



PLAN LOCAL D'URBANISME

Commune de Villemomble

PIECE n°1.4

RAPPORT DE PRESENTATION

*Les choix retenus pour établir le projet
d'aménagement et de développement durables*





SOMMAIRE

AXE 1 : DESSINER ET INTENSIFIER LES POLARITÉS	4
1.1 AFFIRMER LA PLACE DU CŒUR DE VILLE	4
ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR ACCUEILLIR LES MODIFICATIONS AUTOUR DE LA GARE DU RAINCY ET L'ARRIVÉE DE LA STATION M11 DU CHÂTEAU	4
CRÉER DE VÉRITABLES ESPACES PUBLICS DE CONVIVIALITÉ	5
CRÉER UNE LIAISON ENTRE LES POINTS FORTS DU CENTRE-VILLE	5
ACCROÎTRE L'OFFRE DE COMMERCES	5
1.2 ANCRER LES POLARITÉS SECONDAIRES	6
FAIRE RAYONNER LA POLARITÉ ÉPOQUE-GARE DE GAGNY	6
AFFIRMER LA POLARITÉ AULNAY-GARE DES COQUETIERS	6
RENDRE PLUS FONCTIONNELLE L'ENTRÉE DE VILLE PLATEAU D'AVRON	6
AXE 2 : FACILITER LA PRATIQUE DU TERRITOIRE	7
2.1 REDONNER À LA RD 302 SON IDENTITÉ DE « GRANDE RUE »	7
REQUALIFIER L'AXE DE MANIÈRE DIFFÉRENCIÉE EN FONCTION DES SÉQUENCES URBAINES	7
AMÉLIORER LA PRATIQUE DE L'AXE	7
2.2 RELIER LES POLARITÉS SATELLITES	7
REQUALIFIER LES AXES MAJEURS DU TERRITOIRE	7
QUALIFIER LES ESPACES PUBLICS	8
AXE 3 : VALORISER L'IDENTITÉ DES QUARTIERS ET LEUR ENVIRONNEMENT	9
3.1 PROMOUVOIR UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ	9
CONFORTER L'IDENTITÉ VILLEMOMBLOISE DÉFINIE PAR UN PATRIMOINE DE QUALITÉ ET DES QUARTIERS AGRÉABLES	9
CRÉER UNE OFFRE DE LOGEMENT SOLIDAIRE, ÉQUILIBRÉE ET RELIÉE AUX PÔLES COMMERCIAUX ET DE TRANSPORT	10
3.2 ENGAGER UNE DYNAMIQUE ÉQUILIBRÉE ET INNOVANTE	10
IMPLANter UNE OFFRE D'EMPLOIS ACCRUE, DIVERSIFIÉE ET ADAPTÉE AUX SECTEURS DE LA VILLE	10
FAVORISER L'ESSOR DU NUMÉRIQUE	11
3.3 ACCORDER LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE À SON ENVIRONNEMENT	11
DÉVELOPPER LA TRAME VERTE DU TERRITOIRE	11
INTÉGRER LES CONTRAINTES DU TERRITOIRE	11





AXE 1 : DESSINER ET INTENSIFIER LES POLARITÉS

Le diagnostic fait état d'un territoire composé d'une vaste étendue pavillonnaire ponctuée en différents points de la ville par plusieurs gares de transports en commun : deux gares de RER, deux gares de tramway, puis une future station de métro. Sur ces sites se développent des compositions urbaines mixtes, proposant des typologies de logements plus diversifiées ainsi que du commerce. Par ailleurs la zone d'activité implantée en entrée de ville sud-ouest constitue un second type de temps fort dans la ville par son emprise et sa dynamique économique.

Ces polarités urbaines formées, souffrent actuellement d'un manque de lisibilité et d'attractivité. Elles constituent par ailleurs des sites privilégiés d'intensification urbaine au regard des enjeux de développement impactant le territoire à l'avenir : objectif de production de logements à atteindre tout en préservant les espaces naturels, essor du réseau de transport et accroissement du nombre d'usagers, priorité à donner à l'usage des transports en commun, en proposant des bureaux et du logement implantés aux abords des gares pour un accès rapide.

