

PLU prescrit le 16 décembre 2010
 PLU arrêté le 16 décembre 2014
 PLU approuvé le 19 novembre 2015

1.1



PLU
 Plan Local d'Urbanisme
 Ville de Rosny-sous-Bois
 DÉPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

1.1. RAPPORT DE PRÉSENTATION TOME 1 : DIAGNOSTIC

SOMMAIRE GÉNÉRAL DES PARTIES ABC

- A. *Présentation du territoire, cadre morphologique*
- B. *La ville aujourd'hui, cadre sociodémographique et économique*
- C. *État initial de l'environnement*

SOMMAIRE DÉTAILLÉ DES PARTIES ABC

<i>A. Présentation du territoire, cadre morphologique.....</i>	<i>5</i>
1. HISTOIRE ET FABRICATION DU TERRITOIRE.....	6
2. TERRITOIRE ET PAYSAGE	18
3. LES TISSUS.....	26
4. LES PROJETS	45
5. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX.....	49
<i>B. La Ville aujourd'hui, cadre sociodémographique et économique</i>	<i>51</i>
1. SOCIO DÉMOGRAPHIE.....	54
2. HABITAT	66
3. ÉCONOMIE	79
4. EQUIPEMENTS	95
5. DÉPLACEMENTS	114
6. PROBLEMATIQUES ET ENJEUX.....	135
<i>C. État initial de l'environnement</i>	<i>137</i>
1. LA GESTION DE L'EAU.....	139
2. LA NATURE EN VILLE.....	145
3. LA BIODIVERSITÉ À ROSNY-SOUS-BOIS ET LES DISPOSITIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	148
4. LA GESTION DES DÉCHETS.....	160
5. LES NUISANCES	164
6. LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	170
7. LES ENERGIES	174
8. ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENT	178
9. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX.....	181

SOMMAIRE DE LA PARTIE A

A. Présentation du territoire, cadre morphologique

A. Présentation du territoire, cadre morphologique

1. HISTOIRE ET FABRICATION DU TERRITOIRE.....	6
a) Évolution des réseaux et de l'urbanisation dans l'Est parisien et à Rosny-sous-Bois.....	6
(1) Fin XVIII ^e siècle	6
(2) Fin XIX ^e siècle.....	9
(3) Entre deux guerres.....	11
(4) Seconde partie du XX ^e siècle	13
b) Évolution de l'urbanisation à Rosny-Sous-Bois.....	16
2. TERRITOIRE ET PAYSAGE	18
a) Les grandes entités géographiques	18
(1) Le centre et les limites de la ville	19
(2) Les coteaux.....	19
(3) Les coupures	19
b) Les horizons paysage	21
c) La place du végétal à Rosny-Sous-Bois	23
(1) Les grands espaces verts	23
(2) Le végétal dans l'espace public	25
(3) Quand le végétal privé participe à la qualité de la ville.....	25
3. LES TISSUS.....	26
a) Morphologie des voies	26
(1) Les voies et le relief.....	26
(2) Les largeurs de voies et les tissus.....	27
(3) Le cas des nationales.....	28
b) Morphologie du bâti, cohérence et discontinuités	31
c) Les grands types morphologiques de Rosny-sous-Bois	33
(1) L'habitat individuel	33
(2) Le centre ville	37
(3) Les grands ensembles d'habitat collectif et les équipements.....	42
4. LES PROJETS	45
a) La carte du Projet Urbain de la ville.....	45
b) Les projets Urbains	46
(1) Etudes	46
(2) Projet d'espaces verts ou d'espaces publics	46
(3) En cours de réalisation	47
(4) Opérations récentes achevées	48
(5) Grands secteurs de constructions privées	48
5. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX.....	49

1. HISTOIRE ET FABRICATION DU TERRITOIRE

a) Évolution des réseaux et de l'urbanisation dans l'Est parisien et à Rosny-sous-Bois



Rosny, 1730-1740, d'après la carte de l'abbé Delagrive

Le développement urbain de la commune de Rosny-sous-Bois s'est effectué par étapes successives. On peut distinguer quatre grandes étapes de l'évolution de la ville.

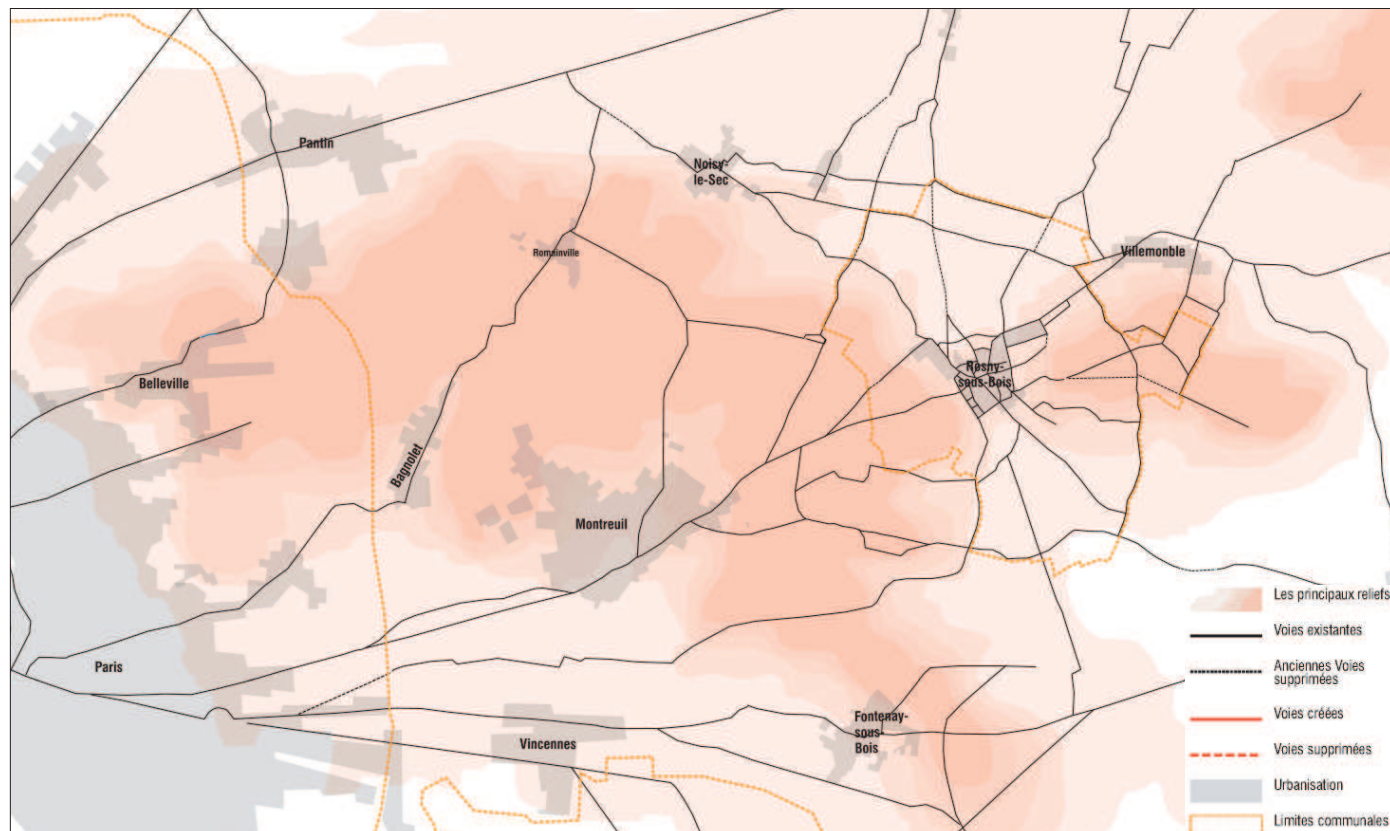
(1) Fin XVIII^e siècle

(a) Dans l'Est parisien

- Le relief contraint les premières implantations
- Urbanisation à la croisée des chemins en liaison avec Paris
- Autour des reliefs, urbanisation du bas des coteaux (Belleville, Bagnolet, Montreuil, Fontenay-sous-Bois, Rosny-Sous-Bois, Villemomble, Noisy-le-Sec)

(b) A Rosny-Sous-Bois

- Présence de voies radiales vers le centre ;
- Et d'une voie périphérique continue à l'Ouest ; devait permettre de relier le domaine du plateau d'Avron depuis la vallée de la Marne et la Plaine.

