Les orientations d'aménagement

En application des articles L. 123-1, L. 123-5, R. 123-3 et suivants du Code de l'Urbanisme, le PLU de Joinville le Pont comporte des « *orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations prévoient, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune* ».

Ces orientations d'aménagement envisagées dans un futur proche concernent en premier lieu un périmètre appelé les "Hauts de Joinville" (quartier Paris). Il s'agit du centre ville de la partie haute de la ville. Situé entre la gare RER et la place du 8 mai 1945, structuré par la rue de Paris (RN186), ce secteur de la ville souffre d'un manque d'aménagement et de qualification. La commune vise la création d'une Zone d'Aménagement Concerté sur ce secteur. La concertation préalable a été lancée en 2003.

Dans l'attente de la définition d'un projet global, des orientations ont été préconisées pour encadrer la mutation future de ce quartier. Ces orientations sont la traduction spatiale du programme envisagé sur le quartier.

La seconde orientation d'aménagement concerne l'ensemble des quartiers. Elle vise à présenter un maillage de circulations douces dans l'ensemble de la commune dans le cadre d'un schéma communal de liaisons douces.

Les orientations d'aménagement se présentent sous la forme de schémas d'aménagement. Elles sont accompagnées d'un texte explicatif qui fournit les informations nécessaires à la compréhension des objectifs assignés au secteur d'aménagement.

À la différence des orientations générales du PADD, les orientations d'aménagement sont opposables : les projets envisagés sur ces terrains devront être compatibles avec les orientations définies au schéma et aux précisions du texte qui l'accompagne.

2.1. La requalification des Hauts de Joinville

La requalification des Hauts de Joinville est un projet d'aménagement ambitieux et d'envergure pour la commune. L'objectif est d'améliorer le cadre de vie des Joinvillais d'aujourd'hui et de préserver celui des Joinvillais de demain.

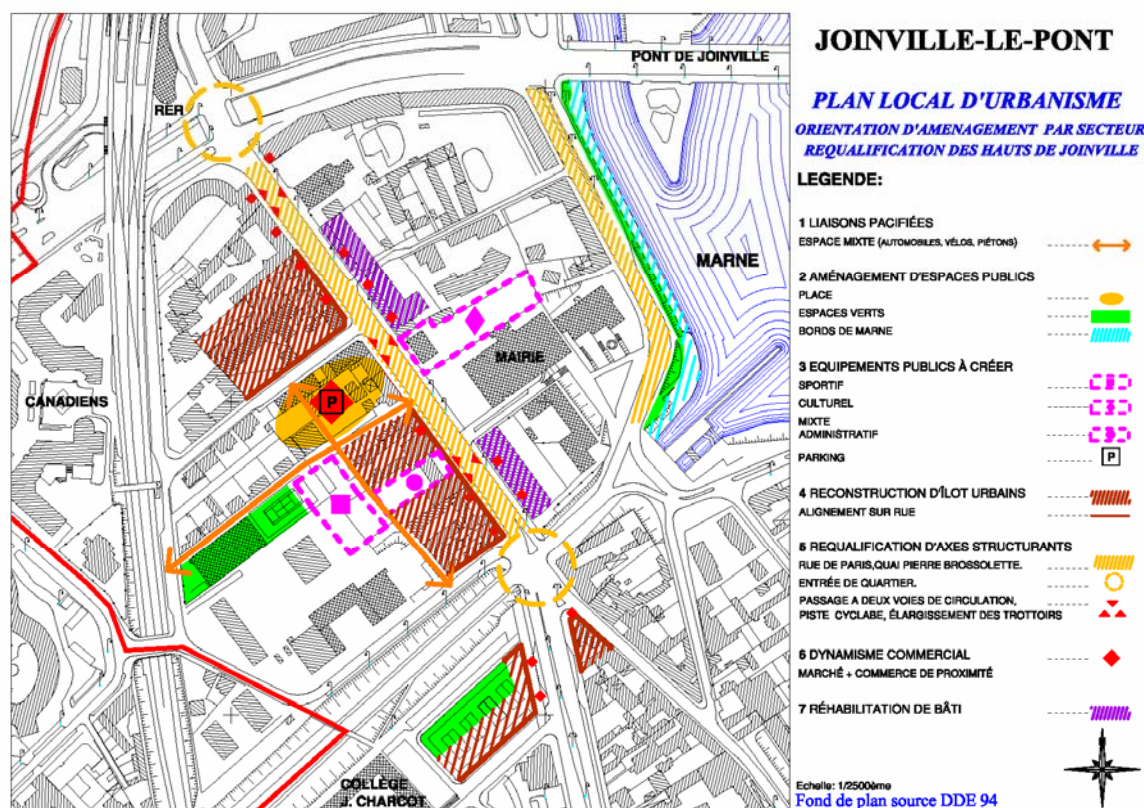
Malgré les atouts indéniables de ce site, son aménagement connaît quelques faiblesses qu'il faut pouvoir pallier : de grands axes structurants qui constituent des coupures urbaines (RN 186-rue de Paris), un patrimoine bâti vieillissant et très hétérogène, des propriétés foncières sous-utilisées, des conditions difficiles de circulation et de stationnement, etc.

En attente d'un projet d'aménagement global permettant de définir précisément les règles d'urbanisme à intégrer au PLU, un secteur d'attente (article L 123-2 a du Code de l'Urbanisme) a été mis en place.

Pour autant, les grandes lignes du programme qui ont fait l'objet d'une large concertation ont été définies. C'est pourquoi, une orientation d'aménagement a été élaborée dont voici les axes principaux :

- Un coeur de ville comme le quartier des Hauts de Joinville, c'est avant une centralité retrouvée autour d'espaces publics et d'équipements structurants. C'est pourquoi, il est prévu la création d'une place, espace de respiration et d'animation, qui accueillera le marché forain ainsi qu'en sous-sol un parking public. Autour de cette place, de nouveaux équipements pourront créer une dynamique : un équipement sportif (gymnase), un équipement associatif et culturel (structuré autour d'une salle de spectacle), un équipement mixte de quartier comprenant notamment des services administratifs ouverts à la population ou tout autre équipement nécessaire aux besoins de la ville et du quartier.
- Le projet vise la restructuration urbaine du quartier. Cette restructuration passe par la création de nouveaux îlots bâtis créateurs de logements en accession (la mixité étant par ailleurs assuré car sur le périmètre 50% des logements sont des logements sociaux). Les grandes caractéristiques sont la création d'un front urbain de grande qualité architecturale, en ordre continu à l'alignement jusqu'à la place du 8 mai 1945.
- La centralité d'un quartier est également définie par l'attention portée au dynamisme commercial. Les rez-de-chaussée seront affectés en priorité au commerce, particulièrement les alignements sur les rues principales. Plus en profondeur ils pourront être destinés à des services publics ou des entreprises.
- Pour retrouver une ambiance urbaine agréable propre à un centre ville, la rue de Paris qui structure le quartier et qui est un axe fréquenté, fera l'objet d'un aménagement : passage à deux voies de circulation, création d'une piste cyclable, élargissement des trottoirs. Les entrées de quartier feront aussi l'objet d'un réaménagement. Certaines voies nouvelles seront aussi créées. Ces voies permettront de mailler le quartier. Ces voies sont dites « pacifiées » c'est à dire partagées par les différents modes de déplacement (voiture, piétons, cycles). La plus importante permet de relier directement le quartier des Canadiens. Ce maillage est en cohérence avec les circulations douces.

- Les orientations prévoient de gagner des espaces verts ouverts aux Joinvillais. Le quartier ne comprend aucun espace vert public. Ce projet est l'occasion d'en créer. Un travail sur la requalification des bords de Marne est aussi prévu.
- La réhabilitation de la résidence Paris par l'OPHLM de Joinville est en cours. Elle permettra de participer à la requalification globale du quartier.
- Une démarche environnementale appliquée aux bâtiments (type démarche HQE® sera à prendre en compte lors du projet). C'est un axe fort du projet. La lutte contre le réchauffement climatique par la construction de bâtiments (publics et privés) moins énergétivores.



2.2. Les liaisons douces

La commune de Joinville-le-Pont souhaite améliorer les conditions de déplacements des usagers cyclistes et piétons sur son territoire. Dans une ville qui comporte de nombreux espaces naturels à proximité immédiate (la Marne, le Bois de Vincennes, le Parc du Tremblay) mais subissant de fortes nuisances de par la présence de nombreuses routes à forte circulation, les objectifs poursuivis sont :

- Compléter les aménagements cyclables existants pour établir de véritables itinéraires cyclables sur la commune. Cette logique d'itinéraire a donc été travaillée en fonction du réseau intercommunal, départemental et régional.

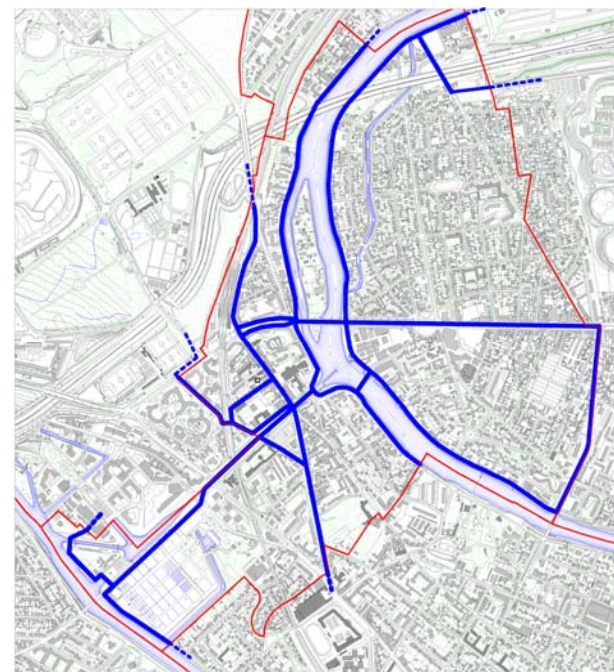
- Développer les relations inter quartiers sur le territoire communal sur le plan des circulations douces.

- Favoriser les déplacements doux de loisirs (accès aux parcs, bois et bords de Marne).

Certains axes ont été définis comme étant les plus importants. Ils sont représentés sur l'orientation d'aménagement. Aucun aménagement spécifique n'est dessiné car c'est au cas par cas, dans le cadre du schéma communal de liaisons douces et du plan de déplacement en cours d'élaboration, de les préciser.

L'orientation d'aménagement vise donc à promouvoir les déplacements doux " dans les aménagements qui seront réalisés sur ces voies. Toutes ces actions visent à un meilleur partage de la voirie entre les différents usagers et à redonner toute leur place aux cyclistes et aux piétons dans les déplacements.

Ces aménagements pourront être : pistes ou bandes cyclables, aménagement des trottoirs, aménagements zone 30, accessibilité des arrêts de bus aux personnes à mobilité réduite, mise en place de stationnement vélo à proximité immédiate des équipements publics, etc.



JOINVILLE-LE-PONT
PLAN LOCAL D'URBANISME
 ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT PAR SECTEUR
LIAISONS DOUCES

AXES À TRAITER EN LIAISONS DOUCES
 CYCLES/PIÉTONS.

— LIAISONS DOUCES

Echelle: 1/12000ème
 Fond de plan source DDE 94



3. La délimitation des zones

Le règlement du PLU se divise en zones identifiées sur un plan de zonage. Lors de la refonte du Code de l'Urbanisme, la loi SRU a institué quatre grandes zones :

- U pour zone urbaine.
- AU pour les zones à urbaniser.
- A pour les zones agricoles.
- N pour les zones naturelles.

La presque totalité de Joinville-le-pont étant urbanisé ou aménagé, une grande zone U couvre donc son territoire à l'exception de l'Ile Fanac, territoire naturel qui sépare la Marne en deux bras de largeurs inégales et qui est classée en zone N naturelle.

Pour la zone U, les lettres qui suivent (A, B, C, D...) permettent de désigner une zone qui peut couvrir plusieurs localisations. Ces lettres n'ont pas de codification particulière, elles renvoient à une déclinaison propre à Joinville-le-Pont. Les différentes zones comportent également des secteurs liés à la modulation de certaines règles.