Dans cet objectif de revalorisation et de dynamisation, chacune des quatre polarités identifiées sur le territoire est traitée selon un axe de développement propre, relatif à ses enjeux :

- Un centre-ville dont l'attractivité et la position centrale veulent être regagnées
- Une polarité Epoque-Gare de Gagny plus petite mais de position intercommunale, dont le dynamisme est à conforter
- Une polarité Aulnay-gare des Coquetiers moins forte en intensité, mais avec un fort potentiel de développement d'activités tertiaires dans des espaces plus ouverts cohabitant avec du logement et du commerce.
- Le pôle d'activités dont l'essor doit être prolongé mais dont l'intégration doit être travaillée de par sa position en entrée de ville.

1.1 Affirmer la place du cœur de ville

Organiser le développement urbain pour accueillir les modifications autour de la gare du Raincy et l'arrivée de la station M11 du château

Les évolutions engendrées à l'avenir, par le développement du Grand Paris Express, vont accroître la construction de logements ainsi que les flux de population au nord et au sud du centre-ville, sur les gares du Raincy et de la future station de métro 11. En accord avec les principes posés par le SDRIF, ces deux secteurs tendent à devenir des sites privilégiés pour la densification. Pour remplir cet objectif, la création de logements doit se faire dans une logique de cohérence urbaine, en respectant les contraintes de chaque site :

- Un espace positionné en limite intercommunale, qui donne une large place à la voiture et où les voies aériennes du RER constituent des obstacles frontaux sur la gare Raincy-Villemomble
- Une future station du métro 11, à proximité du site patrimonial du Château, implanté sur l'axe de la RD 302 actuellement à forte circulation

Ainsi le PADD invite à suivre un développement dense sur ces points forts de la commune, dans le respect des qualités des sites existants et mettant en œuvre des aménagements qui surmontent leurs contraintes.



Créer de véritables espaces publics de convivialité

Rares sont les espaces publics de convivialité sur la commune de Villemomble. Les quatre lieux existants sont regroupés dans le secteur centre-ville mais manquent de cohésion avec leur environnement.

Le mail rue Montel, s'il crée une respiration dans le tissu bâti, manque d'attrait et d'animation, de même que la place de la Résistance située à proximité immédiate. Isolé entre les avenues de la République et Outrebon, l'espace est peu favorable à une appropriation par le piéton. Les ruptures formées par ces deux voies ne facilitent pas le lien avec les commerces en rez-de chaussée d'immeuble ou avec le mail rue Montel.

La place du château, la plus grande en superficie, est également isolée entre les avenues Outrebon et Detouche et la RD302. De plus, son utilisation en parking impacte la mise en valeur du château et limite son appropriation pour d'autres usages (animations, détente,...).

Enfin, le mail rue du Potager amorce une séquence pacifiée mais n'assure qu'un rôle de desserte. Le reste de la commune ne dispose pas de place ou d'espace public de convivialité hormis les parcs et squares.

Cette orientation qui propose l'amélioration des espaces publics, la redéfinition de l'implantation du stationnement et l'augmentation des espaces dédiés au piéton, a pour objectif l'évolution vers une ville plus apaisée, qui rééquilibre les modes de pratiques et la répartition des usages.

L'amélioration de l'accessibilité des places et mails du centre-ville rejoint l'objectif d'une meilleure identification de ce secteur de la commune comme polarité principale attractive.

Créer une liaison entre les points forts du centre-ville

La commune est fortement impactée par le trafic routier qui transite notamment via la RD302 qui rejoint directement l'A3 et s'étend parfois sur les voies pavillonnaires utilisées comme voies de délestage. Les gares de transport en commun présentes sur le territoire, ou à venir, doivent se positionner comme une alternative efficace à l'usage du véhicule individuel. Dans cet objectif, l'accessibilité aux gares pour les riverains est un enjeu majeur, de même que la facilitation des circulations entre les gares, par voies piétonnes ou cyclistes adaptées et sécurisées.

Accroître l'offre de commerces

L'attractivité du cœur de ville passe notamment par la présence d'une offre de commerces riche et accessible, qui participe à l'essor économique de la ville. Le centre-ville bénéficie d'une structure commerciale bien implantée sur l'avenue du Raincy, l'avenue Outrebon, l'avenue de la République ainsi que dans certaines voies transverses. Mais les morphologies de voiries, à sens unique, avec stationnement bilatéral, trottoirs plantés et peu larges offrent une visibilité réduite des façades commerciales.

Le marché, qui ne suscite plus une forte attractivité, est à revaloriser à travers une offre renouvelée de commerces et dans le traitement de son implantation pour redevenir un point animé du centre-ville.

Les propositions du PADD, de valorisation des commerces et du marché, et de réorganisation du stationnement, consistent à pérenniser l'offre, renforcer sa qualité et améliorer sa visibilité.