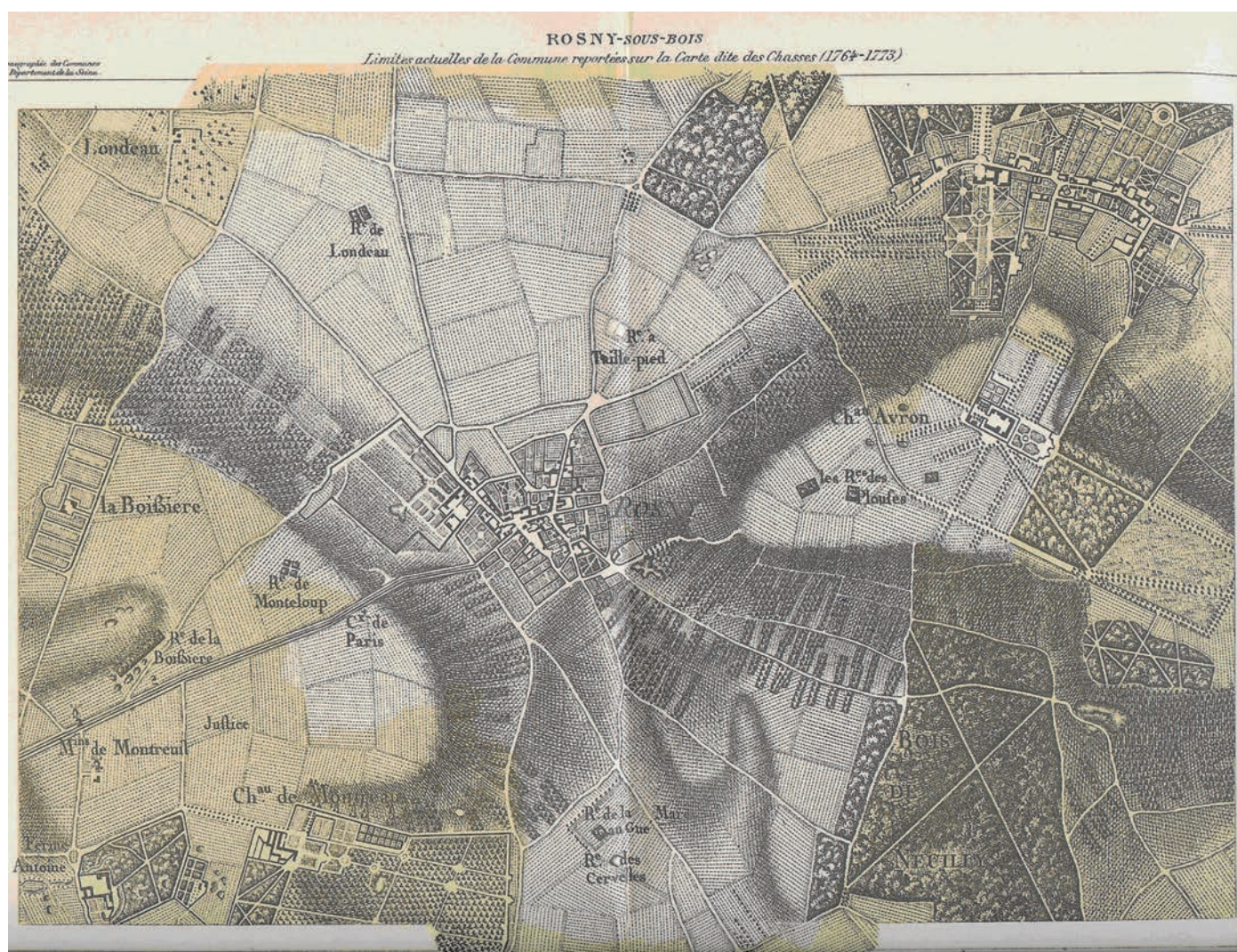


L'est parisien, 1730-1740, d'après la carte de l'abbé Delagrive

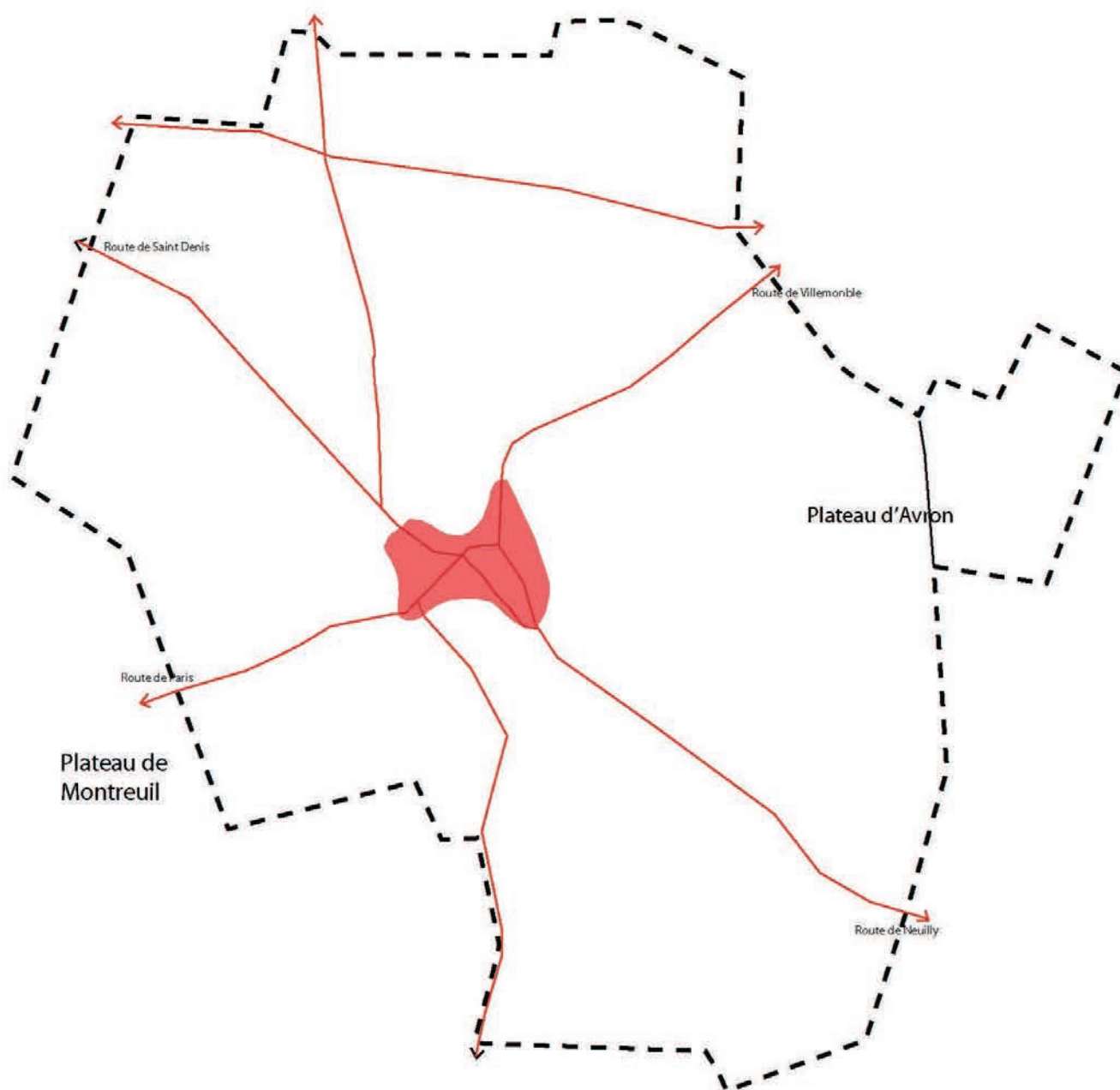
A la veille de la Révolution, Rosny-sous-Bois, n'est qu'un petit village, constitué essentiellement de cultures. Le village évolue de manière très lente, étant isolé des autres communes et possédant une croissance démographique faible. Il apparaît concentré dans le creux du vallon. Ainsi, le village de Rosny vit en semi-autarcie, replié sur lui-même. Il subsiste grâce à ses productions locales, qui sont difficilement acheminées vers la capitale, par le « grand chemin de paris » (route de Paris, aujourd'hui rue du 4ème Zouaves). Cependant les contacts avec la capitale demeurent indispensables pour l'écoulement du fruit des récoltes.

Ainsi, la carte des chasses (1764-1773) et le plan de 1762 confirment l'aspect groupé du village, l'habitat étant concentré autour de l'église et du cimetière. On peut ainsi évaluer à 200 le nombre de maisons, il s'agit essentiellement de maisons à caractère rural (maisons de laboureurs, de vignerons ou encore d'artisans), et certaines maisons correspondent à des maisons de campagne de bourgeois.

De plus, l'habitat présente également une grande homogénéité, à dominante rurale, à l'exception des maisons bourgeoises, construites à proximité des chemins de communication. La forme du village est conditionnée par le départ des grands chemins de communication, le long desquels s'étire l'habitat rural ; celui-ci reste malgré tout groupé. En dehors du village, le territoire communal est couvert de cultures : terres labourables dans la partie basses et vignes sur le flanc des coteaux.

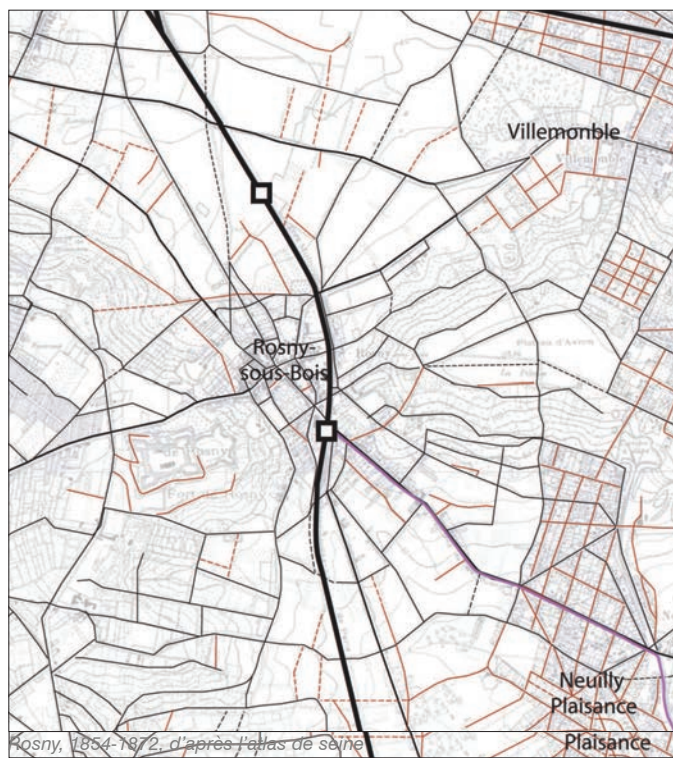


Limites actuelles de la commune reportées sur la carte des Chasses (1764-1773)



Début du XIX^e siècle

- Village
- Limites du territoire communal
- Grands chemins

(2) Fin XIX^e siècle

(a) Dans l'Est parisien

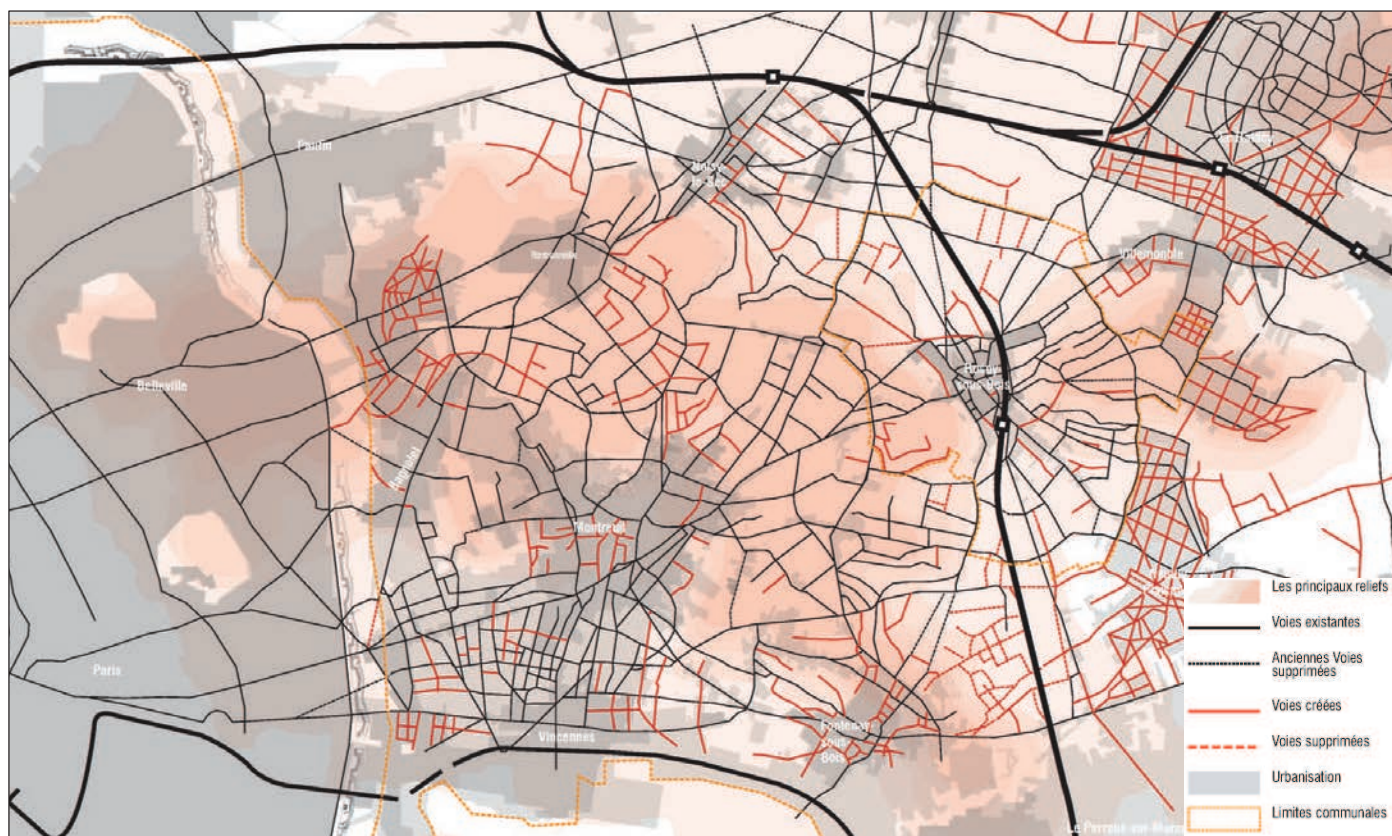
- L'urbanisation parisienne rejoint les premiers bourgs au delà des fortifications
- Au delà, développement autour des gares avec l'apparition du chemin de fer
- Urbanisation par lotissement des anciens parcs, habitat pavillonnaire

(b) A Rosny-Sous-Bois

- Renforcement des voies radiales
- Développement du bourg le long de ces voies

La création de nouvelles routes de grandes de communication dans le sens Nord-Sud, l'ouverture de la ligne de chemin de fer Paris-Mulhouse (1849), ainsi que la création de la gare de Rosny (1856) constituent autant d'éléments déterminants pour l'avenir et l'évolution de la commune.

L'arrivée d'une nouvelle population a contribué à transformer le visage de la commune, auparavant exclusivement rural. En effet, à cette période émergent de l'habitat pavillonnaire et du petit collectif, qui attirent une nouvelle population.



L'extension pavillonnaire s'effectue donc en fonction de l'accessibilité (autour de la gare et le long des principaux axes de circulation) et également en fonction de la configuration topographique du territoire (principalement dans le creux du vallon).