Cette délimitation en deux zones U et N répond aux objectifs d'assurer sur le territoire de Joinville à la fois une diversité des fonctions urbaines en offrant les conditions d'habitat, d'emploi, de service et de transport répondant à la diversité des besoins, tout en garantissant la protection des milieux naturels et des paysages de la vallée de la Marne.

Un équilibre entre milieux urbain et naturel qui dépasse les limites communales

Une grande zone U couvre le territoire en totalité. Elle jouxte les grands espaces naturels du bois de Vincennes sur Paris et du Parc du Tremblay sur Champigny. La préservation de ces espaces est un objectif commun. L'Ile Fanac constitue le principal espace naturel au sein de la commune. Le cours d'eau est géré par Voie Navigable de France (VNF). La valorisation des berges est un des objectifs du PLU avec le développement des liaisons douces qui les emprunte.

Le PLU protège l'Ile Fanac par un zonage N. Le maintien des milieux naturels est donc assuré. Ceux-ci ne sont pas exempts de contraintes.

La préservation des patrimoines et paysages fait partie des orientations générales et des protections réglementaires garantissant leur pérennité. Au sein des quartiers traditionnels, les formes urbaines sont pérennisées par le corps des règles morphologiques de chacune des zones. Au sein de l'importante zone UE qui correspond à l'habitat traditionnel de bord de Marne, les conditions de renouvellement du bâti sont prévues dans une large bande prise à partir de la rue, en même temps que la préservation et la création de jardins sont assurées en cœur d'îlot où les constructions sont limitées.

La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale de l'habitat

Le PLU définit au sein de la zone urbaine U les conditions permettant de maintenir, développer et renouveler l'ensemble des activités nécessaires au développement harmonieux des populations. La fonction d'habitat est présente dans presque toutes les zones (excepté les zones destinées spécifiquement aux activités économiques). L'habitat social est présent sur la commune et répond aux objectifs en quantité de la loi SRU.

La présence de l'activité économique a également son importance en fonction des quartiers d'accueil. Des zones spécifiques sont consacrées à celle-ci. Les conditions de développement du commerce de proximité sont favorisées le long des axes structurants de la rue de Paris et l'avenue Gallieni. Les équipements trouvent leur place au sein de toutes les zones.

Présentation des zones

ZONE	UAa	UAb	UB	UC	UCa	UD	UEa	UEb	UF	UG	UH	UL	UNa	UNb	UZ	N
Surface (ha)	9,75	0,4	25	6,3	2,8	1,75	69,2	63,2	0,7	1,15	2,4	0,95	28,7	9,55	0,85	5,30

ZONE UA

*Il s'agit d'une zone dense où les constructions sont édifiées en grande majorité en ordre continu à l'alignement des voies. Elle correspond à un lieu de centralité où la mixité entre l'habitat et les activités économiques est assurée. Cette zone se situe de part et d'autre de l'avenue Gallieni, devant assurer la liaison entre les quartier Palissy et Polangis.
La zone UA comprend 2 Secteurs UA a et UA b."*

Localisation

La zone UA est située de part et d'autre de l'avenue Gallieni qui établit la jonction entre les quartiers de Polangis et Palissy.

Cette avenue correspond au passage de la RN4 axe historique qui relie l'Est de la France à Paris en franchissant la Marne au pont de Joinville. D'une largeur d'une trentaine de mètres sur une longueur d'environ 600 m, entre la place de Verdun et la fourchette de Champigny, celle-ci constitue une des deux centralités de la commune de Joinville.

Le tissu urbain est dense et haut, et si une certaine hétérogénéité du bâti peut être constatée du point de vue des époques de construction et des hauteurs, celui-ci est compensé par un alignement homogène des constructions.

Les occupations du bâti sont très diversifiées avec la présence des fonctions commerciales, des services et de l'habitat. Le domaine public de la voirie est aménagé de façon dissymétrique et fait place à un important marché hebdomadaire.

De nombreuses rues perpendiculaires partent de cette avenue vers les quartiers adjacents. Des immeubles d'angle sont donc un des éléments déterminants qui viennent ponctuer la linéarité des paysages urbains. La profondeur de la zone UA a été fixée à environ 50 m de part et d'autre de l'avenue afin de pouvoir traiter correctement le retournement des immeubles sur les rues adjacentes tout en ménageant les conditions d'une bonne transition avec la zone UE pavillonnaire.

La zone UA comprend deux secteurs : UAa et UAb afin de différencier la règle des hauteurs des constructions. Au niveau de l'extrémité Ouest de l'avenue de Gallieni. Celle-ci est limitée à 9 m de façade et 12 m de plafond pour assurer la continuité avec les constructions présentes place de Verdun.

Evolutions par rapport au POS

La destination de l'avenue Gallieni n'a pas évoluée par rapport au POS. Il s'agit toujours de structurer la rue en boulevard urbain autour d'un front bâti cohérent ou la mixité habitat/commerce est assurée. Par contre certaines orientations ont fait évoluer le règlement : une harmonisation des hauteurs, un meilleur respect des zones pavillonnaires environnantes, la volonté d'une diversité architecturale.

Le zonage quant à lui a évolué, il a inclus le nouveau quartier des studios qui est encore sous le régime du RAZ de l'ancienne ZAC. Par ailleurs, le découpage peu aisé UA1 et UA2 du POS, qui permettait d'isoler les fonds de parcelles de la zone UA, a été abandonné au profit de règles différenciées au sein de la même zone.

Une zone nouvelle dite UAb a été identifiée. Cette zone n'existait pas dans le POS. La zone UAb correspond aujourd'hui à un tissu urbain peu valorisé : la PMI, un garage, une maison abandonnée. Il s'agit donc de favoriser la réhabilitation de cette partie de la place de Verdun en privilégiant la mixité commerce/habitat comme sur l'avenue Gallieni. Les règles sont donc les mêmes que celles de la zone UAa mais la hauteur est limitée pour respecter les tissus pavillonnaires à proximité immédiate.

Certaines dispositions ont évolué :

- La dynamique commerciale : l'affectation des rez-de-chaussée des constructions disposant d'une façade implantée en bordure de l'avenue Gallieni à un autre usage que le commerce est interdit. Les façades en rez-de-chaussée devront obligatoirement être traitées sous la forme de devantures commerciales. Ce n'était pas le cas dans le POS.
- Le gabarit des constructions moins haut: le PLU prévoit que dans une bande de 20 m bordant les voies publiques les hauteurs maximales sont de 18 m en façade et 21 m au plafond (contre 24 m dans le POS). La hauteur minimale sur la rue pour garantir un alignement cohérent est de 12 m (contre 15 m dans le POS).
- Une volonté sur le travail architectural : le PLU impose un retrait obligatoire de la construction entre 12/14 m de hauteur et d'au moins de 2 m. Lorsque les constructions représentent un linéaire de plus de 12 m, des changements de modénatures et des ruptures architecturales sont obligatoires. Les toitures devront avoir au moins deux pans.
- La protection des quartiers pavillonnaires : sur les fonds de parcelle (au de là de cette bande de 20m) le PLU ramène les hauteurs à 7/10 m alors que le POS prévoyait 15 m. Des règles garantissant l'ensoleillement qui n'étaient pas dans le POS ont été inscrites

dans le PLU. Par ailleurs la hauteur sur les voies adjacentes qui retournent vers les quartiers pavillonnaires a été ramenée à 9/12m pour une transition douce.

- Des règles plus contraignantes sur les espaces verts : d'une manière générale dans l'ensemble du règlement, les règles relatives aux espaces verts ont été revues pour introduire la notion de pleine terre. Le POS indiquait que 50% des espaces libres devraient être traités en espaces verts soit 12,5 % de la surface du terrain lorsque l'emprise au sol est de 75 %. Le PLU prévoit que 30% de la surface du terrain doit être réservés aux espaces verts et qu'au moins 1/3 de cette surface sera conservée en pleine terre. Les arbres plantés devront par ailleurs avoir un développement de plus de 2,5 m.

La destination de l'avenue Gallieni n'a pas évoluée par rapport au POS de 2000. Il s'agit toujours de structurer la rue en boulevard urbain autour d'un front bâti cohérent ou la mixité habitat/commerce est assurée. Par contre certaines orientations ont fait évoluer le règlement : une harmonisation des hauteurs, un meilleur respect des zones pavillonnaires environnantes, la volonté d'une diversité architecturale.

ZONE UB

*Il s'agit de la zone centrale de la Ville qui a fait l'objet d'une urbanisation récente sous la forme d'immeubles d'habitations collectives avec quelques activités économiques ainsi que des grands équipements.
Elle comprend également la partie "des hauts de Joinville" qui fera l'objet d'un projet d'aménagement global.*

Localisation

La zone UB située sur les Hauts de Joinville correspond à une zone d'habitat collectif (grands ensemble) située sur la partie haute de la commune mais aussi au centre urbain de la commune. Elle commence par le quartier marne face à la gare RER, couvre le quartier dit des Hauts de Joinville de part et d'autre de la rue de Paris en incluant "Les Canadiens". La zone UB franchit l'avenue du Président Kennedy pour couvrir une partie du quartier Europe. Celle-ci comprend un mode d'occupation très diversifié le long des axes urbains où sont présents les commerces; l'habitat et les équipements. La zone UB couvre les places publiques de l'Hôtel de Ville et celle du collège Jean Charcot.

La zone UB comprend la partie des « Hauts de Joinville » située au Sud-est de la rue de Paris qui fait l'objet d'un périmètre en attente de la définition d'un projet global.

Les constructions présentes au sein de la zone UB sont issues de différentes époques. Elles ont pour trait dominant d'être issues le plus souvent d'opérations d'ensemble, avec des hauteurs importantes.

Par rapport au POS

La zone UB (a et b) dans le POS recouvrait des typologies de tissus urbains très différentes. Elle s'étendait de l'autoroute côté quartier de la Marne jusqu'à la limite avec Saint-Maur. Pourtant, elle prévoyait des règles propres à un urbanisme relativement dense de centre ville. Le PLU revient sur ce zonage en recentrant la zone UB sur sa véritable destination : une zone centrale qui a fait l'objet d'une urbanisation récente ces trente dernières années sous la forme d'habitations collectives principalement et d'équipements publics.

Ainsi, la zone UB du PLU couvre le quartier des Canadiens (qui était encore sous le régime du RAZ de la ZAC supprimée depuis), le centre ville avec les Hauts de Joinville, de la gare à la place du 8 mai 1945, ainsi que certains îlots de grands ensembles (résidence Pinson, Espérance, Leclerc) et des équipements structurants comme le groupe scolaire Charcot/Voisin/Lafontaine. Ce

tissu n'a pas vocation à évoluer de manière importante à l'avenir (sauf bien entendu le cas particulier des Hauts de Joinville). Les règles proposées sont donc adaptées au tissu existant.

- Tout d'abord la particularité du règlement applicable aux Hauts de Joinville qui est un quartier qui a vocation à être réaménagé. Il a été classé en « périmètre de réflexion en attente d'un aménagement global » au titre de l'article L123-2 a du code de l'urbanisme. Sur ce périmètre toutes constructions nouvelles d'une SHON supérieure à 150 m² sont interdites. Ce périmètre a une durée de vie au maximum de 5 ans. Il s'accompagne d'une orientation d'aménagement permettant de fixer les éléments de programme déjà validés. Lorsque les règles seront prêtes, il conviendra de modifier le PLU. Il faut donc bien comprendre que le règlement mis en place a une vocation provisoire.

- Les règles de gabarit correspondent au tissu existant et donc à l'urbanisme des années 70 : implantation qui n'est pas nécessairement à l'alignement ni en limites séparatives, la hauteur a été conservée à 21 m.

- Introduction des règles d'ensoleillement à l'instar de la zone UA pour protéger les franges pavillonnaires qui bordent la zone UB. Il en va de même pour les espaces verts où 35% de la surface du terrain doivent être conservés en pleine terre.