L'Orientatation d'Aménagement et de Programmation Centre-ville vient conforter les propositions évoquées en précisant certains aspects d'aménagement de voirie et de développement autour des pôles gares.



1.2 Ancrer les polarités secondaires

Faire rayonner la polarité Epoque-Gare de Gagny

La présence de la gare de RER de Gagny à proximité de ce quartier, d'un marché couvert attractif qui fonctionne bien, et de commerces en rez-de-chaussée d'immeuble formant un front urbain régulier, font de ce secteur d'entrée de ville implanté sur la RD302 une polarité animée. Ainsi le PADD propose de conforter et de prolonger les caractéristiques d'un secteur disposant de bases propices au développement : préservation des linéaires de commerce, amélioration de la connexion avec le RER, mixité des fonctions, création de logements.

Affirmer la polarité Aulnay-Gare des Coquetiers

Cette partie nord-ouest de la ville bénéficie de caractéristiques semblables aux polarités centre-ville et Epoque-Gare de Gagny, mais dans des proportions de densité et de flux plus faibles, et dans un environnement plus ouvert.

Elle possède une mixité intéressante qui mêle pavillons, logements collectifs, immeubles mixtes et immeubles d'activité. L'axe principal qui traverse ce quartier en permet une bonne desserte avec le passage du tramway et ses deux stations, renforcé par la piste cyclable double sens qui l'accompagne.

La largeur de l'axe et le front discontinu dû au tissu hétérogène permet de dégager des perméabilités végétales et visuelles qui confèrent à ce secteur sa qualité d'ouverture et de respiration.

Pour proposer un développement tout en maintenant les qualités évoquées, le PADD préconise la densification et le maintien du commerce sur les portions de fronts bâtis existants, ainsi que le développement d'îlots mixtes avec de l'activité tertiaire ou non nuisante pour une bonne intégration dans le tissu résidentiel. Enfin la création d'espaces de loisirs et de détente, absents sur ce secteur, sont un moyen pour renforcer son attractivité et conserver les perméabilités.

Rendre plus fonctionnelle l'entrée de ville Plateau d'Avron

La commune bénéficie d'une zone dédiée au commerce et à l'activité sur sa partie sud-ouest qui constitue une polarité économique. Néanmoins l'implantation des bâtiments d'activité d'apparences peu qualitatives altère l'image de cette entrée de ville, importante du fait de sa position sur l'un des points de passage les plus fréquentés car relié à l'A3.

Le PADD tire parti du potentiel de ce site pour accueillir de nouvelles structures. La présence de commerces et de l'Hôtel d'entreprises, constitue les bases d'un essor économique et de création d'emplois à prolonger. Le maintien d'un site dédié à l'activité économique permet de poursuivre la création d'activité en évitant les nuisances aux abords des secteurs de logement et en limitant la pression foncière. Les préconisations du PADD orientent le développement vers des objectifs de qualités urbaines, tant esthétiques que pratiques, et d'ouverture avec les entités proches, pour faciliter l'accessibilité de cette zone.



AXE 2 : FACILITER LA PRATIQUE DU TERRITOIRE

La trame de déplacements de Villemomble repose sur plusieurs axes majeurs qui permettent la connexion entre les différents pôles de la commune mais qui, par leur trafic routier important, constituent des ruptures et altèrent la cohésion entre les quartiers :

- la RD 302, majeure par son trafic et son tracé est-ouest au centre du territoire
- les autres axes importants constitués par l'avenue du Raincy, l'avenue Outrebon, le boulevard d'Aulnay, la rue de Neuilly

Par ailleurs deux voies sont identifiées comme à valoriser en tant que support de liaisons douces entre deux polarités : l'avenue du Général Gallieni et l'axe avenue du Rond-point/avenue Massena-rue Leo Desjardins.

Le PADD souhaite engager une mutation de ces axes vers un usage plus vivant et apaisé, pour une atténuation des coupures qu'ils génèrent et rendre plus aisée la connexion entre les différents quartiers de la commune.

2.1 Redonner à la RD 302 son identité de « Grande Rue »

Requalifier l'axe de manière différenciée en fonction des séquences urbaines

La RD 302 sillonne la commune dans des proportions inégales formant des séquences urbaines avec des ambiances différentes. Ces différents « temps » créés par des largeurs de voiries variables permettent de proposer une évolution différenciée par secteur : densification plus forte quand la largeur de voirie est à son maximum et à proximité des gares, meilleure identification des équipements, amélioration qualitative ou requalification de portions manquant de structure par l'implantation du bâti et de commerces.