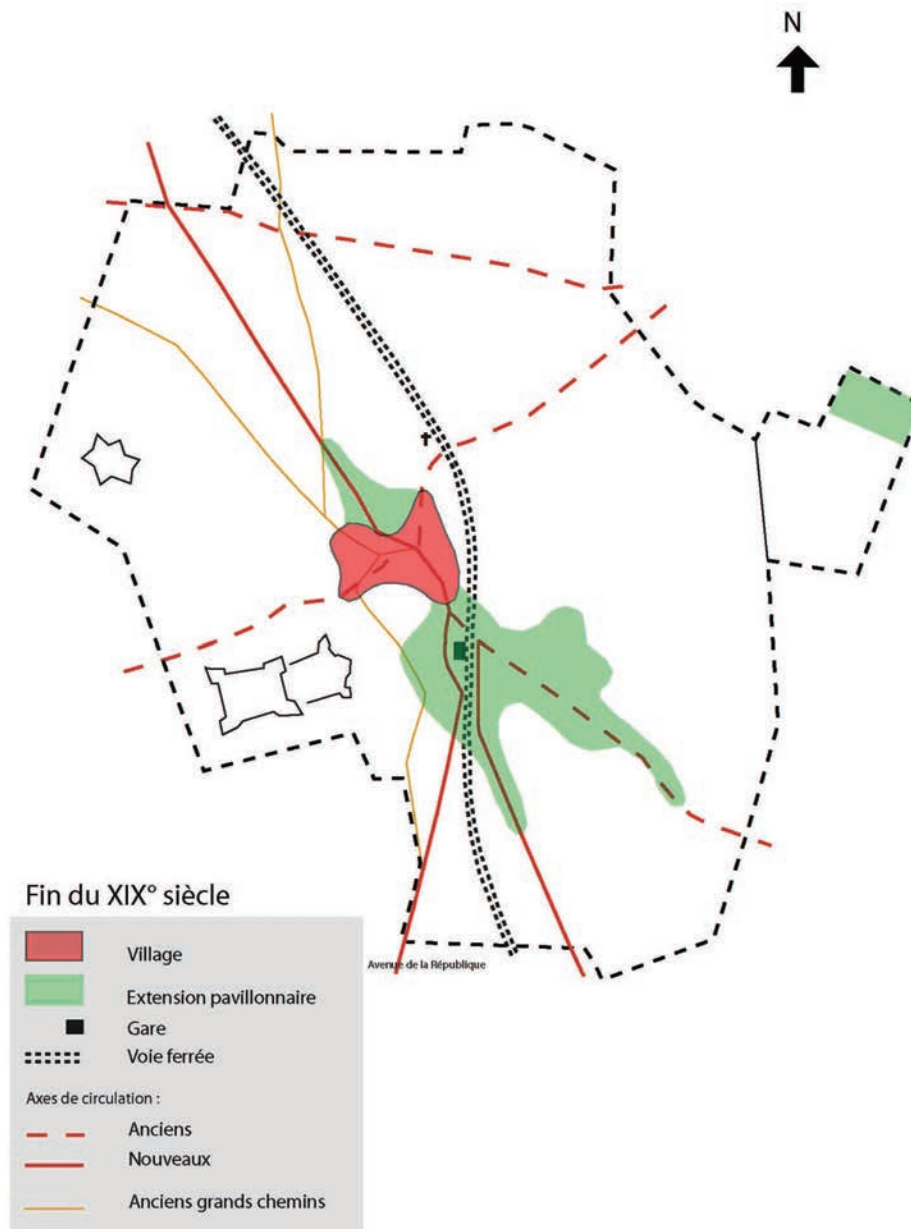
La concentration des équipements (mairie, écoles, gendarmerie) non loin de la gare, semble produire un déplacement du centre du village.

En effet, dès 1874 des constructions s'implantent à l'écart du village, mais c'est essentiellement vers 1900 que deux pôles opposés se développent le long des chemins de grande communication au Nord vers Bondy (actuelle rue du Général de Gaulle) et au Sud vers Neuilly-Plaisance (actuelle avenue Jean Jaurès).

Il s'agit dans cette deuxième phase d'une extension linéaire et non plus groupée, due à la configuration topographique même du territoire coincé entre deux coteaux

L'agglomération perd ainsi son homogénéité rurale du fait de l'émergence de zones pavillonnaires qui viennent se greffer au vieux village. Désormais deux fonctions cohabitent : la fonction rurale encore prédominante et la fonction résidentielle.

Enfin, les fortifications construites sur le coteau ouest viennent modifier la physionomie du territoire communal, comme pour rappeler la proximité de la capitale et annoncer que désormais Rosny est située dans sa zone d'influence (percement de l'avenue de la République qui conduit vers Vincennes/Saint-Mandé au sud ouest).



(3) Entre deux guerres



Rosny, 1934-1936, d'après l'atlas de seine

(a) Dans l'Est parisien

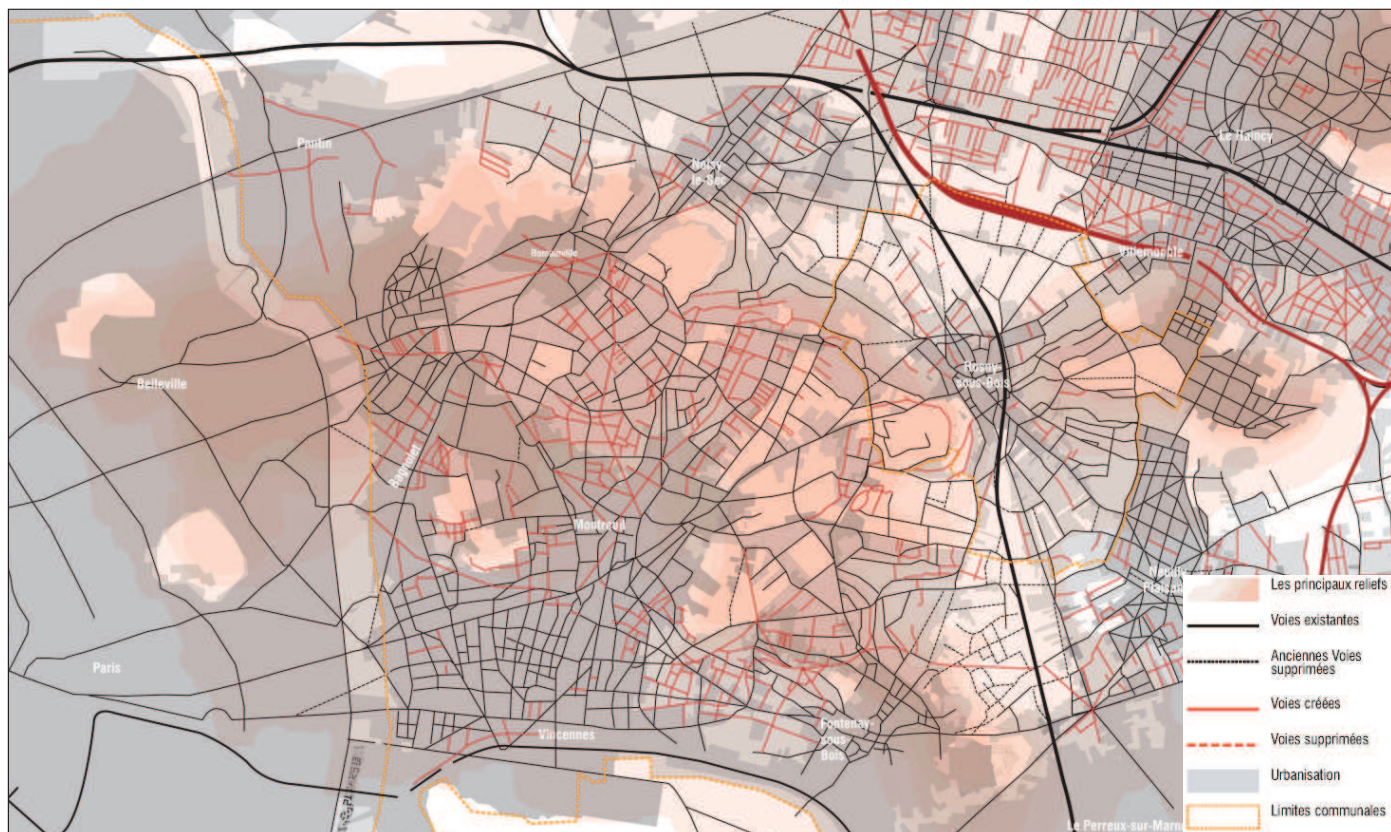
- Extension générale de l'urbanisation
- Seules les plaines inondables et les enclaves générées par les infrastructures restent non urbanisées et souvent non cultivées

(b) A Rosny-Sous-Bois

- La poussée de l'urbanisation s'étend à Rosny-Sous-Bois qui se développe sur ses coteaux agricoles exposés au Sud, parcelle par parcelle, le long des voies existantes
- Création de petites voies très locales en vue d'irriguer de nouvelles parcelles agricoles

Cette période est caractérisée par l'intense développement de l'habitat pavillonnaire parsemé de collectifs. L'éirement en longueur se poursuit le long des grandes voies de communication ; mais à présent également le long des axes secondaires, soit existants, soit créés pour la desserte des habitants.

Ce phénomène est particulièrement visible dans les zones de plaine au Sud, au Nord et également sur les versants du plateau d'Avron. Les constructions s'édifiant sur les franges des rues laissent les cœurs d'îlots libres.



L'est parisien, 1934-1936, d'après l'atlas de seine

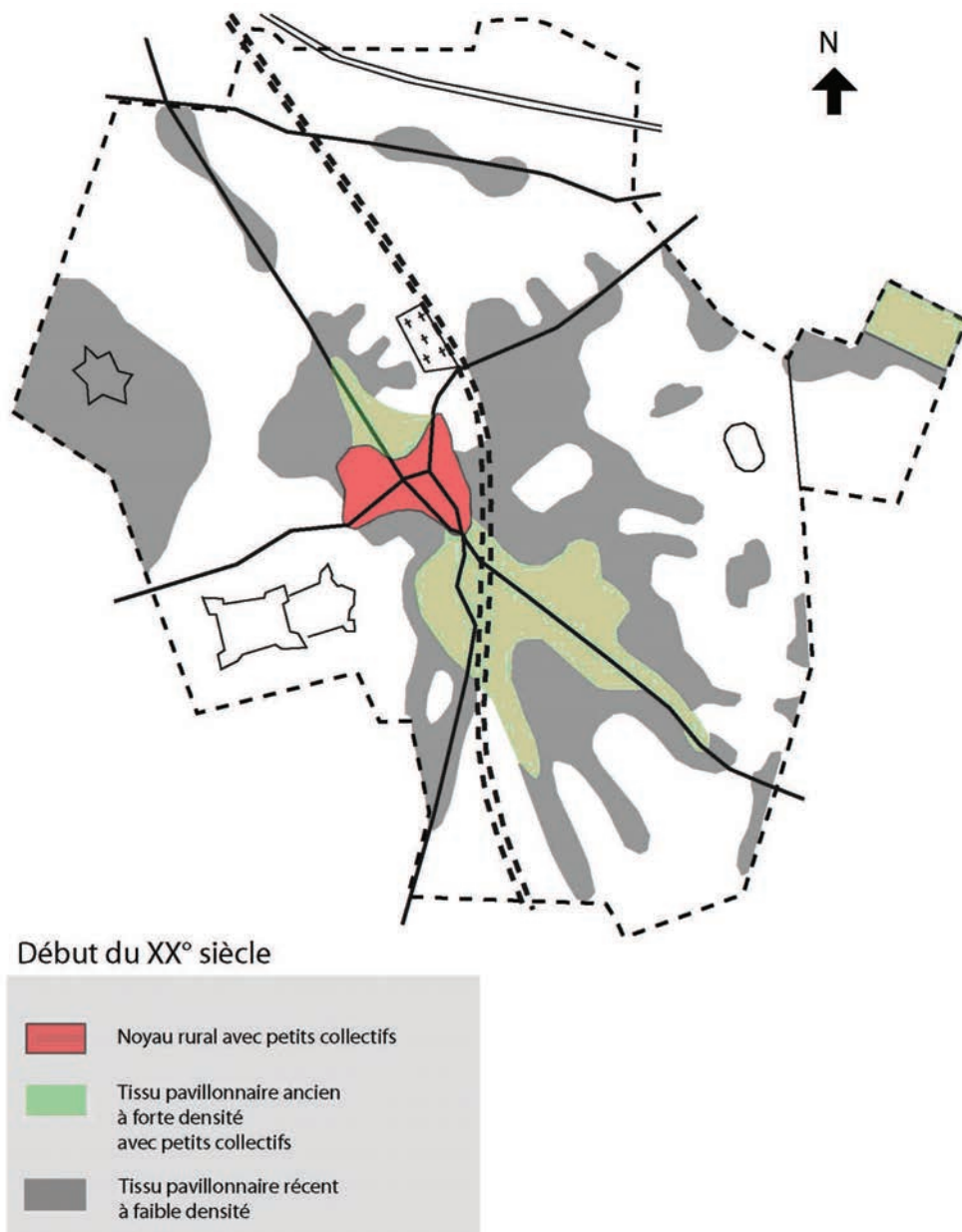
Le tissu pavillonnaire se développe sous forme d'une zone étoilée autour de l'agglomération initiale (vieux village et zones pavillonnaires anciennes). Cette zone étoilée comporte quelques vides et le tissu pavillonnaire qui la compose est de faible densité (nombreuses parcelles disponibles).