- Le COS, globalement le même que dans le POS (1 pour l'habitation et 0,6 pour les activités économiques), a été rééquilibré en faveur du logement. Il est de 1,2 pour l'habitation avec un bonus de 0,4 pour les activités économiques.

ZONE UC

Il s'agit d'une zone située sur la partie haute de la commune le long des axes structurants. Elle accueille majoritairement des petits immeubles collectifs. Cette zone se situe en partie sur le quartier Vautier / Leclerc et en partie sur le quartier Europe le long du Boulevard H. Barbusse.

Un secteur UCa est inclus dans la zone UC.

Localisation

La zone UC est située sur une partie du quartier Vautier qui correspond à l'îlot formé par la rue de Paris prolongée, la rue Vautier et le boulevard du Maréchal Leclerc. Elle couvre deux parties plus limitées du quartier Europe.

Un secteur UCa situé autour de la rue de la Liberté, et à la jonction avec la zone UF, dispose de règles différentes au niveau de la densité.

Par rapport au POS

La zone UC existait dans le POS mais elle n'avait pas la même vocation ni le même périmètre. Il faut donc la considérer comme une nouvelle zone.

La zone UC du PLU couvre les secteurs où l'habitat collectif sous forme de petits immeubles est prédominant particulièrement le long d'axes importants (Europe, Leclerc, Paris). C'est le cas du côté pair de la première partie de la rue Vautier et de la rue de Paris prolongée, la fin du boulevard de l'Europe, et le long du Bd du Maréchal Leclerc (identifié UCa). Auparavant ces secteurs étaient classés en zone UBa du POS.

Les règles mises en place visent à permettre, sur les quelques parcelles encore mutables, le développement de cette typologie urbaine.

- Les règles de gabarit permettent une implantation ou non à l'alignement (l'appréciation doit être jugée en fonction du bâti existant sur les parcelles limitrophes), le bâti doit obligatoirement effectuer un retrait sur une des limites séparatives au-delà d'une bande de 20m, l'emprise au sol est limitée à 40% et portée à 50% en zone UCa où le potentiel est plus fort. La hauteur est limitée à 12 m en

façade et 15 m au faîtage. Ces hauteurs sont portées à 15 m et 18 m pour les constructions situées dans une bande de 30 m à partir de l'alignement des axes structurants Leclerc/Paris et Barbusse. Ces hauteurs sont moins importantes que ce qui était autorisé dans le POS (21 m).

- Le COS est de 1,2 avec un bonus de 0,4 pour les activités économiques (même COS que ce que prévoyait le POS). Dans le secteur UCa, il n'y a pas de COS permettant ainsi une densité sensiblement plus importante sur un secteur où la mutation de parcelles peu valorisées est encore possible.

ZONE UD

Il s'agit d'une zone correspondant en grande partie au centre ville ancien, assez dense où l'implantation des constructions est majoritairement à l'alignement et en ordre continu.

Elle est destinée à recevoir de l'habitat mais aussi les activités propres à sa centralité.

Localisation

La zone UD correspond à des îlots du quartier Vautier formés par la rue de Paris, l'Allée de la Voute, l'avenue de la Mollette et le boulevard du Maréchal Leclerc.

Cet îlot doit sa géométrie en V à la convergence des rues vers un même point qui est caractéristique des faubourgs formés à partir des chemins principaux.

La topographie du coteau a également contribué à donner à cette partie du quartier Vautier une morphologie particulière et dense avec la prépondérance des immeubles d'angle. Les constructions sont majoritairement anciennes, à l'alignement et sur un parcellaire encore étroit. Les occupations sont relativement diversifiées avec une dominante d'habitat et de commerces.

Par rapport au POS

Le PLU identifie une zone appelée UD qui se concentre sur un petit secteur délimité par le début de la rue de Paris prolongée, la rue molette et le début du Boulevard du Maréchal Leclerc. Auparavant classée en zone UBa du POS, le PLU propose que ce tissu urbain particulier soit traité de manière différente : ancien faubourg, où les constructions sont à l'alignement, en ordre continu à une hauteur variant de 12 à 15 m, relativement dense, une emprise au sol importante, peu ou pas d'espaces verts, des îlots avec une cour intérieure réduite. Il est d'ailleurs intéressant de constater que sur des plans du début du 20^{ème} siècle, les constructions de ce secteur forment déjà ce tissu urbain.

Les règles de gabarit prévoient un alignement obligatoire des façades sur la rue, l'emprise au sol est portée à 80% dans une bande de 15 m par rapport aux voies publiques et ramenée à 40% au-delà, la hauteur maximale est fixée à 15 m, la surface de terrain conservée en espace libre est de 10% et il n'y a pas de COS.

ZONE UE

Il s'agit d'une zone principalement composée d'habitations basses de type pavillonnaire avec jardins. Néanmoins y sont admises les activités économiques dans la mesure où elles n'apportent pas de nuisances.

La zone UE comprend 2 Secteurs UE a et UE b.

Localisation

La zone UE correspond à l'ensemble des territoires constituant l'identité "bords de Marne". Elle intéresse tous les quartiers de Joinville dans lesquels est présente la morphologie traditionnelle des lotissements réalisés au XIX^{ème} siècle suivant un ou plusieurs plans d'ensemble. Du Nord au Sud, en longeant la Marne, la zone UE concerne les quartiers Marne, l'Ile Fanac, Polangis, Palissy, Vautier et des îlots détachés de la Marne au sein des quartiers Paris et Europe.

Ces quartiers bords de Marne sont constitués à partir de lotissements formés d'îlots réguliers d'environ 70 m de large dans un tracé d'avenues et de rues hiérarchisées en fonction d'un plan d'embellissement ponctué par des aménagements publics de places et de squares.

Le bâti principalement composé d'habitat résidentiel peu dense est issu de règlements communs à l'ensemble des lotissements. Si les maisons sont presque toutes différentes, souvent exceptionnelles du point de vue architectural, l'unité d'ensemble est assurée par un équilibre général issu de la prise en compte de nombreuses constantes communes d'occupation des sols, comme le retrait sur rue, l'aménagement de jardins sur rue avec des murs de clôture surmontés de grilles, des hauteurs construites et peu élevées, l'utilisation d'une ornementation issues de l'architecture de la fin du XIX^{ème} siècle. Aussi riche qu'elle est diversifiée.

Ces quartiers de lotissements pavillonnaires de la fin du XIX^{ème} siècle constituent indéniablement un patrimoine commun à l'ensemble de la vallée de la Marne et dispose en ce sens d'un règlement adopté pour assurer leur pérennisation.

Et la zone UE dispose d'une trame commune de règles générales garantissant son unité d'ensemble, certaines règles sont adaptées en fonction de la spécificité des quartiers concernés, tout particulièrement la règle de densité.

Par rapport au POS

La zone UE est la plus importante du PLU par le périmètre géographique qu'elle recouvre : le quartier Polangis, Palissy, Marne, Vautier, Bagaude, Briand/Paix, République, villa Rousseau. Dans le POS, ces quartiers étaient classés dans des zones différentes (UE, UCa, b et c, UBa, etc.). L'objectif poursuivi par ce classement différencié était notamment de permettre une mutation raisonnée du quartier pavillonnaire vers du petit collectif.

Le PLU revient résolument sur cette orientation en affirmant qu'au-delà des identités propres à chacun de ces quartiers, ils ont en commun une typologie d'habitat traditionnel (habitation basse avec jardin) liée par l'histoire des bords de Marne. Par ailleurs, l'équilibre entre habitat collectif et habitat individuel est déjà atteint et le PLU souhaite conserver l'équilibre existant. C'est pourquoi la zone UE édicte des règles propres au quartier pavillonnaire :

- L'artisanat, au sens du PLU, est interdit dans la zone UE. Il s'agit des locaux et leurs annexes dans lesquels sont exercés des activités de production et de transformation de produits non alimentaires (par exemple les coiffeurs, boulangers, charcutiers, plombiers, etc. sont considérés comme commerçants et non comme artisans au sens du PLU même s'ils sont, bien entendu, inscrits à la chambre des métiers et de l'artisanat). Cette mesure se justifie par les nuisances potentielles que peuvent apporter ce type d'activité dans les quartiers pavillonnaires. Par contre le commerce y est bien entendu autorisé dans la limite de 300 m² de SHOB.
- Les berges du canal de Polangis ne pourront uniquement recevoir que des pontons et terrasses en bois à condition de conserver un accès au canal et les arbres existants devront être conservés. Les activités économiques y sont interdites.
- Pour ce qui concerne les règles de gabarit : la superficie minimale pour construire est de 250 m², les vues ne pourront pas être modifiées par des cours communes, l'emprise au sol est de 40%, la hauteur maximale est fixée à 7 m pour la façade et 10m pour le plafond, 35% (ou 40% à définir) de la surface du terrain sera conservée en pleine terre.
- La zone UE compte deux secteurs : UEa et UEb dont la seule différence est celle du COS : 0,4 pour UEa et 0,6 pour UEb.

ZONE UF

Il s'agit d'une zone destinée principalement à recevoir des activités économiques.

Localisation

Située dans le quartier Vautier, la zone UF couvre un îlot industriel compris entre le boulevard du Maréchal Leclerc et la rue de Paris prolongée.

Le corps de règlement mis en place est destiné à pérenniser sur cette localisation les activités économiques.

Par rapport au POS

Le POS classait déjà ce secteur en zone UFa. Par contre le périmètre a été réduit pour se concentrer sur la partie industrielle du site. Seules les activités industrielles sont autorisées dans la zone (l'habitation est interdite sauf si elle est liée aux activités). Vu l'implantation disparate des bâtiments, il n'y a pas de règles particulières sur l'alignement ni sur les limites séparatives. L'emprise au sol a été conservée à 75%. Les normes de stationnement sont fixées à 1 place pour 250 m² de SHON.

La hauteur a, par contre, été modulée en fonction du terrain. Elle est fixée à 9 m / 12 m sauf dans une bande de 20 m à partir de la rue de Paris et du Bd du Maréchal Leclerc où elle est portée à 15 m et 18m. Ceci pour permettre la structuration d'un front urbain cohérent. Il n'y a pas de COS.

ZONE UG

Localisation

Il s'agit d'une zone située à proximité immédiate du pôle R.E.R destinée principalement à recevoir des activités économiques. Cette zone se situe en partie sur la rue Chapsal et en partie sur l'avenue Jean Jaurès face aux voies ferrées.

Par rapport au POS

La zone UG est nouvelle. Elle couvre les parcelles donnant sur l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Chapsal face aux voies ferrées. Ce secteur était auparavant classé en zone UBa. Stratégiquement situé aux abords d'un pôle RER, déjà en partie constituée de bureaux, cette zone est vouée aux activités économiques. L'habitat n'y est autorisé que s'il n'excède pas 30% de la SHON totale.

Les parcelles concernées sont peu profondes. Ainsi, les constructions, implantées à l'alignement, se concentrent dans une bande 15 m où l'emprise au sol n'est pas limitée (au-delà de cette bande elle tombe à 20%). Dans cette bande, les hauteurs sont de 15 m et 18 m pour l'avenue Jean Jaurès et 12 m et 15 m pour la rue Chapsal pour tenir compte du dénivelé du coteau, au-delà de cette bande les hauteurs tombent à 7 m. Notons que par rapport au POS, les hauteurs sont moindres puisque la zone UBa prévoyait 21 m. Les espaces verts doivent représenter 40% de la surface du terrain. Il n'y a pas de COS.

ZONE UH

Cette zone correspond au site des activités cinématographiques de Joinville, constituée par des bâtiments industriels emblématiques du début du 20^e siècle.

Localisation

Située dans le quartier Palissy en bord de Marne et à proximité immédiate du port de Joinville, la zone UH couvre les bâtiments industriels des activités cinématographiques. Le corps de règles est destiné à permettre une occupation économique et diversifiée. Afin de conserver le bâti existant considéré comme élément patrimonial, le règlement comprend un plan d'implantation des constructions.