Améliorer la pratique de l'axe

Le traitement par séquences de cet axe « vitrine » de la ville a pour but une nouvelle lecture du paysage villemomblois, animé et praticable pour chacun. Il permet un parcours différent de la ville, plus cadencé, pour inviter à limiter la vitesse et mieux sécuriser les traversées.

En tant qu'axe majeur de la commune parcouru par de nombreux automobilistes au quotidien, les entrées de ville est et ouest de la RD 302 constituent la première image que renvoie la ville. Elles doivent donc être fonctionnelles et qualitatives. L'entrée de ville ouest, qui traverse la zone commerciale du plateau d'Avron nécessite un aménagement permettant les entrées-sorties de la ville, mais aussi un accès facilité à la zone commerciale. L'entrée de ville limitrophe à la commune de Gagny doit quant à elle prendre en compte les flux piétons issus de la gare RER et faciliter l'accès aux commerces.

2.2 Relier les polarités satellites

Requalifier les axes majeurs du territoire

Les autres axes majeurs permettent la liaison entre la RD 302 et les polarités de la commune. En tant qu'espaces de passage, ils participent à l'identité des quartiers qu'ils traversent. Le PADD propose une orientation de développement propre à chaque axe qui puise dans sa structure existante ou s'appuie sur ses défauts pour en améliorer sa pratique, et enrichir l'attractivité du quartier qu'il traverse.



Les avenues du Raincy et Outrebon en tant qu'artères principales du centre-ville, directement reliées à la gare de RER et la RD 302 mais aussi à l'avenue Gallieni constituent des voies privilégiées pour prolonger la dynamique de mixité: création de logements et proximité des commerces et des moyens de transport.

Le boulevard d'Aulnay dispose des bases pour une évolution en boulevard urbain, visant la création d'un quartier dynamique et ouvert fortement desservi par les transports en commun.

La rue de Neuilly souffre d'une image d'axe de coupure dont la fonction ne repose que sur la liaison RD 302-Neuilly-sur-Marne et la desserte interne des quartiers qu'elle traverse. Le PADD vise une amélioration de la structure des abords de l'axe pour éviter un effet décousu et pour revaloriser sa fonction d'entrée de ville.

Enfin, dans l'optique d'un développement de la pratique cyclable entre les polarités de la ville, l'avenue Gallieni, avec sa voirie et ses trottoirs larges est propice à la valorisation des modes doux pour relier la polarité centre-ville/gare de RER avec la polarité Aulnay/Station de tramway des Coquetiers. Ce type d'aménagement vise la facilitation d'une pratique multimode, tout en conservant l'ambiance apaisée de cet axe et ses abords qualitatifs, constitués de jardins et demeures patrimoniales.

L'axe compris entre l'avenue du Rond-point et l'avenue Massena est également identifié comme propice à un aménagement cyclable. Il permet de prolonger la voie cyclable sur le boulevard d'Aulnay, et de relier la RD 302, tout en desservant la zone pavillonnaire qu'il traverse.

Qualifier les espaces publics

Si le centre-ville bénéficie de quelques espaces publics sous forme de places ou de mail pouvant être valorisés en améliorant leurs usages et leurs positions dans leur environnement immédiat, les six autres quartiers du territoire en sont démunis (hormis les espaces verts). L'essentiel de l'espace public est constitué de voiries et trottoirs, formés par un développement urbain destinés à desservir les trames pavillonnaires qui concernent une grande part du tissu de la commune.

L'amélioration des liaisons inter quartier via les modes doux ou réseaux de bus, pour rejoindre des modes de transport d'échelle métropolitaine, les pôles de la ville, ou encore les équipements publics, constitue la première étape d'un nouveau souffle pour la commune. D'autant que l'on constate que le véhicule individuel motorisé est privilégié à 40% dans le cadre des déplacements domicile-travail par les actifs résidant et travaillant à Villemomble. Même si 25% d'entre eux utilisent les transports en commun et 20% la marche, l'usage du véhicule motorisé peut encore être diminué dans le cadre de ces déplacements intra-communaux. A noter, seulement 3% de ces actifs utilisent le vélo.

Limiter la place de la voiture sur l'espace public notamment dans les quartiers pavillonnaires, vise une transition au sein de ce tissu spécifique où les espaces de rencontres sont quasiment absents pour, à terme, proposer des espaces publics partagés ne reposant pas seulement sur la fonction unique du déplacement.