De plus, d'autres petites zones pavillonnaires sont réparties sur la périphérie du territoire sous la forme de zones isolées ou fixées le long des axes de circulation (la zone la plus importante s'est développée autour de la Boissière). Situées en périphéries, ces zones pavillonnaires sont moins onéreuses qu'en centre ville.

L'émergence de ces nouvelles zones a été facilitée par le développement de l'utilisation de l'automobile, permettant une plus grande indépendance par rapport aux moyens de transports traditionnels (autobus, tramways, train) et surtout grâce aux prêts à taux d'intérêt très bas fixés par l'Etat pour encourager l'achat de terrains en banlieue, afin de résoudre la crise du logement..

Ainsi, la configuration topographique a de moins en moins d'influence sur l'urbanisation du territoire communal :

- L'extension du village se fait dans une zone étoilée, parsemée de quelques vides ;
- L'urbanisation s'effectue sur les flancs des coteaux et non plus exclusivement dans le creux du vallon ;
- La fonction rurale du centre n'apparaît plus que par les constructions rurales qui subsistent parmi les collectifs établis en périphérie ;
- Les zones non bâties forment cependant une ceinture verte autour de l'agglomération centrale ;
- L'élargissement de la voie ferrée et la ligne de grande ceinture passant au nord de la commune (boulevard Gabriel Péri qui permet de relier Rosny à Chelles en évitant le centre ville) conduisent au morcellement du territoire.



(4) Seconde partie du XX^e siècle



Rosny, 2000, D'après IGN 25 000^{ième}

(a) Dans l'Est parisien

- Création des autoroutes A86, A3
- Les grands ensembles et les zones d'activités couvrent les derniers espaces libres
- Seules quelques enclaves entre relief et infrastructures subsistent

(b) A Rosny-Sous-Bois

- Dans les années 70, construction des grands ensembles sur les espaces ni urbanisés, ni cultivés (Bois-perrier, Les Marnaudes, Pré-gentil)
- Plus tard, construction de nouveaux ensembles sur pavillonnaire agricole (Boissière)

Le paysage urbain change véritablement de visage. L'agglomération est noyée dans une zone d'habitat qui occupe presque la totalité du territoire.

Seules quelques zones restent libres, réservées par la commune au moyen du POS à des fins d'aménagements ultérieurs.

Les grands ensembles de collectifs prennent possession des terrains de culture situés en périphérie du territoire et viennent créer une véritable rupture par rapport au tissu pavillonnaire.

Ce type d'habitat est relativement autonome du centre ville, concentrant à la fois des logements, des services et des



L'est parisien, 2000, D'après IGN 25 000^{ième}

commerces. Le premier, les Marnaudes, a été réalisé au Nord de la commune. Entre celui-ci et la voie ferrée a été créée la zone industrielle, tandis que la portion de terrain qui se trouvait isolée au nord de la voie ferrée a été cédée à la commune de Villemomble.

Le second grand ensemble a été réalisé au Sud-est : le Pré Gentil. Le troisième, la Boissière a été construit à l'Ouest sur l'emplacement de la Redoute. La Boissière est sur la plus grande partie de l'ancienne zone pavillonnaire environnante, qui a été démolie. Enfin au sud, il existe un autre ensemble de collectifs, entre ce dernier et le Pré Gentil se situe une zone mixte de pavillons et de collectifs avec prédominance de ces derniers.

Une zone tertiaire a été créée au nord de la commune avec le centre commercial de Rosny 2 et un programme de bureaux. Tandis qu'au sud, il existe une zone artisanale.

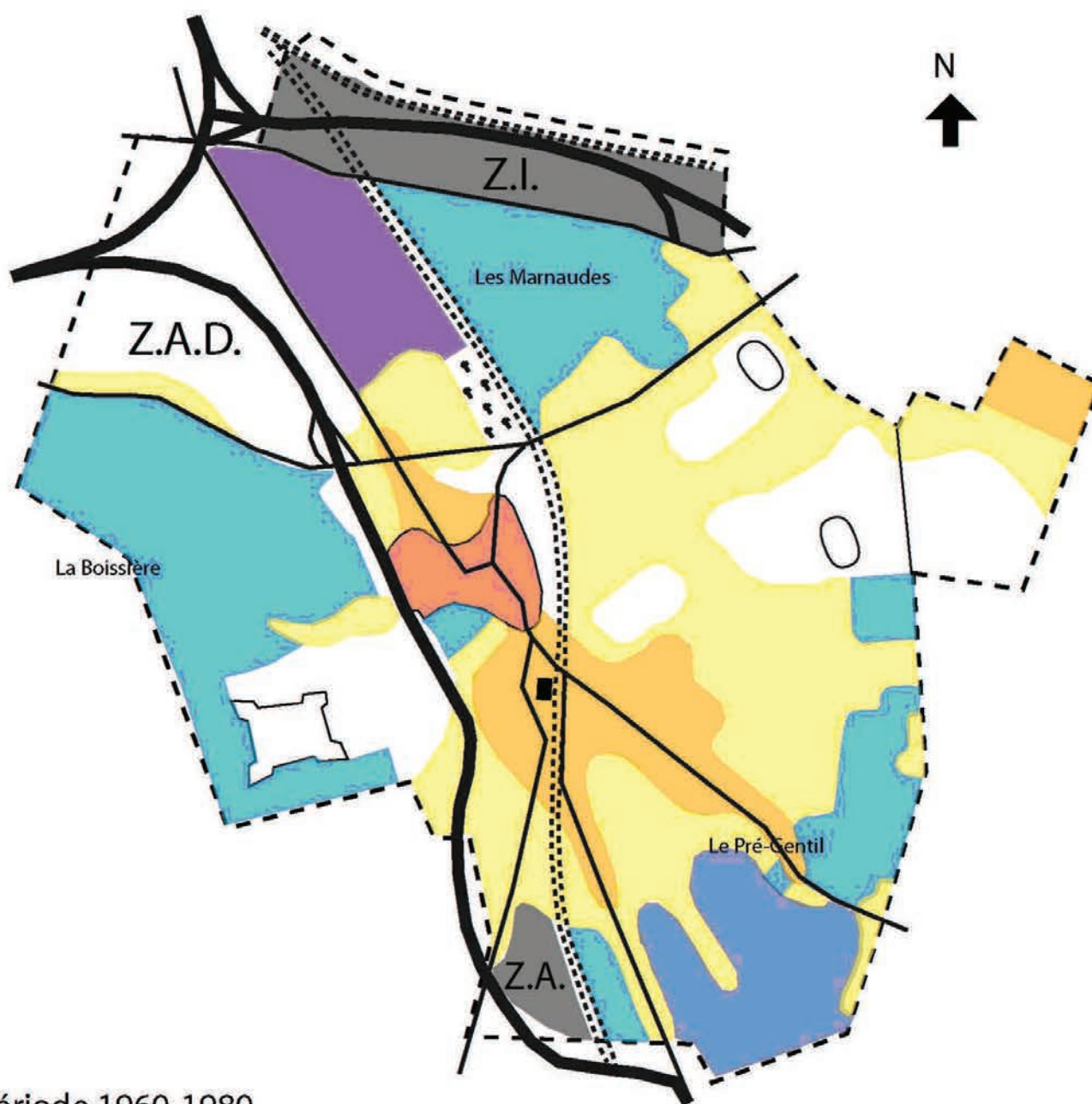
La croissance rapide de la banlieue et le développement de la circulation automobile ont rendu nécessaire la création d'une nouvelle infrastructure routière avec de grands axes de dégagement. Ainsi, l'A3 et la nouvelle autoroute A86 traversent la commune, créant une nouvelle rupture dans l'unité territoriale.

Le vieux noyau central est désormais enserré entre les deux axes formés par l'autoroute à l'ouest et la voie ferrée à l'est. Seule la bretelle nord de l'autoroute ne provoque pas de coupure importante dans le tissu communal, longeant la voie ferrée de grande ceinture.

Parallèlement, le vieux centre est en cours de rénovation, rénovation lourde qui s'accompagne d'une destruction du bâti existant et du parcellaire ancien, dans le but de redensifier le centre ville suite à la construction des trois quartiers périphériques.

Cependant l'obligation est faite d'y construire un certain pourcentage de bureaux, afin de maintenir une activité et d'éviter que le centre devienne une « cité dortoir ». Outre ces réalisations en cours, les nouveaux alignements prévus doivent faire disparaître le vieil habitat rural.

Le tissu pavillonnaire est devenu très dense (il n'existe plus de parcelles disponibles) et comprend des petits collectifs (principalement en bordure des grands axes) ou sous la forme de petits ensembles localisés. En dehors des grandes zones pavillonnaires, des petites zones résiduelles subsistent, isolées à côté de grands ensembles, le long des axes routiers et à la périphérie du territoire.



Période 1960-1980

	Ancien noyau rural en cours de rénovation
	Tissu pavillonnaire ancien - à forte densité - avec petits collectifs
	Tissu pavillonnaire récent - avec quelques petits collectifs
	Tissu collectif récent (Grands Ensembles)
	Tissu mixte avec prédominance des collectifs
	Zone tertiaire
	Zone industrielle (Z.I.) et zone artisanale (Z.A.)
	Zones non bâties

b) Évolution de l'urbanisation à Rosny-Sous-Bois

L'évolution globale de l'urbanisation à Rosny-sous-Bois a connu quatre temps.

L'aspect du village de Rosny (1800-1812) est composé de maisons rurales.

L'habitat à la fin du XVIIIème siècle est constitué de bâtiments de ferme, de maisons d'exploitants agricoles, de vignerons, d'ouvriers et d'artisans ainsi que quelques maisons de plaisance.

L'arrivée du chemin de fer et de la gare de Rosny a engendré la création de lotissements, de maisons de cultivateurs et de maisons rurales d'habitation, dont le rez-de-chaussée est souvent occupé par commerce. La fin du XIXème siècle voit le début d'une aire pavillonnaire. Le vieux village est toujours constitué de maisons rurales.

L'habitat rural s'est développé jusqu'en 1890, puis les pavillons et les immeubles collectifs se sont étendus.

L'habitat pavillonnaire qui prédomine est constitué de grosses maisons bourgeoises puis devient plus modestes avec des parcelles étroites en bordure de rue. Au XXème siècle, les immeubles collectifs se multiplient, surtout dans le centre, ils s'insèrent dans le vieux tissu rural et au sein des zones pavillonnaires bordant le vieux centre.

En 1933, les premiers grands ensembles (HBM) sont construits.



Grands ensembles à Rosny (1970).



2. TERRITOIRE ET PAYSAGE

a) Les grandes entités géographiques

A l'échelle de l'ACTEP, la ville de Rosny-Sous-Bois se trouve en bordure de la première couronne. Le seuil en serait la ligne des coteaux du plateau de Romainville.

L'A86 qui traverse Rosny-Sous-Bois et fonctionne en rocade autour de Paris vient appuyer cette partition géographique. Cet ouvrage autoroutier est une coupure importante qui passe au cœur de Rosny-Sous-Bois sur un axe nord-Sud.

Ce réseau se trouve doublé par la ligne de chemin de fer qui suit un même parcours dans la vallée.

Néanmoins, cette situation au sein de l'Île de France ne génère pas de différences urbaines marquantes entre l'Est et Ouest de la commune.