Par rapport au POS

La zone UH reprend quasiment les mêmes règles que celles prévues dans le POS (anciennement zone UPM). Le plan masse a été intégralement repris conservant l'harmonie de l'organisation des constructions d'origine. Seules les activités industrielles (ou apparentées) sont autorisées.

ZONE UL

Il s'agit d'une zone destinée à des activités de loisirs emblématiques développées aux bords de Marne (restaurants, guinguettes, bowling...).

Localisation

La zone UL correspond aux activités particulières des guinguettes situées au Nord du quartier Polangis.

Par rapport au POS

De même que la zone UH, la zone UL (anciennement zone UEb) est très similaire à celle existante dans le POS. La zone est dédiée uniquement aux activités de loisirs traditionnellement liées à la Marne. L'emprise (60%), la hauteur maximale (13,5 m) ont été conservés. Le COS présent dans le POS était de 0,4 pour l'ensemble des destinations (habitation, commerce, bureaux, services) majoré de 0,45 pour les activités de loisirs. Le POS n'autorisant que les activités de loisir, le COS était en fait de 0,85. C'est donc 0,85 qui a été repris dans le PLU.

ZONE UN

Il s'agit d'une zone, affectée à des espaces libres ou des équipements tels que : aires de sport ou de loisirs, équipements scolaires et équipements collectifs, dont les caractéristiques ou la destination ne correspondent pas aux règles classiques des diverses zones urbaines.

Sur le territoire de la commune de Joinville, la zone UN comprend 2 secteurs UN a et UN b.

Localisation

La zone UN se répète sur plusieurs localisations qui correspondent au sein des quartiers à des équipements existants ou futurs. Du Nord vers le Sud, la zone UN comprend :

- Les emprises de l'Etat de l'autoroute A4 et ses abords dits "délaissés de terrains" ainsi que le terrain dit « pointe du Tremblay ».
- Les emprises des services du RER au niveau de la gare de Joinville.
- Les terrains de l'usine des eaux situés dans le quartier Europe.
- Les terrains du château et parc du Parangon dans le quartier Vautier.

La zone UN comprend deux secteurs UNa et UNb pour différencier les règles d'emprise au sol et de hauteur des constructions.

Par rapport au POS

La zone UN qui existait dans le POS au travers de l'île des Saint Pères et de la SAGEP a été étendue aux délaissés d'autoroute, au Parc du Parangon et aux voies ferrées. Il s'agit d'une zone affectée à des espaces libres ou des équipements tels que aires de sport ou de loisir, équipements scolaires, équipements collectifs.

- La zone UN comprend deux secteurs UNa et UNb. Le secteur UNb concerne uniquement la partie construite de l'usine des eaux dont notamment le terrain destiné à recevoir la nouvelle caserne de la BSPP.
- la zone UN se caractérise par des règles relativement limitatives. Ainsi, l'emprise au sol est fixée à 20% (sauf pour le secteur UNb où il n'y a pas d'emprise au sol maximum) et la hauteur est limitée à 10 m en zone UNa et 15 m en zone UNb. Cette hauteur est portée à 24 m sur le terrain qui doit supporter la nouvelle caserne. Devant abriter les équipements publics ou collectifs, il n'y a pas de COS.

ZONE UZ

Il s'agit d'une zone destinée principalement à recevoir des activités économiques. Elle correspond à une partie de l'ancienne ZAC des Canadiens.

Localisation

Située dans le quartier Marne, en limite du bois de Vincennes, cette zone est destinée à favoriser l'implantation d'activités spécifiquement tertiaires à la proximité du pôle d'échange RER.

Par rapport au POS

Très récemment modifié, ce règlement est intégralement repris dans le PLU. Pour mémoire il prévoit deux secteurs. Le premier est destiné à recevoir un immeuble de bureaux de 10 000 m² de SHON pour lequel un permis de construire a déjà été déposé. Le deuxième prévoit la réalisation d'un parking public.

ZONE N

Correspondant à l'île Fanac, il s'agit d'une zone à protéger en raison de la qualité du site, de son milieu naturel et de son paysage. Elle correspond à un secteur comprenant divers types d'occupation, habitations basses de type pavillonnaire avec jardin, équipements et espaces publics.

Localisation

Ile Fanac

Par rapport au POS

Déjà classée en zone naturelle dans le POS (ND) l'île Fanac conserve ce zonage. Le PLU a intégré le fait que les contraintes d'urbanisme sur l'île sont principalement liées au PPRI. Ainsi, outre l'emprise fixée à 30%, l'alignement qui vise à préserver le chemin de halage, les hauteurs qui sont celles d'un tissu pavillonnaire (7 m et 10 m), la densité est renvoyée au PPRI qui prévoit des extension limitée à 20 m².

4. Le règlement

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme a été l'occasion de réorganiser les nouvelles zones définies à l'article R. 123-4 et suivants du Code de l'Urbanisme. Une zone urbaine générale U couvre la totalité du territoire joinvillais. Les spécificités déclinées en zones UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UL, UN, UZ et N sont explicitées au chapitre précédent « La délimitation des zones ».

Le règlement est constitué conformément aux dispositions de l'article R. 123-9 du Code de l'Urbanisme. Il comprend un titre I « Dispositions générales et définitions » avec 6 articles qui explicitent : le champ d'application territorial du plan, à savoir la totalité de Joinville. Le titre I définit la portée du règlement à l'égard des autres législations, la division du territoire en zones et secteurs et les emplacements réservés, la division du terrain bâti, les adaptations mineures et les définitions.

Cette partie du PLU est importante. Souvent délaissée au profit des règlements de zone, elle a fait l'objet dans ce projet de PLU, d'une attention particulière. Le nouveau PLU ajoute donc certaines informations et dispositions. Parmi celles-ci :

- La mise en place de la règle de division d'un terrain bâti (article L 123-1-1 du CU) encore appelée parfois la règle du « COS résiduel » qui reporte sur la partie divisée d'un terrain uniquement le résidu des droits à construire disponibles sur la parcelle d'origine. Cette disposition est issue de la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003.

Placée dans les dispositions générales, cette règle s'applique sur l'ensemble du territoire communal (mis à part les zones sans COS). Le rétablissement des droits à bâtir est justifié au regard du caractère déjà très dense de la commune ou du souci de préserver une morphologie urbaine spécifique dans les quartiers bords de Marne et de la volonté de maintien d'un certain délai, en l'occurrence 10 ans, avant de permettre de nouvelles constructions sur un terrain qui vient d'évoluer dans le cadre d'une division.

- Les définitions ont été clarifiées pour celles qui existaient dans le POS. Il s'agit notamment de la notion de hauteur : hauteur façade et hauteur plafond. Pour plus de compréhension, des schémas viennent illustrer les différents cas. Cela vise à clarifier, lors de l'instruction des permis, les interprétations possibles des termes utilisés. Une quinzaine de définitions des termes habituellement employés est donc précisée.

- Enfin, un article sur le recensement du patrimoine joinvillais a été ajouté. Il explique les mesures de protection des bâtiments protégés au sens de l'article L.123-1 § 7 du code de l'urbanisme dont la principale est l'obligation de conservation des bâtis repérés.

Le règlement comprend ensuite un titre II « Dispositions propres à la zone » dont les 14 articles définis par le Code de l'Urbanisme sont répertoriés au sein de trois sections. La Section 1 définit « La nature de l'occupation et de l'utilisation du sol ». Avec la loi SRU, la primauté est donnée à la mixité, le renouvellement du bâti, la diversité des occupations. Le règlement explicite donc non plus ce qui est autorisé mais plutôt les limitations apportées au droit d'utilisation des sols, celles-ci sont donc des restrictions et doivent être justifiées. La Section 2 concerne les règles dites morphologiques, et la Section 3 ne comprend plus qu'une règle « Coefficient d'Occupation du Sol » (COS).

L'article 5 « Superficie minimale des terrains » a été maintenu dans la zone UE comme garante de la spécificité de la forme urbaine traditionnelle des lotissements des quartiers bords de Marne. L'absence d'une taille minimale de terrains en l'occurrence 250 m² conduisent inévitablement à une densification et une transformation urbaine profonde des sites et des paysages qui seront construits aux objectifs partagés de préservation de ces quartiers.

En ce qui concerne le COS qui affecte la densité, celui-ci est défini dans la plupart des zones et figure au document de zonage. La densité résulte des autres règles morphologiques dans les zones sans COS.

Chaque règlement de zone est précédé d'un petit texte formant « chapeau ». C'est une introduction explicitant le caractère général de la zone.

4.1. Les principales dispositions par zone

Rapport de présentation du PLU de Joinville-le-Pont

Zone	Quartier concerné	Destinations autorisée	S. minimale	Alignement	Emprise	Hauteur façade / Hauteur plafond	Espaces verts	COS
UAa	Avenue Gallieni	- Toutes - Commerce en rez-de-chaussée obligatoire	Néant	Alignement	- Bande de 15 m : 100 % - Au-delà : 20% portée à 50% pour commerce dont hauteur < 3,5 m	- Bande de 20 m sur Gallieni: 18 m / 21 m et H mini de 12 m - Bande de 20 m sur autres voies : 9 m / 12 m - - Au-delà : 7 m / 10 m	30 % dont 1/3 en pleine terre	Néant
UAb	Verdun					9 m / 12 m		
UB	Paris/Europe	Toutes	Néant	Alignement ou retrait	- 40 % - 60% pour équipements publics ou collectifs - Néant pour équipements sportifs	21 m	35 % en pleine terre	-1,2 + 0,4 (activités économiques) - Néant pour équipements
	Hauts de Joinville							Périmètre L 123-2 : max 150 m ² de SHON
UC	Vautier Leclerc Europe	- Toutes - Activités économiques limitée à 300 m ² SHOB	Néant	Alignement ou retrait	- 40% - 60% pour équipements publics	- 12 m / 15 m - Bande de 30 m sur Leclerc/Paris/Barbusse : 15 m / 18 m	35 % en pleine terre	-1,2 + 0,4 (activités économiques) - Néant pour équipements
UCa					50%			Néant
UD	Vautier Leclerc	- Toutes sauf industrie	Néant	Alignement	- bande de 15 m : 80% - Au delà : 40%	15 m	10%	Néant
UEa	Polangis Palissy Marne	- Toutes sauf industrie/artisanat - Activités économiques limitée à 300 m ² SHOB	250 m ²	Marge de recul 4 m	- 40% - 60% pour équipements publics	7 m / 10 m	35 % en pleine terre	- 0,4 - Néant pour équipements
UEb	République Bagaude							- 0,6 - Néant pour équipements
UF	Leclerc (lunetterie)	- Industrie uniquement	Néant	Alignement ou retrait	75 %	-9 m / 10 m - Bande de 20 m sur Paris/Leclerc 15 m / 18 m	-	Néant
UG	Chapsal / Jaurès	- Toutes	Néant	Alignement	- Bande de 15 m Jaurès / Chapsal : 100% - Bande de 15 m autres voies : 90% - Au-delà : 20% portée à 50% pour commerce dont hauteur < 3,5 m	- Bande de 15 m sur Jaurès : 15 m / 18 m - Bande de 15 m sur Chapsal : 12 m / 15 m - Au-delà : 7 m	40% 10% en pleine terre	Néant Habitat = 30% max de la SHON
UH	Palissy (Cinéma)	- Industrie uniquement	Néant	Secteur de plan masse (extensions limitées)				
UL	Polangis (guinguettes)	- Activités de loisir uniquement	Néant	Alignement ou retrait	60 %	13,5 m	-	0,85
UNa	SAGEP / île des St Pères	- Activités sportives, de plein air, de loisir - Equipements publics	Néant	Alignement ou retrait	20%	10m	-	Néant
UNb	Parangon Délaisés RER				Néant	- 15 m - Bande de 40 m sur Mendès France 24 m		
UZ	Pôle RER	- Toutes	Néant	Alignement ou retrait	- Secteur 1 : 75% - Secteur 2 : néant	- Secteur 1 : cote 87 m NGF - Secteur 2 : cote 58 m NGF	-	Néant
N	Ile Fanac	- Constructions existantes uniquement	Néant	Alignement ou retrait	30%	7 m / 10 m	35 % en pleine terre	Néant

4.2. Les espaces boisés classés, les servitudes, les emplacements réservés et les secteurs de constructibilité limitée

Les EBC (article L 130-1 du Code de l'Urbanisme)

Dans son titre IV, le règlement prévoit de protéger, conserver ou créer les espaces boisés suivants :

- Des espaces au sein du parc du Parangon qui correspondent à des espaces plantés ou paysagers.
- Des espaces des terrains de l'usine des eaux en bord de Marne.
- Les berges de part et d'autre du canal de la ville de Paris depuis son embouchure sur la Marne jusqu'à l'usine élévatoire des eaux.
- La pointe nord de l'île Fanac.
- Les espaces boisés en bords de Marne sur une parcelle située en bordure de la ville de Saint-Maurice.
- Des alignements d'arbres particulièrement intéressants.