AXE 3 : VALORISER L'IDENTITÉ DES QUARTIERS ET LEUR ENVIRONNEMENT

Le territoire aujourd'hui presque entièrement urbanisé suite aux vagues d'urbanisation du 19^e siècle puis du 20^e siècle, doit pourtant faire face à une augmentation toujours croissante de la population, et des besoins en logements, équipements, et emplois.

La bonne liaison avec Paris (30 min en voiture de Paris et 20 min en transports en commun) offre à la commune une localisation favorable pour l'installation de nouvelles populations, d'autant que le déploiement des transports du Grand Paris Express viendra renforcer cette dynamique. La création de nouveaux logements doit donc être pensée en tenant compte du tissu résidentiel et du patrimoine ordinaire qui le compose, dans plusieurs objectifs : s'implanter de façon à ne pas nuire aux constructions existantes ni à l'environnement, proposer une offre diversifiée pour répondre aux besoins de la population.

Le développement d'une économie locale et le déploiement du numérique s'inscrivent également dans le maintien d'un cadre de vie de qualité. Ces secteurs dynamisent la commune et participent à la réduction des distances entre lieux de vie et emploi, assurant notamment un moindre impact environnemental lié aux déplacements.

Enfin la dimension environnementale fait partie intégrante de la réflexion d'évolution du territoire à travers la structuration d'une trame verte et la prise en compte des contraintes inhérentes au territoire.

L'enjeu de cet axe du PADD consiste à apporter des voies d'action pour répondre à ces besoins grandissants, sans altérer la qualité de vie et les ressources de ce territoire, voire au contraire en les améliorant.

3.1 Promouvoir un cadre de vie de qualité

Conforter l'identité villemombloise définie par un patrimoine de qualité et des quartiers agréables

Le territoire de Villemomble est constitué d'une part importante de quartiers pavillonnaires qui représentent un peu plus de 60% de sa surface totale. Dans ce tissu de nombreuses demeures patrimoniales ont perduré à travers le temps, parfois accompagnées d'une clôture et de jardins de qualité. Le PADD incite à la préservation de ces bâtiments qui témoignent de l'histoire de la ville et présentent des factures qualitatives. Reproduire sur ces quartiers des bâtis de gabarits similaires participe au maintien d'un paysage architectural homogène, qui ne porte pas atteinte à ces architectures anciennes, ni aux autres pavillons. Par ailleurs, l'organisation des îlots pavillonnaires, composés de jardins juxtaposés en fonds de parcelles, dessinent des emprises végétalisées constituant de petits poumons verts dans la ville. La préservation des typologies architecturales et paysagères de ces quartiers pavillonnaires répond à un objectif de pérennisation du patrimoine existant et de préservation des qualités environnementales. Le maintien des cœurs d'îlots a en effet toute son importance dans le métabolisme urbain : infiltration des eaux de pluie, développement de la biodiversité, espaces de respiration.

Ainsi les objectifs de développement urbain du PADD assurent une diversité sur le territoire communal entre espaces apaisés et polarités dynamiques propices à la densification, dont les avantages sont développés à travers l'axe 1.



Créer une offre de logement solidaire, équilibrée et reliée aux pôles commerciaux et de transport

Malgré l'étendue des quartiers pavillonnaires, le logement collectif représente 60% des logements de la commune. La commune dispose de logements de taille moyenne à grande : prédominance des logements de taille moyenne pour les appartements (64% de 2-3 pièces sur l'ensemble des appartements), et des logements de grande taille pour le logement individuel (77% de 4 pièces et plus sur l'ensemble des logements individuels). Outre les polarités qui présentent une mixité de logements, on note des tendances d'occupations différentes entre les quartiers, avec des spécialisations de propriétaires occupants ou de locataires sociaux. Le PADD souhaite prolonger la dynamique de production de logements collectifs engagées ces dernières années (90% de logements collectifs de 69m²) mais propose une production plus variée en taille pour répondre aux besoins de tous, en favorisant la mixité sociale pour éviter les spécialisations par quartier et les enclavements.

Le PADD valorise la rénovation urbaine d'une part, en favorisant la mutation des quartiers dégradés où est priorisée la constructibilité ce qui va engager un renouvellement progressif de leur bâti, et d'autre part, en donnant un second usage à des espaces n'ayant plus de vocation : les anciennes carrières et les emprises publiques de l'ancien commissariat.