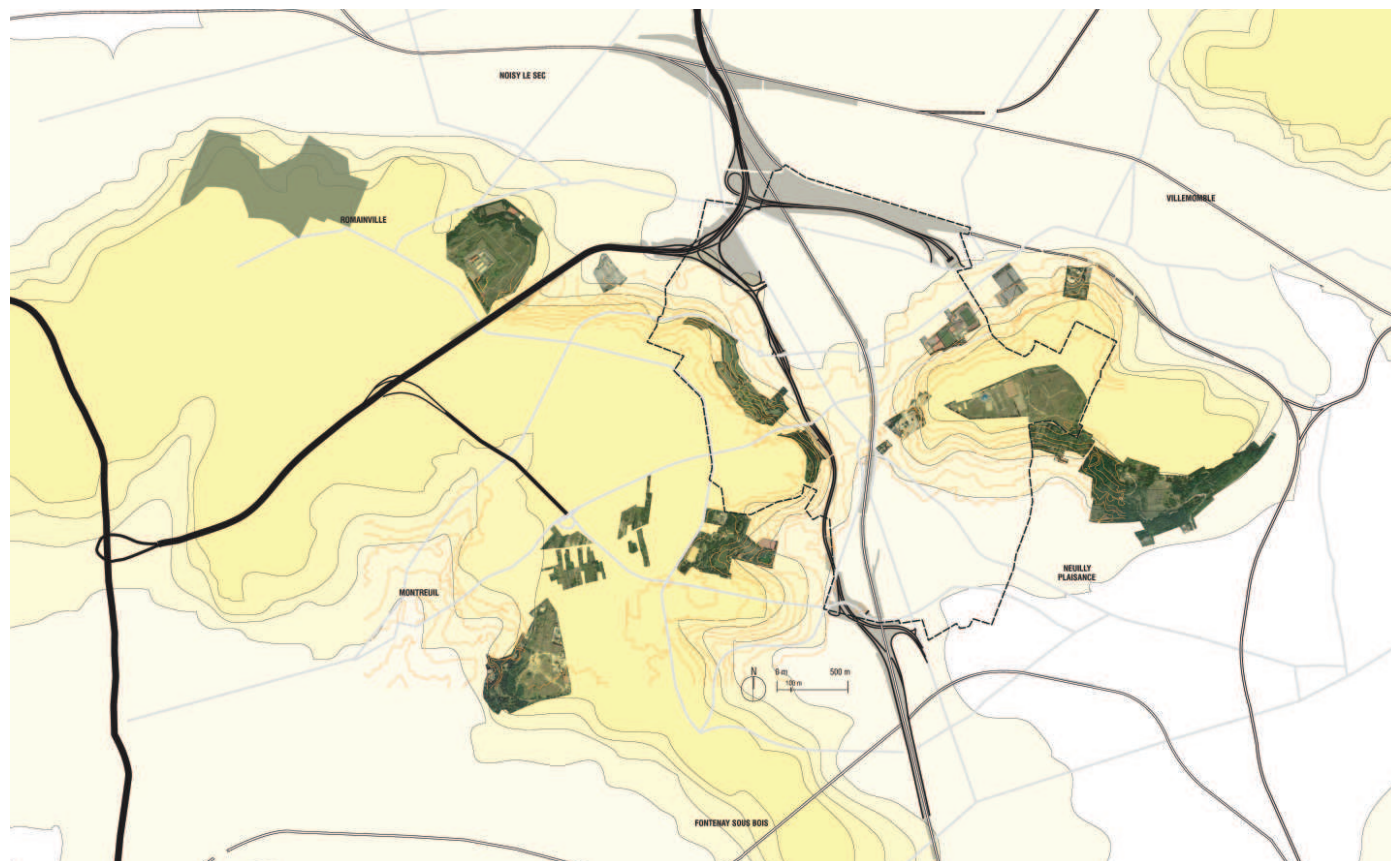
Nous verrons que la nature des coupures est beaucoup plus différenciatrice pour les tissus ou l'occupation des sols. Rosny-Sous-Bois bénéficie en effet d'une inscription géographique particulière. Elle s'est constituée dans une symétrie relative entre deux plateaux et deux vallées.



le relief de l'Île de France



Carte géologique



est parisien - Paysage

(1) Le centre et les limites de la ville

Le centre-ville actuel correspond au premier bourg de Rosny-Sous-Bois.

Ce dernier avait pris pied en bas des reliefs de Romainville et d'Avron sur un plateau intermédiaire qui surplombe légèrement la plaine Saint-Denis au Nord et la vallée de la Marne au Sud.

Ce plateau est encore aujourd'hui un « trait d'union » entre les deux reliefs et les deux plaines. Ce centre géographique est également le centre actif de Rosny-Sous-Bois où se concentrent commerces et équipements. Les limites de la ville se déploient autour de ce centre.

(2) Les coteaux

Les deux coteaux Est et Ouest présentent des caractéristiques similaires en dehors de leur urbanisation. De nombreux espaces verts (parcs, cimetières, friches) ont en effet pris place sur les sites des anciennes carrières difficilement constructibles.

Cette succession de « poches vertes » caractérise fortement les coteaux. Même si certains de ces espaces sont encore friche ou peu valorisés, ils gardent une grande visibilité en raison du relief. Leur mise en valeur permettrait d'affirmer cette spécificité géographique de l'Est parisien particulièrement forte à Rosny-Sous-Bois, trait d'union entre deux lignes de coteaux.

(3) Les coupures

Outre les emprises ferrées et autoroutières, le territoire de Rosny-Sous-Bois est marqué par de grandes emprises d'accès limité ou closes.

Ainsi le golf, la plaine d'Avron et la friche des Charcalets qui représentent 7,5% du territoire communal ne sont pas perméables aux circulations piétonnes ou automobiles.

Le fort est également un espace que l'on ne peut traverser. Le relief est à sa manière source de coupures physiques.

On constate que le maillage viaire doit s'adapter aux contraintes des pentes. Ainsi, les voies qui longent les courbes de niveaux ont une certaine continuité et traversent plusieurs quartiers.

Inversement les voies dans la plus grande pente sont ponctuelles et n'ont qu'un rôle de maillage très local. Certaines échappent cependant à cette règle.

Ce sont les voies anciennes peu nombreuses comme la rue Édouard Beaulieu qui relie directement les plateaux à l'ancien bourg ainsi que les voies transcendantes qui passent outre les coupures et assurent les liaisons intercommunales.

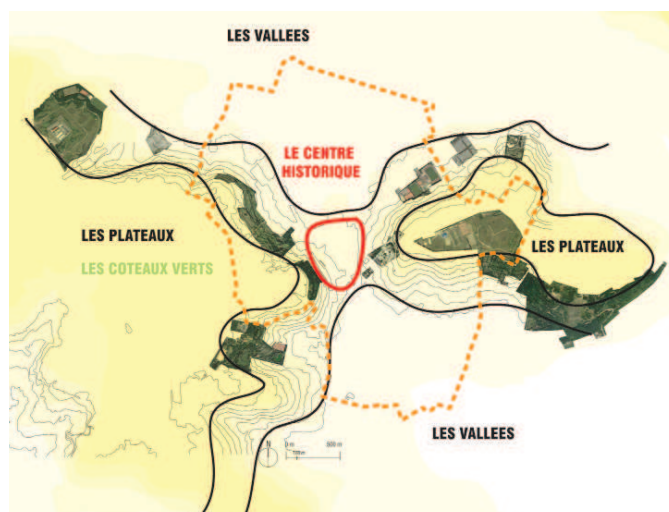
Ces voies nationales ou départementales continuent seules à relier les deux rives de Rosny-Sous-Bois par delà les coupures ferroviaires, ferrées et le relief. Cependant, si elles assurent des continuités à grande échelle elles représentent souvent des coupures locales car elles supportent un trafic routier important.

A Rosny-Sous-Bois, les emprises autoroutières et ferrées représentent 12% du territoire communal. Ces importantes infrastructures de transport coupent Rosny-Sous-Bois en trois parties suivant un axe Nord-Sud. Leur perméabilité varie avec leur nature.

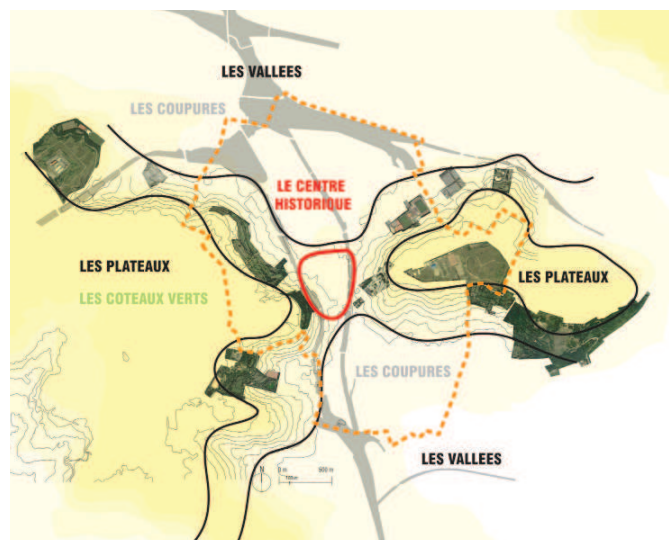
La voie ferrée créée dans la seconde partie du 19^{ème} siècle n'a pas empêché le développement du bourg vers l'est. Quatre traversées



le centre et les limites de la ville



Les coteaux



Les coupures

sont en effet possible sur cette section. Sur le reste du territoire, seules les voies transcendantes (RN302, RN186, RD31) passent outre.

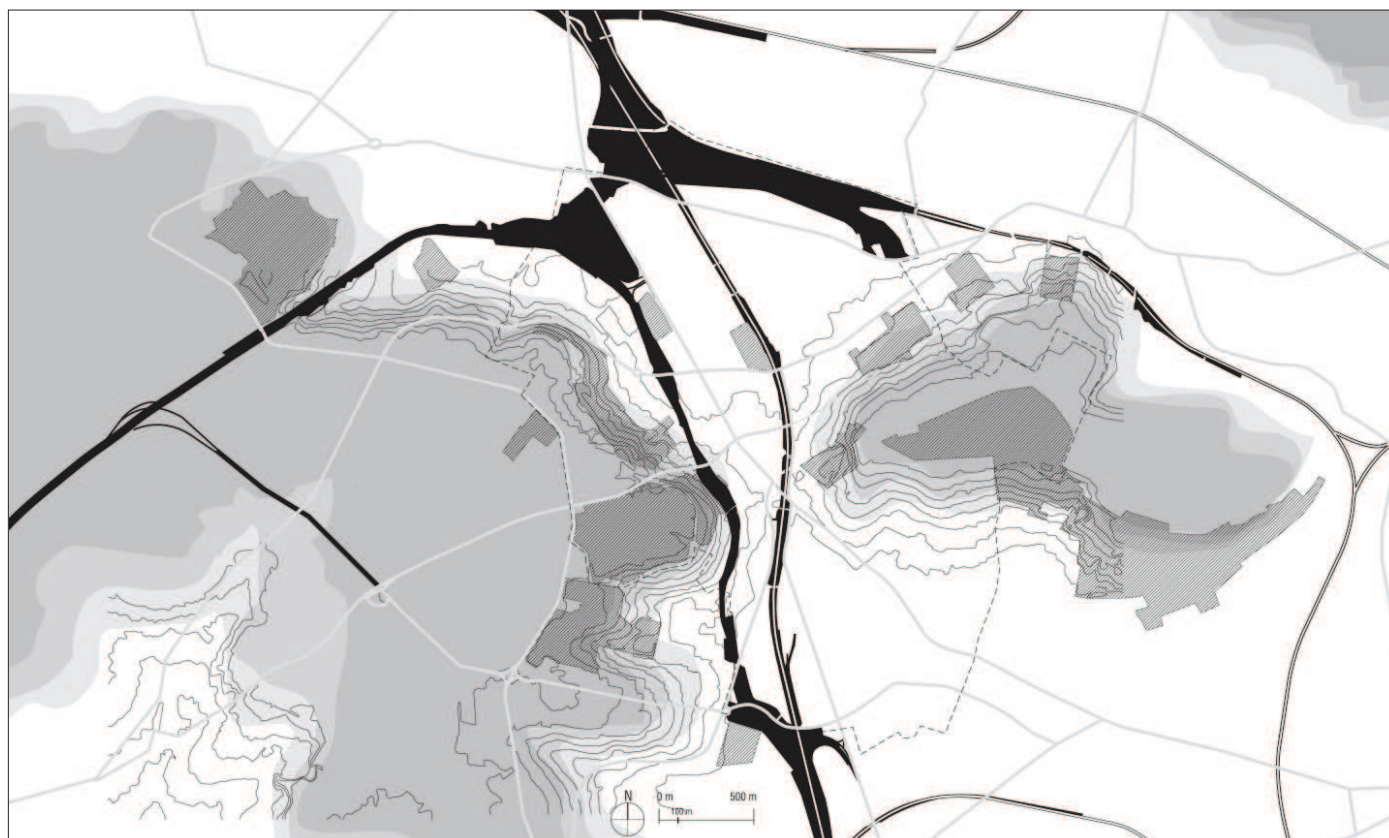
La gare de Rosny-Bois-Perrier ajoute un point de passage pour les piétons entre le centre commercial Rosnyll et les ensembles d'habitations.