Cette protection est représentée au plan de zonage par une trame hachurée verte.

Alors que le POS avait classé, sans distinction d'usage, de nombreux espaces en EBC, le PLU procède différemment. En effet une analyse fine des espaces a été réalisée pour adapter le règlement en fonction de leur destination. Ainsi les espaces qui n'étaient pas boisés et qui n'avaient pas vocation à l'être mais qui assuraient une fonction récréative avec des aménagements propres ont été intégrés comme « espaces paysagers ou récréatifs à aménager » plutôt qu'en EBC. Cela permet de gérer plus facilement leur évolution dans le temps tout en préservant leurs caractéristiques propres notamment l'inconstructibilité. A l'inverse, les espaces boisés qui méritent d'être préservés ou dont le boisement pourrait être renforcé sont, bien entendu, classés en EBC sur la base de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme. Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements.

Les servitudes et réglementations particulières

- Servitudes relatives à la protection des monuments historiques (périmètre de protection modifié) en ce qui concerne les Monuments Historiques et Sites (situés sur la Commune de Joinville le Pont) : Monument - Château du Parangon 68, rue de Paris (Inv. M.H. 3 août 1976) et le Site de l'île Fanac (Site Classé en grande partie et Site Inscrit 3 Septembre 1965 pour le reste).
- Servitudes relatives à la protection des monuments historiques situés à l'extérieur de la Commune : Eglise Saint Nicolas (Cl. M.H. 3 Février 1947), ancienne Abbaye de St Maur (Cl. M.H. 9 Septembre 1924 et Inv. M.H. 5 Juillet 1962), ancien Hôtel de l'Argentièrre 5-7 rue de Paris (Inv M.H. 5 Mars 1971) à Saint-Maur-des-Fossés. Groupe Scolaire Condorcet (Inv. M.H. 19 Juillet 1994) sur la Commune de Maisons Alfort. Le Pavillon Baltard (Cl. M.H. 20 Octobre 1982) à Nogent sur Marne et divers pavillons et monuments

du jardin d'agronomie tropical (Inv M.H. 1^{er} Juin 1994) à Paris.

- Servitudes générales ELECTRICITE (ancrage, appui, passage, élagage et abattage d'arbres) et GAZ (ancrage, appui, passage).
- Servitudes liées au chemin de fer (emprises ferroviaires).
- Servitudes radioélectriques : relatives aux faisceaux hertziens (protection contre les obstacles) : faisceau Charenton - Chennevières (largeur 100 m - altitude 105 m NGF).
- Servitude relatives aux stations hertziennes : contre les perturbations électromagnétiques : Station de Fontenay sous Bois (zone de protection "R 3000 m").
- Servitudes relatives aux réseaux de télécommunications en application des articles L 45-1 et suivants du code des postes et télécommunications électroniques.
- Servitudes relatives aux passages des canalisations publiques d'eau et d'assainissement.
- Plan de prévention du risque inondation de la Marne et de la Seine approuvé par arrêté préfectoral du 28 juillet 2000.
- Servitudes liées aux cours d'eaux domaniaux.
- Servitudes de halage (9,75 m).
- Protection de l'usine des Eaux exploitée par la S.A.G.E.P. à Joinville le Pont (Périmètres de protection : immédiate et rapprochée "Zones X et Y").
- Application des arrêtés préfectoraux du 3 janvier 2002 relatifs aux classements sonores des infrastructures de transports terrestres pris en application des articles 13 et 14 de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- Prescriptions spéciales pour les anciennes carrières et terrains sous minés.
- Contraintes liées à la protection du patrimoine archéologique.

Les emplacements réservés

- Les espaces paysagers à protéger : du fait de leur caractère remarquable ou de la qualité des espaces libres qu'ils représentent, le plan de zonage identifie des espaces paysagers. Des limitations des droits à construire affectent donc ces terrains. Celles-ci sont décrites au règlement. Elles ont pour but de pérenniser l'affectation actuelle de ces espaces dans un cadre moins contraignant que les protections prises pour les espaces boisés classés. Ces mesures de protection paysagère concernent : la cour et une partie du parc du Parangon, le canal de Polangis y compris ses berges (cette protection s'accompagne de préconisations concernant l'aménagement des pontons au sein de la jonction de la zone UE), les espaces libres de part et d'autre de l'avenue du Président Kennedy, de l'allée de la voûte et de l'embouchure du canal souterrain sur la Marne et les berges le long du quartier Vautier, la partie publique de l'île Fanac.

- Les bâtiments protégés et remarqués en application de l'article L. 123-1 § 7 du Code de l'Urbanisme : un important inventaire des éléments bâtis constituant des patrimoines a été réalisé lors de l'élaboration du PLU.

Indépendamment des protections qui concernent les monuments historiques, il est apparu important de protéger un certain nombre des édifices publics ou privés à caractère monumental ou plus domestique du fait de leur valeur patrimoniale particulière. L'inventaire a été réalisé en collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France. Il a porté sur les édifices emblématiques de l'architecture des bords de Marne avec ses belles maisons bourgeoises, ses équipements nautiques ou historiques comme l'horloge et également sur les maisons qui représentent un patrimoine dit "plus ordinaire" sans être, pour autant, dénuées d'intérêt. Il s'ajoute de nombreuses maisons, souvent plus modestes, qui témoignent d'une époque de construction comprise entre la seconde moitié du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} qui témoignent des tendances architecturales de l'époque où se mêlent éclectisme, néoclassicisme et Art Nouveau. Des maisons sont parfois exceptionnelles au niveau de l'ensemble de leur composition architecturale, d'autres présentent un intérêt du fait de la présence d'un élément architectural singulier comme une marquise, des ferronneries, des mosaïques ou des modénatures en façade ou tout simplement une composition élégante de la façade. Deux niveaux de protection sont mis en place dans le règlement à l'occasion du PLU : les édifices inventoriés comme bâtiments et éléments protégés et les édifices inventoriés comme éléments remarqués.

Les secteurs affectés par un seuil de constructibilité limité (article L 123-2a du code de l'urbanisme)

Le règlement interdit dans un périmètre délimité au plan de zonage (pointillés rouge et trame rouge), pour une durée de 5 ans à compter de l'approbation du PLU, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini dans le règlement. Les travaux ayant pour objet l'adaptation, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont toutefois autorisés. Ce périmètre concerne les Hauts de Joinville.

PARTIE 5 : L'EVALUATION DES INCIDENCES DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRISE EN COMPTE DU SOUCI DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR

Les orientations générales du Plan Local d'Urbanisme sont définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, qui les organise selon huit thèmes :

- Retrouver une identité autour de la Marne comme lieu de rencontre de tous les Joinvillais
- Maîtriser les déplacements: qualité, partage et sécurité
- Préserver et améliorer la qualité de notre environnement
- Mettre en valeur le patrimoine joinvillais
- Affirmer la place de l'emploi et le dynamisme économique
- Accompagner l'évolution des lieux de centralité et des territoires à reconquérir
- Préserver la mixité sociale et l'équilibre en terme d'habitat
- Impliquer l'ensemble des acteurs dans l'accomplissement du projet.

Ces orientations visent à permettre à Joinville de relever les défis qui s'imposent à elle : fédérer les Joinvillais autour d'une identité commune, reconquérir des territoires qui s'essouffent, dynamiser l'économie et l'emploi. Elles s'accompagnent d'un objectif général de croissance maîtrisée de la population

autour de deux grands axes : protéger les tissus ou l'habitat traditionnel est vecteur d'un cadre de vie apaisée et reconnu et développer les cœurs de ville, porteurs d'une centralité retrouvée.

Elles s'appliquent à une des plus petites communes du Val-de-Marne mais qui est au centre d'une des plus importantes agglomérations mondiales.

Dans ce cadre, cette quatrième et dernière partie du rapport de présentation évalue successivement les incidences des orientations générales du Plan Local d'Urbanisme sur les différents aspects de l'environnement mais aussi les incidences sur l'environnement des orientations par secteur.

Enfin, en conclusion, le principe d'une évaluation continue des effets des orientations générales ou localisées du Plan Local d'Urbanisme, tout au long de sa mise en œuvre, est posé.

Un certain nombre de documents et des servitudes d'utilité publique s'imposent par ailleurs au PLU ou lui sont liés par un rapport de compatibilité ou de conformité. Parmi ceux qui concernent le plus directement l'environnement sur lesquels les incidences des orientations du plan sont évaluées, il convient de citer :

- Les Plans de Préventions des Risques Naturels : inondations et mouvements de terrains dus aux anciennes carrières.
- La liste des monuments historiques classés ou inscrits.
- Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (arrêté interpréfectoral d'approbation du 15 décembre 2000) qui trouve son application à Joinville au travers d'un

contrat d'axe et d'un contrat de Pôle. Les mesures proposées ont pour but d'améliorer les transports collectifs, de favoriser les modes de déplacements " doux " - vélo et marche à pied - et ainsi de diminuer le trafic automobile.

- Le classement acoustique des infrastructures terrestres sur le territoire de la commune.

1. Les incidences sur la topographie, la géologie, et l'hydrogéologie

1.1. La topographie

Le Plan Local d'Urbanisme ne prévoit aucune orientation qui soit de nature à modifier la topographie joinvillaise. Le règlement du PPRI limite très fortement les éventuels travaux de remblais en zone inondable.

1.2. Le sous-sol et l'hydrogéologie

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable rappelle qu'il faut veiller au respect des prescriptions de l'Inspection Générale des Carrières dans le cadre de l'application du droit des sols. Le rapport de présentation souligne que les propriétaires des terrains (sols et sous-sols) sont responsables des dommages que l'instabilité de ceux-ci peut provoquer et que les constructeurs sont, par ailleurs, également responsables des désordres que leurs interventions pourraient faire subir à la stabilité des immeubles existants.

La Ville de Joinville exerce néanmoins une vigilance particulière à l'égard des risques naturels, liés à la constitution

du sous-sol (carrières, instabilité géologique...) car une grande partie de son territoire est concerné. Elle participe à cet égard à l'élaboration d'un Plan de Prévention des Risques prescrit et renseigne l'Inspection Générale des Carrières sur les données qu'elle détient. Elle effectue aussi son devoir d'information préventive à l'égard des Joinvillais.

Le règlement, quant à lui, favorise la réalisation d'espaces libres en pleine terre (article 13). La pleine terre doit être considérée comme telle lorsque les éventuels ouvrages existants ou projetés dans leur tréfonds ne portent pas préjudice à l'équilibre pédologique du sol et permettent notamment le raccordement de leur sous-sol à la nappe phréatique.

De même, l'article 4, relatif à l'assainissement, prévoit que, quelque soit l'aménagement, des prescriptions pourront être données pour limiter l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel (maîtrise des débits de rejet dans le réseau d'assainissement). Les dispositions à prendre doivent tenir compte des caractéristiques du sol (perméabilité, capacité de rétention, etc.) et du sous-sol (présence de cavités et de carrières). Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable promeut le recours à des systèmes alternatifs comme les techniques de rétention et d'infiltration des eaux de ruissellement.