Pour multiplier par plus de 2 la production de logements annuelle (objectif de 140 logements par an, contre une moyenne de 60 logements par an sur les dix dernières années), tout en développant une urbanisation cohérente avec les autres axes du PADD, une démarche rationnelle de mobilisation du foncier est privilégiée : rénovation urbaine de secteurs dégradés, densification sur les secteurs de polarités, mobilisation des dents creuses et des sites délaissés ou en mutation.

3.2 Engager une dynamique équilibrée et innovante

Implanter une offre d'emplois accrue, diversifiée et adaptée aux secteurs de la ville

Avec 12 785 actifs occupés pour seulement 5 424 emplois sur la commune, Villemomble présente un fort déficit d'emplois. Ainsi seulement 17 % des actifs travaillent sur la commune. Les emplois proposés sont à 83% des emplois salariés appartenant au domaine de l'enseignement, au commerce de détail et à l'administration publique. Les deux pôles qui concentrent la majorité de ces emplois sont le centre-ville, qui forme la principale densité d'emplois, puis le plateau d'Avron.

Par ailleurs 34% d'actifs habitant à Villemomble travaillent en Seine-Saint-Denis et 27% à Paris. Ces actifs occupent principalement des emplois de professions intermédiaires, employés, et cadres.

Au regard de ces constats, le PADD invite à la création d'emplois sur les pôles majeurs pour conforter les dynamiques en place, mais aussi sur les autres polarités de la ville qui présentent une mixité fonctionnelle favorable à leur développement. Par ailleurs il soutient le maintien des commerces et la diversification de l'offre commerciale.

Pour répondre aux besoins d'emplois des jeunes et des actifs exerçant des professions intermédiaires ou supérieures, le PADD encourage la création d'activités tertiaires et innovantes. Il invite aussi à l'implantation de pépinières d'entreprises afin d'encourager les initiatives, renforçant l'offre proposée par l'Hôtel d'entreprises déjà en place.

De plus, la possibilité pour les habitants de travailler sur leur lieu de vie permet de limiter les déplacements individuels motorisés (50% des actifs sortants ont recourt à ce type de locomotion).



Favoriser l'essor du numérique

La bonne couverture du territoire est la garantie de l'installation d'activités économiques sur la commune. Elle constitue également une condition attractive pour la captation de nouveaux habitants.

Le PADD vise la garantie d'une couverture efficace de l'ensemble du territoire pour un accès à tous.

3.3 Accorder le développement de la ville à son environnement

Développer la Trame verte du territoire

Le territoire profite d'espaces verts de qualité à travers ses rues plantées, ses parcs aménagés et la végétation étendue des logements individuels. La protection de ces espaces est un axe important permettant de conforter la qualité des espaces offerts aux résidents ainsi que le maintien et le développement de la faune et de la flore sur le territoire. Le PADD souhaite aller plus loin dans la valorisation de ces espaces verts en dessinant une véritable trame verte qui s'appuie sur les espaces cités précédemment, sur les abords des voies ferrées, et sur des délaissés de l'A103 conservés en espaces verts.

Cette volonté de valorisation de la qualité de vie et environnementale fait l'objet d'un programme plus précis traduit dans l'Orientations d'Aménagement et de Programmation Continuités douces et écologiques, où trame verte et voies de mobilités douces sont traitées de façon concomitantes pour une pratique apaisée du territoire.

Intégrer les contraintes du territoire

La commune est concernée par différentes contraintes qui impactent l'aménagement de son territoire :

- la présence d'anciennes zones de carrières localisées sur deux poches au sud de la commune : une première couvrant le site du plateau d'Avron, le parc de la Garenne, le quartier d'immeubles collectifs à proximité de la RD 302 ainsi que les pavillons qui leur font face de l'autre côté de la Grande Ceinture ; une deuxième concernant les logements collectifs en limite de commune sur le quartier Époque
- Une bande en limite sud du territoire qui recouvre approximativement ces deux zones est concernée quant à elle par un aléa fort de retrait et gonflement des argiles
- les voies ferrées du RER et de la Grande Ceinture ainsi que la RD 302 qui sont des axes à fortes nuisances sonores
- un fort risque d'inondations pluviales ou de ruissellements liés à des orages intenses

Le PADD pointe la nécessité d'une prise en compte de ces données dans les aménagements futurs en adaptant l'implantation des bâtis ou leurs fonctions selon les sites pour garantir leur pérennité. Par ailleurs la préservation des cœurs d'îlots verts dans les secteurs pavillonnaires a pour but le maintien des capacités d'infiltration du sol.