L'A86 a généré des coupures beaucoup plus importantes. En effet, seules trois traversées sont possible.

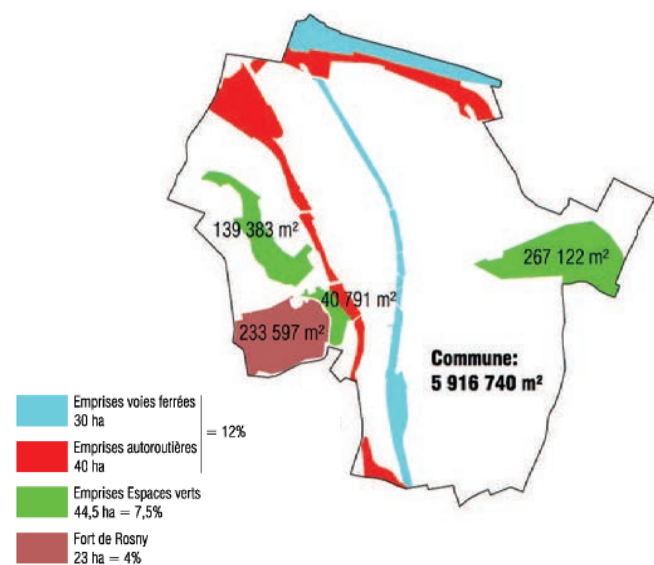
Les échangeurs couplés aux Nationales ont de plus entraîné

une urbanisation commerciale et d'activités reposant sur une desserte automobile qui dissuade les circulations douces. Ainsi le Nord de Rosny-Sous-Bois (ZAC, Centre commercial Rosnyll) est difficilement accessible aux piétons.

Le secteur Est quant à lui cumule les coupures morphologiques et fonctionnelles. Ainsi, le quartier de Boissière se trouve rattaché à l'arrière de Montreuil alors qu'il constitue une façade importante de Rosny-Sous-Bois par son surplomb.



Les coupures



Les grandes emprises



infrastructures et zones d'activité

b) Les horizons paysage

On a vu le rôle important assuré par le relief dans l'identité de Rosny-Sous-Bois. Le centre de Rosny-Sous-Bois de par sa situation sur le plateau intermédiaire bénéficie de vues plongeantes vers la plaine de France au Nord et vers la vallée de la Marne au Sud. Ces

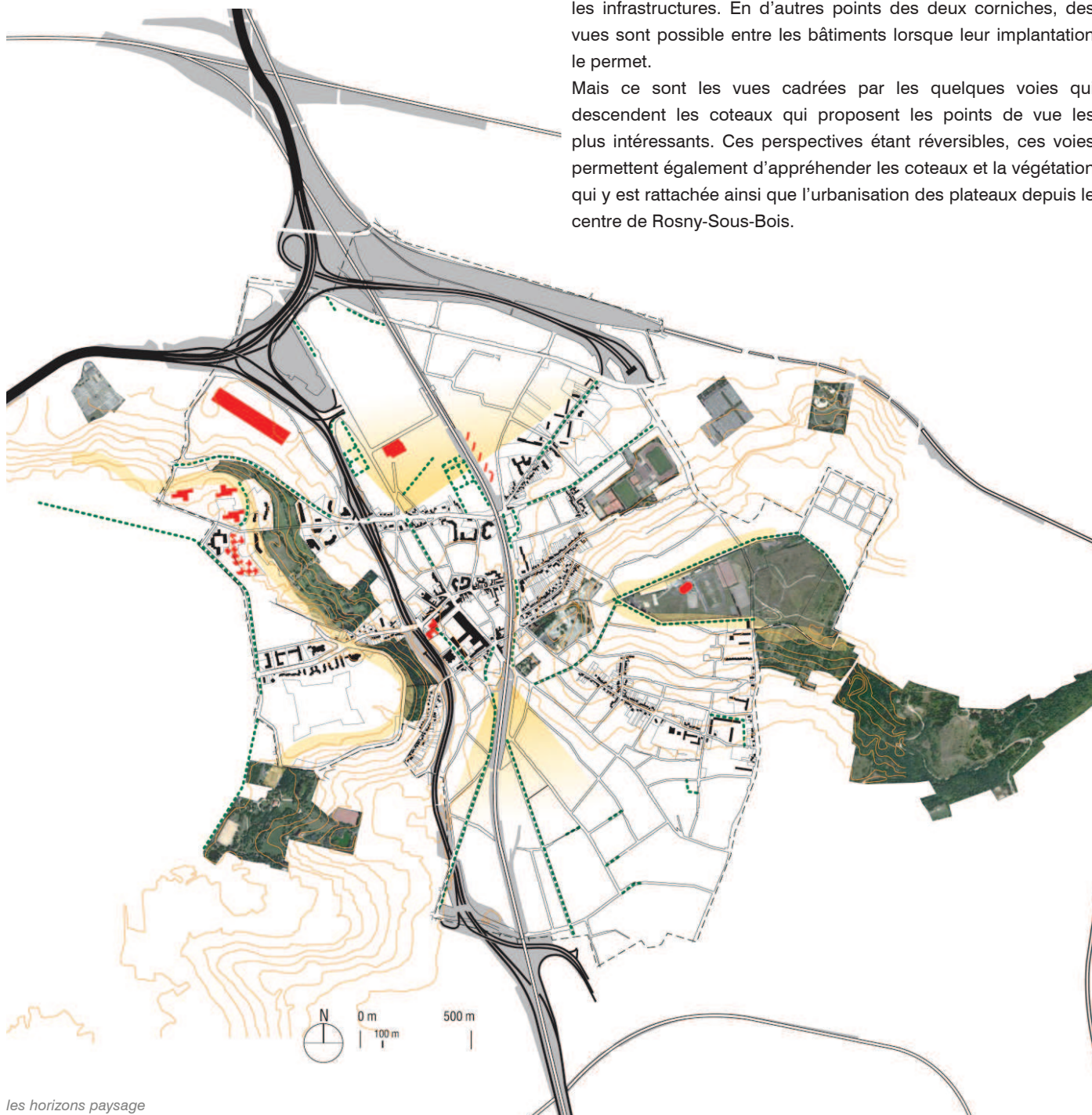


légères pentes sont perceptibles depuis la RN302 vers la RN186 et au travers du cimetière pour la première situation. Vers le Sud, c'est au travers de l'espace dégagé par la voie ferrée que cette perspective est la plus intéressante. Elle se retrouve également dans l'axe de la RN186.

Toutefois, les horizons les plus marquants restent les points de vues de corniche à corniche. La promenade qui longe le golf est un lieu privilégié pour la compréhension des caractéristiques géographiques de Rosny-Sous-Bois.

La colline d'Avron y figure en perspective par delà le centre et les infrastructures. En d'autres points des deux corniches, des vues sont possible entre les bâtiments lorsque leur implantation le permet.

Mais ce sont les vues cadrées par les quelques voies qui descendent les coteaux qui proposent les points de vue les plus intéressants. Ces perspectives étant réversibles, ces voies permettent également d'appréhender les coteaux et la végétation qui y est rattachée ainsi que l'urbanisation des plateaux depuis le centre de Rosny-Sous-Bois.



les horizons paysage

LES HORIZONS



La profondeur des parcelles perçue au travers des bâtiments permet parfois de relier un point de la rue à cette géographie plus vaste des reliefs.

Ici, formes urbaines, bâti et paysage sont fortement liés et représentent une caractéristique du Rosny ancien. Des points de vue équivalents existent au cœur des urbanisations plus récentes mais sont peu mis en valeur.

On comprend ici que l'image de Rosny-Sous-Bois dépend d'une perception en volume.

Cette ville peut en effet s'appréhender d'en haut comme d'en bas depuis beaucoup de points du territoire.



Mais à cette géographie naturelle vient s'ajouter une géographie artificielle : celle des infrastructures. Ces dernières constituent un territoire autonome qui non seulement marque le paysage, mais est le lieu d'une autre perception de Rosny-Sous-Bois.

Outre l'effet de vitrine de la ville perçue depuis le RER ou l'A86, les gares et les échangeurs ont pour effet de multiplier les entrées de ville et donc les points de vue à soigner.

Les infrastructures participent en effet fortement aux horizons-paysage. Si la voie ferrée encaissée au niveau du centre de Rosny-Sous-Bois est peu visible dès lors que l'on s'en éloigne, elle représente une barrière importante au niveau de Bois-Perrier. L'A86 est aussi particulièrement visible depuis les plateaux et dans la ville basse lorsqu'elle est en superstructure.

L'arrière des écrans anti-bruit est souvent porteur d'une image dévalorisante depuis les quartiers traversés.



c) La place du végétal à Rosny-Sous-Bois

(1) Les grands espaces verts

Les principaux parcs et équipements verts de la ville sont situés dans les coteaux. Ils représentent donc une masse particulièrement visible depuis les différents points de la ville.

Certains sont d'accès limité comme le golf ou les stades Girodit et Letessier, d'autres sont encore en friche comme les Charcalets et la Plaine de Rosny-Sous-Bois. La carte qui décrit les aires de desserte piétonnes des grands parcs du territoire met en valeur l'intérêt de ces deux lieux de projets dans un réseau d'équipements verts. Localement, le projet des Charcalets offrirait un espace de promenade aux habitants des quartiers de la Boissière et des flancs du fort de Rosny-Sous-Bois. A plus grande échelle, il permettrait une continuité verte le long de la corniche du plateau de Romainville en liaison avec le parc de Montreau, le golf et au

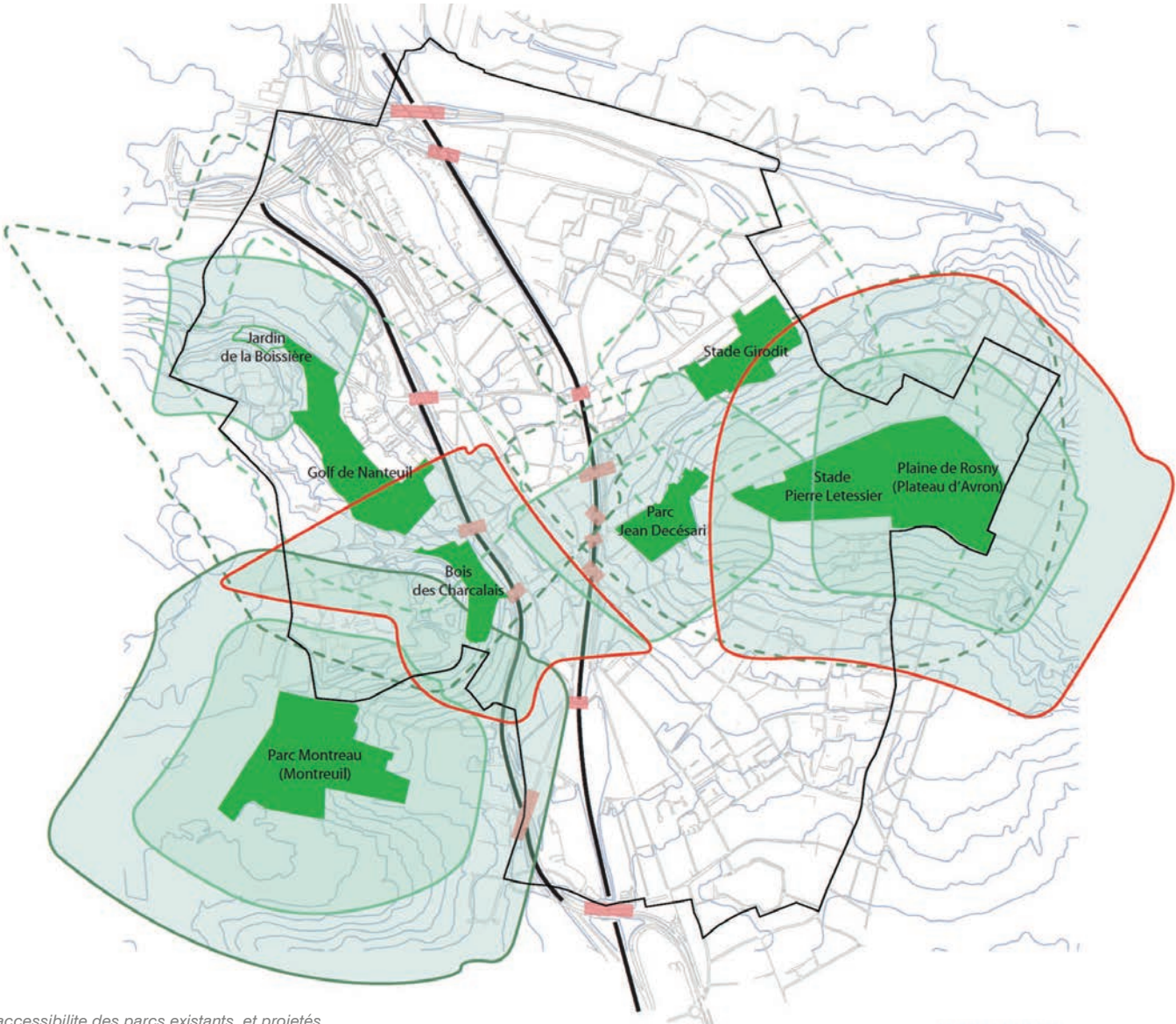
delà, le parc de Romainville.