Par ailleurs le développement spécifique des démarches selon les principes HQE®, en particulier ceux inspirés de la cible 1 « Relation des bâtiments avec leur environnement immédiat », invite à l'évaluation des caractéristiques du

contexte urbain, incluant l'évaluation des risques naturels auxquels peuvent être rattachés les risques liés au sous-sol.

L'hydrologie – la protection de la Marne

L'article 4, relatif à l'assainissement, explique que la pollution en temps de pluie doit être réduite et traitée en amont. Ainsi les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface de plus de 5 places devront subir un traitement adapté pour réduire sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable comprend une orientation spécifique « *Améliorer le réseau d'assainissement et la qualité de l'eau* ». Les objectifs définis visent à continuer à équiper la commune de réseaux d'assainissement séparatifs (les efforts ses dernières années sont importants) et à promouvoir, notamment dans le cadre de la coopération intercommunale, la qualité des eaux de la Marne notamment avec le syndicat Marne Vive.

Dans le cadre de sa politique de préservation de l'environnement, la ville agit auprès de l'Etat pour que l'assainissement du tronc commun A4/A86, pour lequel une Déclaration d'Utilité Publique a été prises, soit enfin réalisé. Actuellement l'ensemble de ces eaux polluées se déverse dans la rivière. Le PADD souhaite ainsi « *Privilégier la réduction des nuisances, le respect des paysages, et la qualité de l'environnement.* » dans le traitement du tronc commun A4/A86.

La prévention du risque d'inondation est organisée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (P.P.R.I.) du département du Val-de-Marne approuvé le 28 juillet 2000 et mis en révision le 13 mars 2003 par arrêté préfectoral. La révision du P.P.R.I. a été approuvée par arrêté préfectoral le 12 novembre 2007. En tant que servitude d'utilité publique, le P.P.R.I. a été annexé au PLU.

Le P.P.R.I. comprend des documents textuels et des documents graphiques. D'une part des documents techniques, à valeur informative et d'autre part, des documents réglementaires. Le règlement contient des dispositions légitimement contraignantes, notamment pour la construction neuve. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable donne d'ailleurs pour orientation de promouvoir l'information préventive sur les risques majeurs ce que la commune fait notamment au travers du cahier de recommandations annexé au PLU qui vise entre autre la prévention des risques. Des plaquettes et articles sont aussi régulièrement diffusés auprès de la population. Un Dossier Communal d'Information sur les Risques Majeurs vient compléter ce dispositif.

Les orientations du PLU expriment, par ailleurs la nécessité de lutter contre l'imperméabilisation des sols par de nouvelles prescriptions, visant à accroître l'importance des espaces libres en pleine terre à l'occasion d'opérations nouvelles. Cette orientation se traduit par des dispositions précises du règlement dont les conséquences sont également favorables au développement de la biodiversité.

2. Les incidences sur la ressource en eau

Les orientations du PADD ne sont pas de nature à produire des effets significatifs sur la ressource en eau. Les objectifs de maîtrise de la démographie et de développement de l'emploi ne prévoient pas une augmentation de la consommation d'eau qui ait des conséquences directes. Le Syndicat des eaux d'Ile de France est chargé de la distribution d'eau potable à Joinville. Avec environ 1 million de m³ distribué chaque jour le SEDIF est le plus grand service public d'eau en France. Il distribue une eau potable de qualité à 4 millions d'habitants en Ile-de-France. En moyenne 1 200 000 m³ d'eau sont distribuées à Joinville par an.

Il faut souligner que la commune de Joinville accueille une usine de captage et de production d'eau potable de la SAGEP, Société Anonyme de Gestion des Eaux de Paris, qui est responsable de l'approvisionnement d'une partie de la capitale.

En France, chaque habitant utilise en moyenne 150 à 200 litres d'eau par jour. Convaincre chaque Joinvillais de l'intérêt de réduire sa consommation est le moyen le plus efficace d'économiser une ressource précieuse. Le cahier de recommandations annexé au PLU propose de généraliser l'usage de dispositifs économisant l'eau au niveau de l'habitat, des équipements publics et professionnels.

3. Les incidences sur le milieu naturel (espaces naturels/Faune et flore)

La préservation du milieu naturel et l'amélioration de la qualité écologique du territoire joinvillais sont des préoccupations importantes du Plan Local d'Urbanisme qui sont exprimées dans le projet d'aménagement et de développement durable et qui donnent lieu à l'élaboration de dispositions réglementaires.

Les orientations du PADD

La plupart des orientations du Plan Local d'Urbanisme ont des effets directs ou indirects favorables au développement de la biodiversité à Joinville. Une nouvelle politique des déplacements, contribuant fortement à l'amélioration de la qualité de l'air, promue par le PADD dans une orientation spécifique « *Maîtriser les déplacements* », et le renforcement de la démocratie locale sont autant d'orientations qui y contribuent de manière indirecte.

C'est dans la première partie « *Mettre en valeur le patrimoine joinvillais* » que le PADD aborde ce thème de la manière la plus directe, avec une orientation : renforcer les espaces verts. Cette orientation se décline en trois volets :

- Protéger les espaces verts existants remarquables comme l'île Fanac et le Parc du Parangon.
- Augmenter la surface d'espaces verts publics prioritairement dans les nouveaux aménagements et, si possible, dans les quartiers qui sont en déficit de jardins.
- Augmenter ou conserver la part d'espaces verts privatifs et garantir l'utilisation de la pleine terre.

Le végétal est une composante essentielle du milieu urbain qui participe à la qualité du paysage, à l'amélioration des conditions de vie et favorise la biodiversité.

Le PADD promeut aussi la création de liaisons douces entre les espaces naturels structurants (Bois de Vincennes/Marne, Parc du Tremblay). Sur les territoires à reconquérir comme les délaissés d'autoroute, le PADD souhaite « *permettre à ces espaces d'accueillir des espaces verts, espaces ludiques et récréatifs, des équipements sportifs et des équipements publics.* »

Les dispositions réglementaires du PLU

D'une manière générale, la protection des espaces verts publics est assurée par les dispositions de la zone naturelle et forestière (N) et de la zone UN.

La zone naturelle et forestière (N), correspond à l'île Fanac, un secteur de la commune, à protéger en raison soit de la qualité de ses sites, de ses milieux naturels, des paysages notamment du point de vue esthétique, historique et écologique. Elle est occupée par des espaces et équipements publics mais aussi par une quarantaine de pavillons.

En raison de son statut foncier, une partie de l'île Fanac est inscrite et l'autre est classée ; le tout ne formant qu'un seul site. 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.

- pour une partie (0,57 ha) inscrite sur l'inventaire des sites pittoresque : la pointe (espace public) et les parcelles correspondant au bâtiment de l'Avion Marne et Joinville.
- pour une partie classée parmi les sites pittoresques (3,3 ha) pour le reste de l'île.

Le règlement de la zone N vise principalement à limiter fortement la constructibilité (par ailleurs réglementé par le PPRI vue l'innondabilité de la zone) à 20m² SHON maximum et à limiter l'emprise au sol à 30%.

Seul point à améliorer dans l'avenir, l'île, vu sa configuration géographique, n'est pas assainie. L'article 4 renvoie alors au Règlement Sanitaire Départemental les dispositifs de traitement.

La zone UN regroupe des espaces dont la densité bâtie est en général faible voire nulle, dont la fonction écologique, la qualité paysagère, la vocation récréative, sportive ou culturelle ou liée à des grands équipements publics doivent être préservées et mises en valeur.

La zone UNa correspond notamment au Parc du Parangon dont la plus grande partie est couverte par de l'espace boisé classé (E.B.C.). Cette mesure assure une protection forte de la végétation puisque les changements d'affectation ou de mode d'utilisation du sol de ces espaces sont interdits. Elle inclut aussi l'île des Saint Pères, site d'implantation de Voies Navigable de France. En zone UNa l'emprise est limitée à 20%.

Dans les autres zones, notamment la zone UE, les dispositions réglementaires visent à favoriser la pleine terre (en général 35% de la superficie du terrain), la plantation d'arbres à développement de plus de 2,5 m (1 arbre pour 100 m² de pleine terre) et au traitement paysager de toutes surfaces non construites et non occupées par du stationnement.

Les dispositions du cahier de recommandations

De manière générale, les institutions publiques ou propriétaires privés sont invités à favoriser la continuité biologique entre les différents espaces verts dont ils assurent la gestion. Le cahier de recommandations annexées au PLU contient un ensemble de dispositions visant la préservation de la diversité biologique (flore et faune) et la libre circulation des êtres vivants sur le territoire de la ville, appelée continuité biologique.

4. Les incidences sur le patrimoine architectural, urbain et végétal

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable fait figurer au premier rang des orientations du Plan Local d'Urbanisme le souci de la préservation du patrimoine architectural joinvillais : *« certains sites et paysages doivent être préservés soit pour leurs potentialités écologiques, leur histoire ou leurs qualités esthétiques. D'une manière générale, les interventions sur le bâti (couleurs, formes, matériaux) doivent être accompagnées dans un souci de cohérence avec le tissu urbain existant. »*

La préservation des identités architecturales et urbaines passe par :

- Maintenir, dans les quartiers à dominante pavillonnaire, l'équilibre existant entre habitat collectif et habitat individuel en maîtrisant la densité et en privilégiant la forme urbaine traditionnelle.
- Encourager la qualité architecturale dans les projets privés et publics.
- Maintenir les éléments caractéristiques des rues (implantation des constructions, arbres d'alignement, hauteur et composition des clôtures...).
- Définir de nouveaux périmètres de protection des monuments historiques.
- Promouvoir une intégration harmonieuse dans le paysage urbain existant des futurs aménagements.

Il s'agit aussi de préserver le patrimoine bâti remarquable :

- Protéger les ensembles architecturaux remarquables qui participent à la qualité de l'environnement urbain. Il s'agit notamment de ceux caractéristiques des « Bords de Marne » : matériaux, couleurs, forme des toitures, éléments décoratifs, valeur historique.
- Mettre en valeur les ouvrages d'art liés à la navigation tel que le canal de Saint-Maur.

4.1. L'espace bâti : le patrimoine architectural

Les orientations du plan favorisent la préservation du patrimoine architectural et urbain. De nouvelles mesures de protection patrimoniales sont inscrites dans le PLU. Elles traduisent le travail très important de repérage effectué et reflète l'importante réévaluation de la notion de patrimoine intervenue depuis trente ans. C'est notamment le cas pour l'architecture des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles.

Pendant plus d'un an, à l'occasion de la révision du PLU un examen des bâtiments et ensembles urbains susceptibles d'être protégés pour leur intérêt patrimonial a été réalisé notamment grâce aux riverains et associations. Ce travail d'analyse du patrimoine s'est fondé sur :

- Un recensement in situ.
- L'exploitation des sources documentaires disponibles sur le patrimoine joinvillais.

La sélection des bâtiments proposés à la protection a été conduite par un groupe d'analyse placé sous la responsabilité de l'Architecte des Bâtiments de France. Au terme de ce travail d'analyse, plus de 204 nouveaux bâtiments ou ensembles bâtis reçoivent une protection réglementaire dans le règlement d'urbanisme soit environ 8,9 % du patrimoine bâti de la commune.

Le croisement de ces différentes sources a permis une couverture patrimoniale homogène. Ces mesures de protections peuvent se regrouper en deux grandes catégories

Les Bâtiments et Eléments Particuliers Protégés qui ont pour effet de subordonner la délivrance des autorisations d'urbanisme à un objectif de conservation et de mise en valeur du bâti. Le but de cette protection est double : il s'agit à la fois de protéger un patrimoine mais aussi d'inciter, lors de la mise en œuvre de travaux, à sa mise en valeur. La pose d'éléments techniques peu ou mal intégrés peut être refusée. Les conséquences d'une telle protection sont importantes pour le propriétaire puisque la démolition n'est admise qu'en cas de vétusté importante avérée.

Les Bâtiments et Eléments Particuliers Remarqués qui attirent l'attention des maîtres d'ouvrage, des architectes et des services instructeurs des demandes d'autorisation d'urbanisme sur le fait que ces parcelles ont été repérées et qu'il y a tout intérêt à procéder à un examen patrimonial avant d'élaborer un projet.

Les protections retenues l'ont été en fonction de trois critères principaux :

- l'importance patrimoniale considérée du point de vue historique, culturel et esthétique. Elle vise en particulier les bâtiments les plus caractéristiques d'une période, soit en raison de leur rareté, soit en raison de leur importance dans l'histoire de l'architecture.
- La cohérence architecturale, urbaine et paysagère (notamment l'insertion d'un élément historique dans une séquence cohérente de même nature), le paysage, étant considéré comme une donnée fondamentale du patrimoine Joinvillais.

- l'évaluation des risques d'altération ou de destruction, notamment du point de vue de la densité des constructions ou de la fragilité des éléments décoratifs.

En revanche, les composantes les plus subjectives ou extensives de la notion de patrimoine ont été considérées avec prudence, qu'il s'agisse des « lieux de mémoire » ou d'ensembles pittoresques résultant de traitements accidentels et dérogeant aux règles urbaines. Ils n'ont été protégés par le règlement que dans le cas où ils recoupaient l'un des critères principaux historique, esthétique ou paysager.

Chacun des bâtiments protégés a fait l'objet d'une analyse dont les principaux éléments sont indiqués en marge de chacune des adresses du tableau des protections patrimoniales figurant en annexe du règlement. Ces éléments de description et d'appréciation reflètent un état de la connaissance lors de l'élaboration du PLU fondé sur la documentation existante, des visites, et des reportages photographiques. Certains éléments (datation, éléments de décor, etc.) sont donc communiqués sous certaines réserves ou à titre d'estimation, mais ont été jugés suffisamment probants et objectifs pour justifier d'une protection patrimoniale. Leur mention en regard de chacune des adresses permet de délimiter la portée exacte des bâtiments protégés sur chacune des parcelles et de mettre l'accent, sans que cela soit limitatif, sur certains éléments particulièrement remarquables.

Les périmètres de protection des monuments historiques ont par ailleurs été redessinés par l'Architecte des Bâtiments de France pour mieux prendre en compte les secteurs prioritaires à protéger notamment ceux des bords de Marne.

4.2. L'espace public

L'espace public est un élément essentiel du cadre de vie. Il est caractérisé par une remarquable couverture végétale, les voies bénéficiant généralement d'un alignement d'arbres, un réseau de placettes et rond points plantés, squares.

Le maintien des éléments caractéristiques des rues fait l'objet d'une réglementation dans chaque zone : implantation des constructions par rapport à la rue (alignement ou retrait) ainsi que la hauteur et la composition des clôtures.

Le PADD souhaite aussi de lutter contre les parcelles abandonnées et les dépôts en tous genres (notamment les dépôts de voitures) qui dégrade la qualité de l'espace urbain. Dans les territoires à requalifier le PADD propose de « *qualifier et de mettre en valeur les espaces publics* ».

4.3. Les espaces paysagers

En mettant en place une zone de protection paysagère sur le canal de Polangis et certaines parties du territoire communal associées à des espaces boisés classés et au classement de l'île Fanac, la commune assure un bon niveau de protection des ces espaces remarquables.

5. Les incidences sur les risques sanitaires

5.1. La pollution de l'air

La pollution atmosphérique est un risque sanitaire (de nombreuses études tendent à prouver le lien étroit entre

pollution de l'air et développement de maladies respiratoires), un risque environnemental et risque climatique selon l'échelle à laquelle on l'aborde.

Bien entendu, le PLU n'est pas l'outil privilégié dans la lutte pour réduction de la pollution de l'air. Cette pollution ignore les frontières. Pour autant, l'aménagement du territoire, encadré par les documents d'urbanisme, peut avoir un rôle.

Comme le souligne l'état initial la qualité de l'air joinvillaise doit être appréhendée sur la base de deux grands types de pollution :

- la pollution issue des sources mobiles (à Paris quasi exclusivement le trafic automobile)
- la pollution issue des sources fixes (quasi exclusivement le chauffage).

L'exposition la plus importante au plan sanitaire est celle liée aux niveaux de pollution "de fond" auxquels les habitants sont exposés pendant de longues durées.

Cependant, la pollution la plus mal ressentie est liée à l'exposition (surtout de courte durée) à proximité du trafic, où les teneurs en indicateurs de pollution d'origine automobile sont les plus élevées.

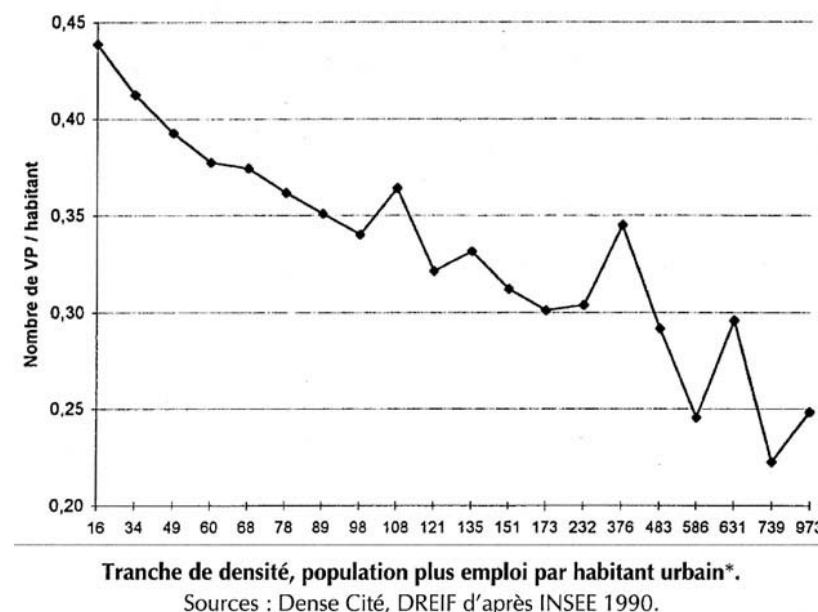
Afin de réduire ces pollutions, les orientations du PLU prévoient :

- le recours à l'ensemble des modes de déplacements alternatifs (cf. orientations sur les liaisons douces)

- le développement du réseau de transports en commun (projet Est-TVM, projet de Pôle, projet d'axe)

- préconiser des modes de conception architecturale et urbaine qui intègrent des préoccupations environnementales relatives aux économies d'énergie (démarche type HQE®).

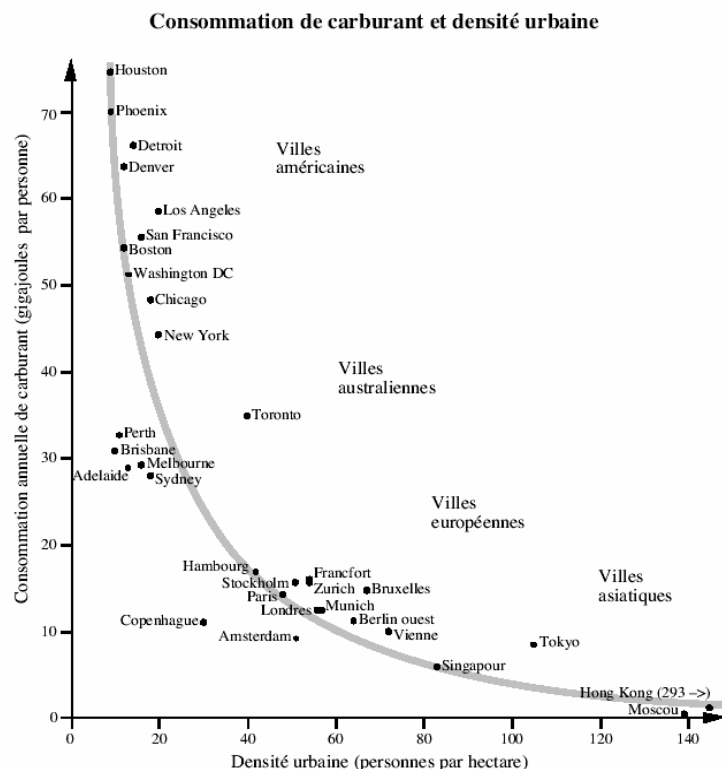
Le PLU prévoit aussi de privilégier le développement de la densité dans les quartiers centraux qui sont à proximité des réseaux de transports en commun les plus importants.



La ville dense, ou compacte, permet de réduire l'usage de l'automobile et la consommation d'énergie. Plus la densité de

la commune de résidence est forte, moins l'individu porte atteinte à l'environnement par ses déplacements.

Bien sûr la ville dense est moins polluante mais plus polluée dans certains quartiers même si globalement elle produit moins de pollution par individu en terme de déplacements.



Source : Newman et Kenworthy, 1989, p. 48.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région d'Ile-de-France incite par ailleurs les communes à mieux maîtriser leur

offre de stationnement : assurer une offre résidentielle suffisante pour que les résidents ne deviennent pas des migrants, contraindre les actifs (ou migrants) dans le stationnement sur leur lieu de travail ou aux abords de pôles pour les inciter à utiliser les transports en commun, permettre aux chalandes un stationnement rapide et rotatif aux abords des commerces.

La commune de Joinville s'inscrit dans ces objectifs. L'article 12 de chaque règlement de zone prévoit des obligations de création de stationnement résidentiel, le projet de requalification des Hauts de Joinville et du Pôle prévoient une diminution de la capacité de rabattement voitures du parking RER et la constitution d'un parking souterrain de centre ville aux usages mixtes.

5.2. Le bruit

Le Bruit est la première nuisance dont se plaignent les Français. A Joinville les nuisances engendrées sont essentiellement causées par le trafic automobile et ferroviaire.

Les effets du bruit sur la santé sont multiples. Il empêche le repos, diminue les facultés de concentration, provoque la fatigue physique et le stress psychique. Les personnes exposées à des bruits intenses présentent des changements hormonaux, avec production de cortisol et d'adrénaline supérieure à la normale. La perte d'audition est le signe extérieur le plus évident. Mais les troubles nerveux, digestifs et cardiovasculaires dus au bruit sont également connus. Il n'y a pas d'adaptation au bruit. Les personnes exposées à ces

nuisances sont en général plus sensibles aux bruits, même faibles, que celles vivant dans un environnement paisible.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable définit plusieurs orientations qui concourent à la réduction des nuisances sonores.

Il s'agit tout d'abord d'exiger des gestionnaires des équipements ferroviaires, routiers et autoroutiers qu'ils mettent en place des mesures de réduction des nuisances sonores pour satisfaire aux lois et règlements en vigueur. En effet, les mesures de bruits sur les façades des bâtiments de part et d'autre du tronc commun A4/A86, de la voie ferrée et des routes nationales ne respectent pas les normes admissibles en vigueur. C'est avant tout à la source qu'il faut réduire la nuisance.

Il s'agit ensuite de veiller au strict respect de la servitude touchant les secteurs affectés par le bruit.

Le PADD encourage, également les propriétaires, qu'ils soient publics ou privés à prendre des dispositions visant à renforcer l'isolation phonique des bâtiments.

En ce qui concerne le bruit dû au trafic automobile, la commune soutient une politique de réduction de la vitesse du trafic automobile.

Une certaine garantie de protection des zones « habitées » contre ces nuisances, puisque certaines destinations sont interdites dans les zones pavillonnaires.

6. Evaluation de l'incidence des orientations d'aménagement sur l'environnement

Les orientations particulières du plan portent sur les quartiers et secteurs dans lesquels sont menées des actions et opérations d'aménagement notamment les zones d'aménagements concertés existants ou projetées.

Pour les zones d'aménagement concerté, la procédure même impose de réaliser une étude d'impact et d'annexer celle-ci aux dossiers de création.

Par ailleurs, les concessions d'aménagement, documents contractuels approuvés par le Conseil Municipal qui lient la Ville et l'aménageur désigné, peuvent prévoir des clauses relatives à la prise en compte des enjeux environnementaux dès l'élaboration des projets.

Enfin, les cahiers des charges de cession de terrain peuvent faire état, pour chacun des programmes de construction à réaliser, du respect de cibles environnementales prédéfinies.