Le projet de parc intercommunal « la plaine de Rosny-Sous-Bois » offrirait un équipement conséquent aux habitants du Pré-Gentil et des quartiers jouxtant la rue Jules Guesde, notamment côté villemomble. Il permettrait également de revaloriser ce quartier aujourd'hui en marge de la ville.

Ces projets d'équipements devraient également permettre de rentrer dans une des orientations de l'ACTEP : « La coulée verte de la corniche des forts ».

Cette carte met par ailleurs en valeur les secteurs qui ne bénéficient pas ou difficilement de grands espaces verts. Il s'agit au Nord de Rosnyll, de Bois-Perrier et du Nord du centre ville et au Sud des quartiers Boutours, une partie du Pré-Gentil et la Justice.

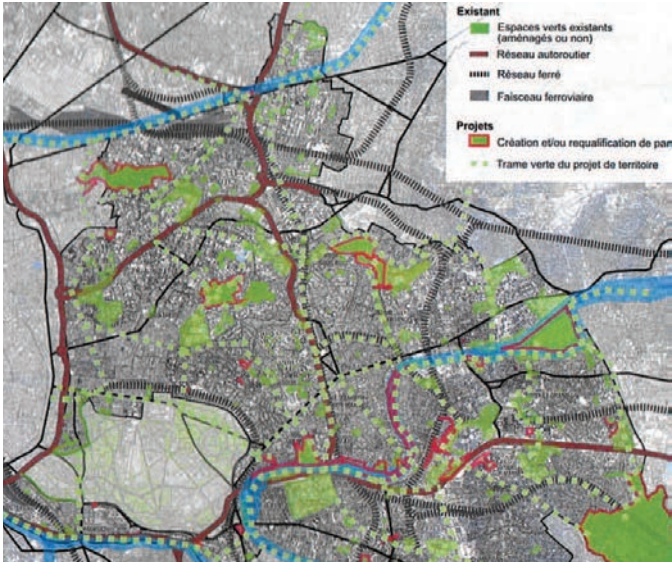




accessibilité des parcs existants et projetés

ACCESSIBILITE

- 250 m autour de l'équipement
- 500 m autour de l'équipement
- 250 m autour d'un Accès restreint
- 500 m autour d'un Accès restreint
- Projet



La trame verte, Carte actep

(2) Le végétal dans l'espace public

Les alignements d'arbres présents sur la commune de Rosny-Sous-Bois se retrouvent comme dans beaucoup de villes sur le long des nationales et départementales.

Même si ces alignements sont de moins en moins continus, ils témoignent de l'ancienneté de certaines voies comme la route des forts et les deux nationales. Ces alignements soulignent souvent des continuités intercommunales.

A Rosny-Sous-Bois, ils appuient également des liaisons interquartiers fondamentales comme la rue Édouard Beaulieu qui relie le plateau d'Avron au centre, ou encore la rue Jules Guesde qui délimite la plateau d'Avron. Les alignements d'arbres participent à la lisibilité du territoire communal par l'espace public. Les espaces libres des équipements publics devraient pouvoir se mailler avec cette trame qu'il s'agit de renforcer mais également d'élargir, notamment en intégrant les nouveaux programmes.



(3) Quand le végétal privé participe à la qualité de la ville

Une autre caractéristique de Rosny-Sous-Bois est la forte présence du végétal dans le domaine privé, qu'il s'agisse des jardins des ensembles d'habitations collectifs ou des pavillonnaires. La photo aérienne atteste de cette réalité.

Du point de vue du piéton, les espaces collectifs souvent de qualité des grands ensembles d'habitations sont très présents à Boissière comme à Bois-Perrier. Ils assurent le rôle d'espaces relais vis à vis des grands jardins publics éloignés ou peu accessibles. Les jardins privatifs des pavillonnaires participent également au verdissement des ambiances perçues depuis l'espace public.

Ce verdissement est intéressant notamment dans les nombreuses voies étroites caractéristiques des coteaux dans lesquelles il est difficile de planter des arbres d'alignement. Ce sont principalement les jardins sur rue et la discontinuité du bâti qui assurent cette fonction, l'intérieur des parcelles n'étant pas toujours visible depuis la rue.



3. LES TISSUS

a) Morphologie des voies

(1) Les voies et le relief

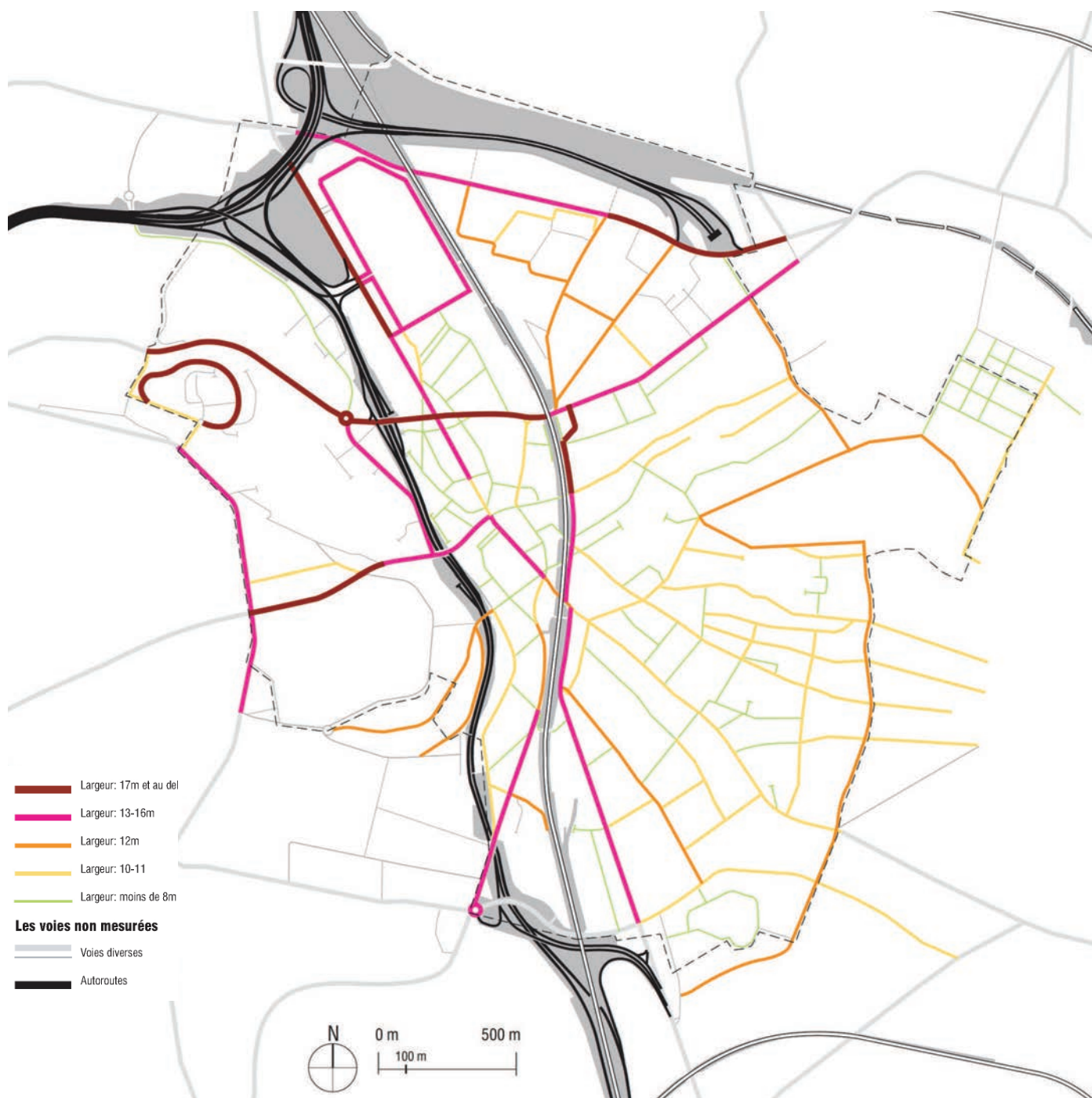


Les voies sur les plateaux et les vallées

(2) Les largeurs de voies et les tissus

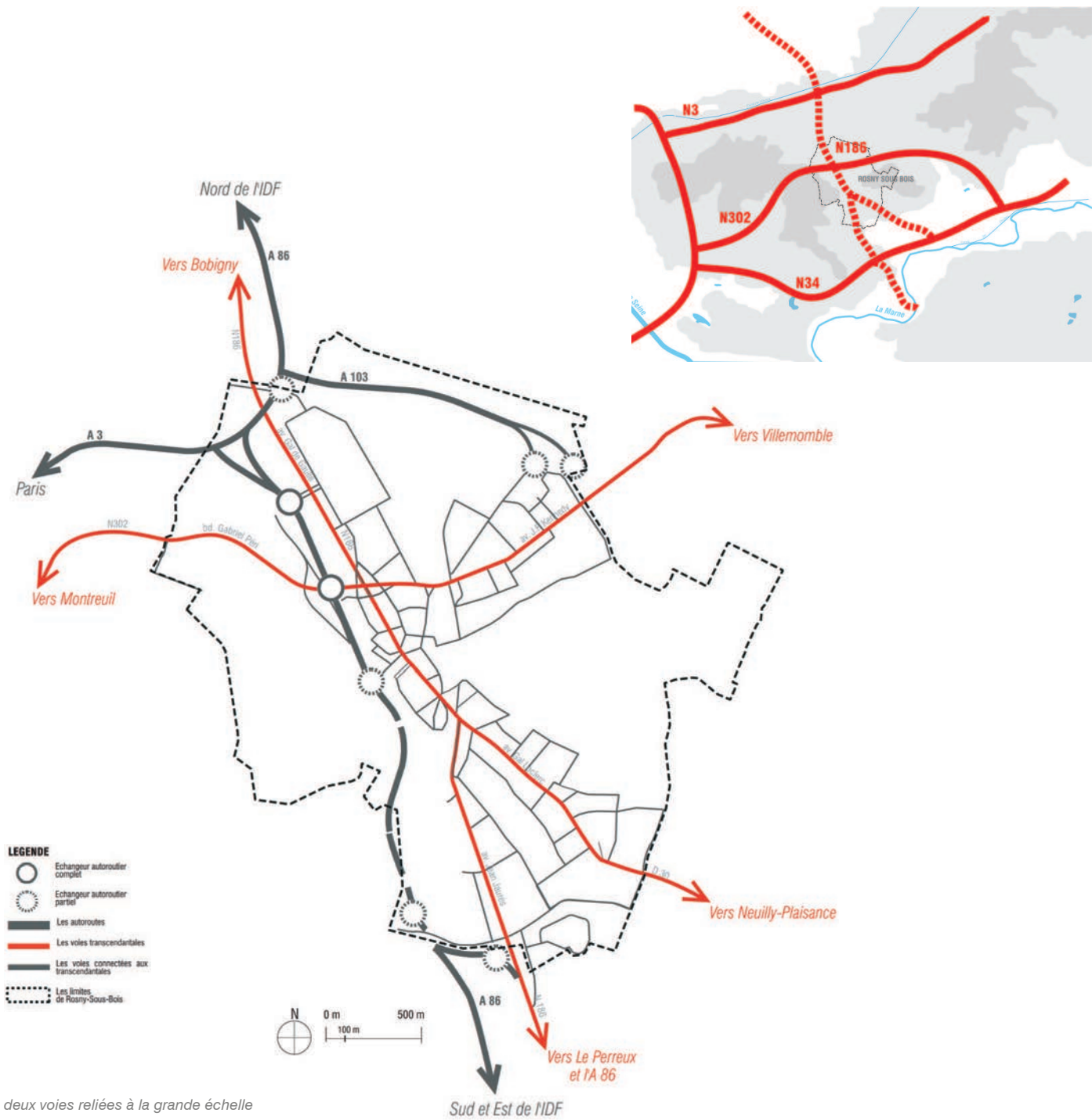
Les différentes dimensions des voies de Rosny-Sous-Bois nous donnent un premier éclairage sur les tissus Ronéens. On peut distinguer trois grands types :