Une orientation de ce type est prévue dans le PLU de Joinville. Il s'agit de la requalification des Hauts de Joinville.

6.1. Requalification des Hauts de Joinville

Rappel des orientations

La revitalisation et la requalification des Hauts de Joinville sont traités dans une orientation d'aménagement. Cette orientation repose sur la volonté d'affirmer la centralité de cet

espace et de lui donner un rôle plus fort d'échange et de lieu de vie. Les objectifs de cette orientation sont :

- *Une centralité retrouvée* autour d'espaces publics et d'équipements structurants : création d'une place centrale, espace de respiration et d'animation, qui accueillera le marché forain ainsi qu'en sous-sol un parking public. Autour de cette place, de nouveaux équipements pourront créer une dynamique : un équipement sportif (gymnase), un équipement associatif et culturel (structuré autour d'une salle de spectacle), un équipement mixte de quartier comprenant notamment des services administratifs ouverts à la population ou tout autre équipement nécessaire aux besoins de la ville et du quartier (particulièrement une crèche).
- *La restructuration urbaine du quartier* par la création de nouveaux îlots bâtis créateurs de logements en accession : création d'un front urbain de grande qualité architecturale, en ordre continu à l'alignement jusqu'à la place du 8 mai 1945.
- *Le dynamisme commercial comme moteur du quartier* : les rez-de-chaussée seront affectés en priorité au commerce, particulièrement les alignements sur les rues principales.
- *Une ambiance urbaine apaisée* : la rue de Paris qui structure le quartier et qui est un axe fréquenté, fera l'objet d'un aménagement : passage à deux voies de circulation, création d'une piste cyclable, élargissement des trottoirs. Les entrées de quartier feront aussi l'objet d'un réaménagement. Cela passe aussi par la qualité des espaces publics et notamment la création d'espaces verts ouverts au public.

Evaluation des incidences sur l'environnement

On rappelle ici que cet aménagement fera l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté dont le dossier de création puis de réalisation contiendra une étude d'impact.

Les améliorations recherchées sur l'espace public conduiront à une réduction des nuisances (bruit, obstacles, pollution...) et une amélioration de la qualité de vie dans le quartier.

Elles se traduiront par :

- La réduction d'une voie de circulation sur la rue de Paris (en cohérence avec la réduction de l'avenue Jean Jaurès prévue au Comité de Pôle) permettant ainsi l'élargissement des trottoirs pour les piétons et la mise en place d'une piste cyclable. Cette redistribution de l'espace public participera à une ambiance urbaine plus conviviale.
- La création d'espaces verts ouverts au public alors qu'il n'y en a aucun actuellement participera à la respiration du quartier. Les sujets existants jugés intéressants seront autant que possible sauvegardés.
- L'affirmation d'une centralité autour d'une grande place, lieu d'échange, aura pour effet de créer en centre ville un espace public de qualité ouvert à tous. Son animation sera renforcée par l'implantation du marché forain qui permettra aussi une grande synergie (peu valorisée actuellement) avec les commerces sédentaires.

- La création de nouvelles voies apaisées en terme de circulation a pour objectif de mieux mailler le quartier notamment vers les autres secteurs de la ville particulièrement les Canadiens.

- L'amélioration qualitative du bâti et du paysage des rues : bâti insalubre, dents creuses, peu de qualité architecturale, hétérogénéité dans les hauteurs, etc. Le projet permettra de créer un front urbain cohérent, structuré, qui deviendra l'armature du quartier permettant une meilleure lisibilité des espaces. Les bâtis intéressants pourront être sauvegardés ou intégrés en partie dans de nouveaux volumes.

- La création de nouveaux équipements publics (pôle culturel et associatif), équipement petit enfance (crèche), nouveau gymnase, équipement mixte (services ouverts à la population) permettront de garantir un bon niveau d'équipement pour le quartier mais aussi pour l'ensemble de la ville.

- La réalisation d'un parking souterrain en centre ville permettra d'offrir une capacité importante en centre ville pour différents usages (résident, chaland et actifs). Bien entendu, il devra s'accompagner d'une réorganisation du stationnement de surface.

- Ces actions seront engagées dans une démarche de type Haute Qualité Environnementale® et de maîtrise des consommations énergétiques.

- La présence d'anciennes carrières souterraines sera bien entendu prise en compte dans le processus de construction.

6.2. Les liaisons douces

Rappel des orientations

La commune de Joinville-le-Pont souhaite améliorer les conditions de déplacements des usagers cyclistes et piétons sur son territoire. Dans une ville qui comporte de nombreux espaces naturels à proximité immédiate (la Marne, le Bois de Vincennes, le Parc du Tremblay) mais subissant de fortes nuisances de par la présence de nombreuses routes à forte circulation, les objectifs poursuivis sont :

- Compléter les aménagements cyclables existants pour établir de véritables itinéraires cyclables sur la commune. Cette logique d'itinéraire a donc été travaillée en fonction du réseau intercommunal, départemental et régional.

- Développer les relations inter quartiers sur le territoire communal sur le plan des circulations douces.

- Favoriser les déplacements doux de loisirs (accès aux parcs, bois et bords de Marne).

Certains axes ont été définis comme étant les plus importants. Ils sont représentés sur l'orientation d'aménagement. Aucun aménagement spécifique n'est dessiné car c'est au cas par cas, dans le cadre du schéma communal de liaisons douces et du plan de déplacement en cours d'élaboration, de les préciser.

L'orientation d'aménagement vise donc à promouvoir les « déplacements doux » dans les aménagements qui seront

réalisés sur ces voies. Toutes ces actions visent à un meilleur partage de la voirie entre les différents usagers et à redonner toute leur place aux cyclistes et aux piétons dans les déplacements.

Ces aménagements pourront être : pistes ou bandes cyclables, aménagement des trottoirs, aménagement zone 30, accessibilité des arrêts de bus aux personnes à mobilité réduite, mise en place de stationnement vélo à proximité immédiate des équipements publics, etc.

Evaluation des incidences sur l'environnement

Les impacts de cette orientation sont bien entendu positifs. En proposant des aménagements dédiés aux modes de déplacements doux, cette orientation participe à une utilisation plus équilibrée de la voirie.

GLOSSAIRE

ABF : Architecte des Bâtiments de France

L'Architecte des Bâtiments de France fait parti du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP). Il a une mission patrimoniale : il s'occupe de l'entretien des Monuments Historiques; il donne un avis sur les dossiers de restauration du petit patrimoine communal, église etc., et donne un avis sur tous les projets situés dans le périmètre de protection des monuments historiques et dans les sites classés.

ACTEP : Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien

Regroupant 20 communes et les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, l'ACTEP est une structure associative oeuvrant pour la promotion de l'est parisien.

BSPP : Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris

COS : Coefficient d'Occupation des Sols

Le COS est la principale règle de densité des documents d'urbanisme communaux. Il permet de calculer la SHON maximale applicable sur une parcelle. $SHON = COS \times \text{surface du terrain}$.

CU : Code de l'urbanisme

DDE : Direction Départementale de l'Équipement

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

L'expropriation d'immeubles ne peut être prononcée que si elle a été précédée d'une déclaration d'utilité publique intervenue à la suite d'une enquête. La procédure de DUP est donc une procédure qui ne peut être engagée que pour la réalisation de travaux ou opérations présentant une utilité publique certaine. La durée de validité de l'arrêté prononçant la déclaration d'utilité publique d'un projet est de cinq ans. Elle est prorogeable deux fois. Ainsi pour le doublement de l'A4/A86, des propriétaires ont été expropriés suite à une DUP prise en 1993, prorogé en 1998 puis en 2003.

IGC : Inspection Générale des Carrières

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

C'est le nom que l'on donne au projet de la commune et qui est le cœur du PLU. C'est un document simple, lisible et accessible par tous, qui explicite en quelques pages des orientations générales. Ces orientations doivent respecter les principes du développement durable : mixité, équilibre et respect de l'environnement.

PDUIF : Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France

Rendu obligatoire par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, votée en décembre 1996, le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement. Sur Joinville, il prend la forme d'un Comité de Pôle qui mène une réflexion sur le réaménagement de la gare RER et d'un Comité d'Axe qui travaille sur la requalification de la nationale 4 (avenue Galliéni).

PLU : Plan Local d'Urbanisme

C'est le nom du document d'urbanisme que nous élaborons et qui remplacera le POS actuel. Institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, le PLU est basé avant tout sur une démarche de développement durable. Le « projet » est la pierre angulaire du PLU. Le règlement n'est plus la finalité du document d'urbanisme mais l'outil qui permet d'appliquer un projet.

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

POS : Plan d'Occupation des Sols

C'est le document d'urbanisme qui précédait les PLU. Le premier POS de Joinville a été approuvé en 1977.

PPA : Personnes Publiques Associées

Les personnes publiques associées sont les organismes, institutions, services de l'Etat, collectivités, qui doivent être associées à l'élaboration du PLU. Elles émettront un avis sur le projet de PLU. Il s'agit notamment des communes limitrophes, du Conseil Régional, du Conseil Général, des chambres consulaires, des services de l'Etat (DDE), etc.

PPRI : Plan de Prévention des Risques

Les Plans de Prévention des Risques ont été institués par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite "Loi Barnier" alors Ministre de l'environnement. Ils ont pour objet : l'affichage du risque et la mise en place de règles d'urbanisme permettant de prévenir le risque dans les zones touchées. Les PPR s'impose au PLU qui doit donc impérativement les prendre en compte. Joinville est concerné par un PPR Inondations, approuvé en 2000,

dont la révision a été approuvée le 12/11/2007, et bientôt par un PPR relatif au risque carrières, qui touche uniquement la partie haute de la ville.

RN : Route Nationale

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile de France

Le SDRIF est un document de planification élaboré jusqu'à présent par l'Etat. La révision en cours est de la compétence partagée du Conseil Régional et de l'Etat. Le premier schéma directeur fut adopté en 1965, et la dernière version date de 1994, pour l'horizon 2015. Il définit les principes d'urbanisation et les réservations d'emprises pour les futures infrastructures de transport. Le PLU doit être compatible avec le SDRIF. Le SDRIF a été mis en révision.

SHON : Surface Hors Œuvre Nette

Il existe beaucoup de définition de la surface habitable. La SHON est une de ces définitions. C'est la surface que l'administration utilise pour calculer les droits à construire sur une parcelle.

SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain (loi)

Votée en décembre 2000, appelée aussi loi « Gaysot » alors Ministre de l'Equipement, la loi SRU a profondément modifié les documents d'urbanisme et a pris parti pour la densité. Elle a notamment supprimé les POS au profit des PLU. Elle a aussi imposé, par souci de cohérence, que les règlements applicables dans les ZAC soient intégrés dans les PLU.

STIF : Syndicat des Transport d'Ile de France

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) anciennement Syndicat des transports parisiens (STP) créé en janvier 1959, réunit l'Etat, la Région Ile-de-France et les 8 départements. Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France (12 millions de voyages par jour)

TVM : Trans Val de Marne

Projet de transport en commun (bus).

UH : Urbanisme et Habitat (loi)

Votée en juillet 2003, appelée aussi loi « De Robien » Ministre de l'Equipeement, cette loi est venue simplifier la loi SRU en allégeant le contenu des PLU et en revenant en partie sur les règles de densité.

VNF : Voies Navigables de France**ZAC** : Zone d'Aménagement Concertée

Les ZAC sont un outil d'aménagement. Avant la loi SRU, les ZAC étaient considérées comme des dérogations au POS. Si une commune voulait aménager une zone mais son POS ne le permettait pas : elle élaborait une ZAC c'est-à-dire un règlement d'urbanisme ad hoc qui permettait de soustraire le secteur à aménager au règlement général. La loi SRU a dénoncé ce système en estimant qu'elle ne permettait pas à la commune d'avoir de la cohérence dans son projet global d'aménagement. Elle a donc imposé que les règles applicables dans la ZAC soient intégrées dans le document d'urbanisme général de la commune à savoir le PLU.