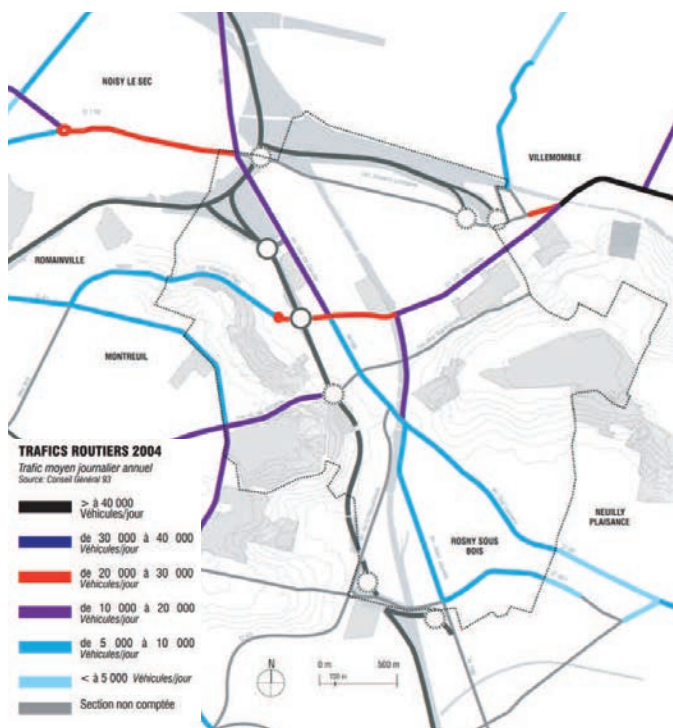
- Les voies transcendantales nationales ou départementales qui étant intercommunales et anciennes traversent des tissus très variés et changent de gabarit selon les séquences. Les voies interquartiers (10-12 mètres) qui ont repris les principaux chemins dans les coteaux et continuent de rejoindre le centre. C'est par elles que se sont développées les premières urbanisations du XIX^e.
- Les voies de desserte internes et anciennes (8 mètres) qui semblent avoir permis de conserver quelques cultures en cœur d'îlot suite aux premières urbanisations. Elles ont également permis un redécoupage des îlots et une densification mineure ensuite.
- Les voies de dessertes internes des grands ensembles et des zones d'activités sont plus larges et moins continues. Elles ne sont pas toujours publiques et finissent souvent en impasses.



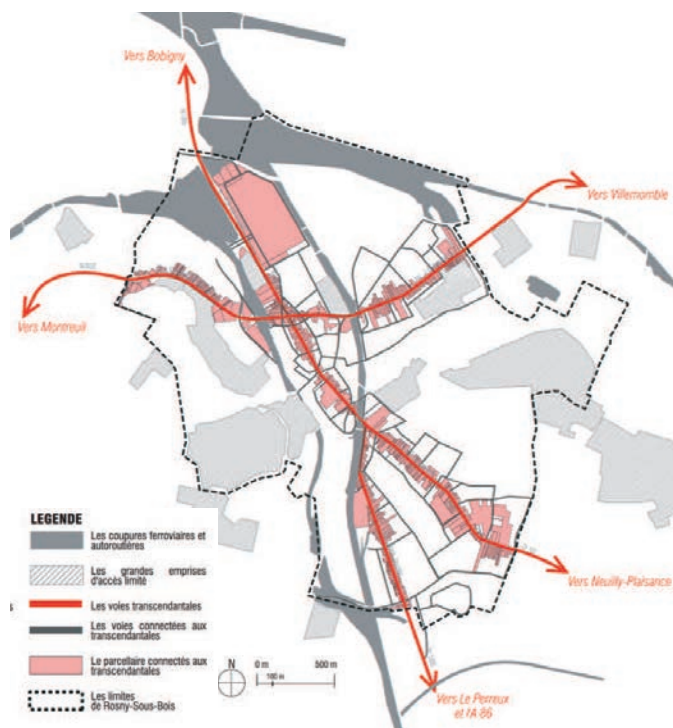
Les voies par largeur

(3) Le cas des nationales

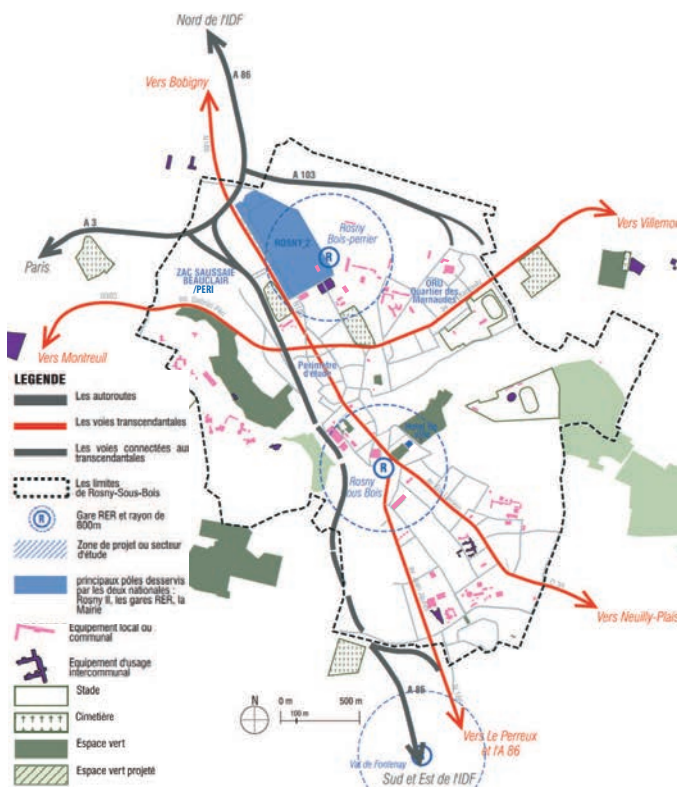




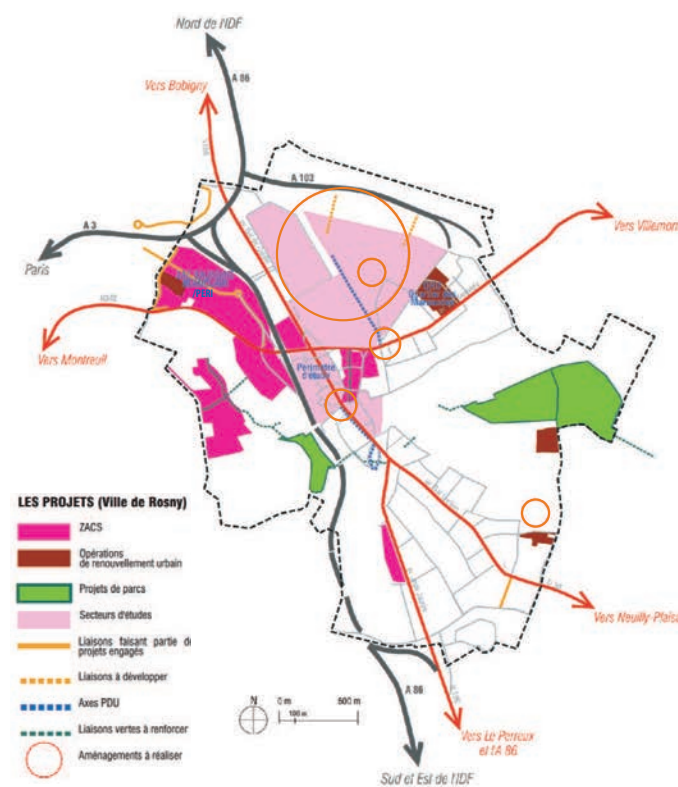
les flux



Deux voies de desserte locale



les pôles et équipements desservis



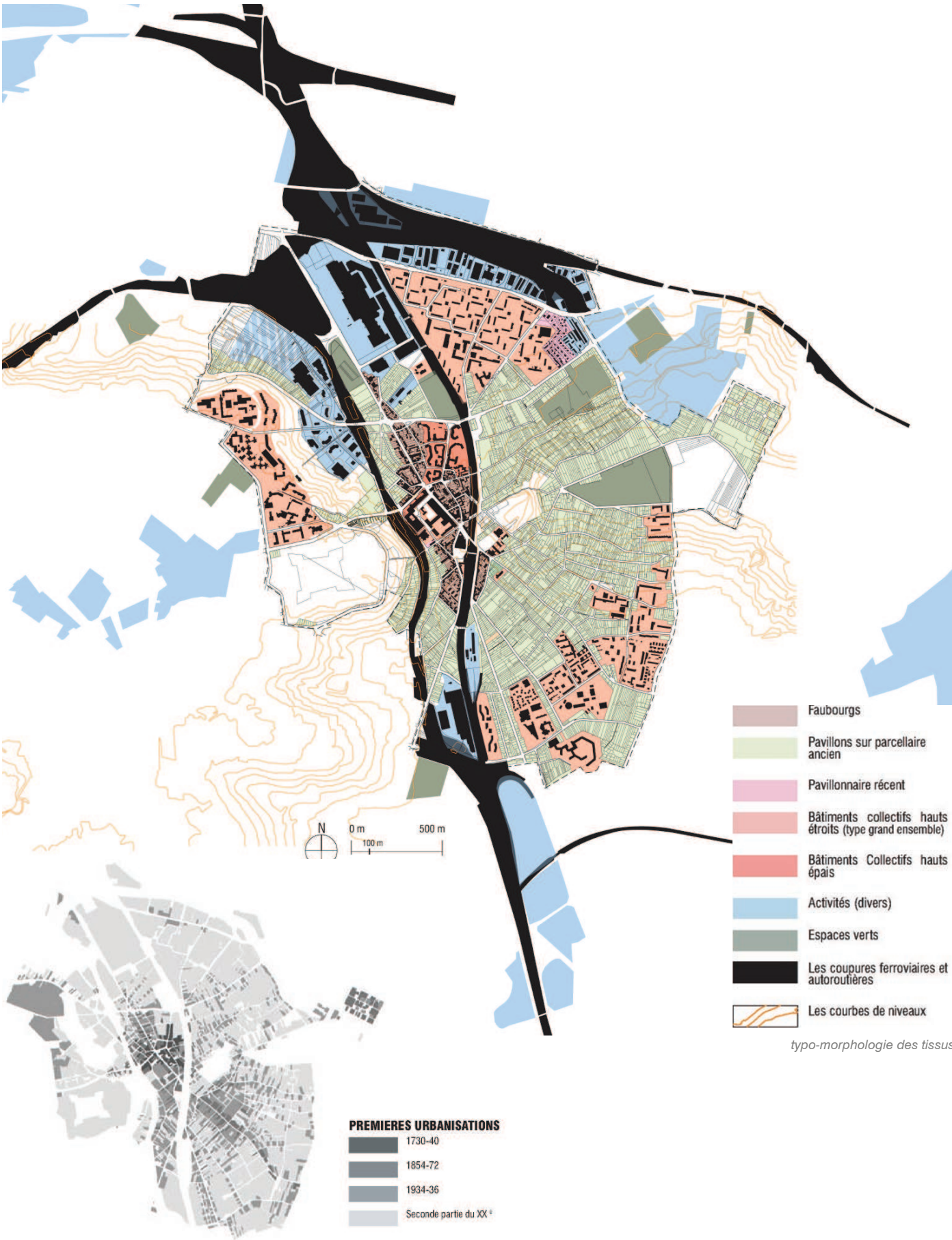
Les projets de la ville



La m 302 entre activités et paysage



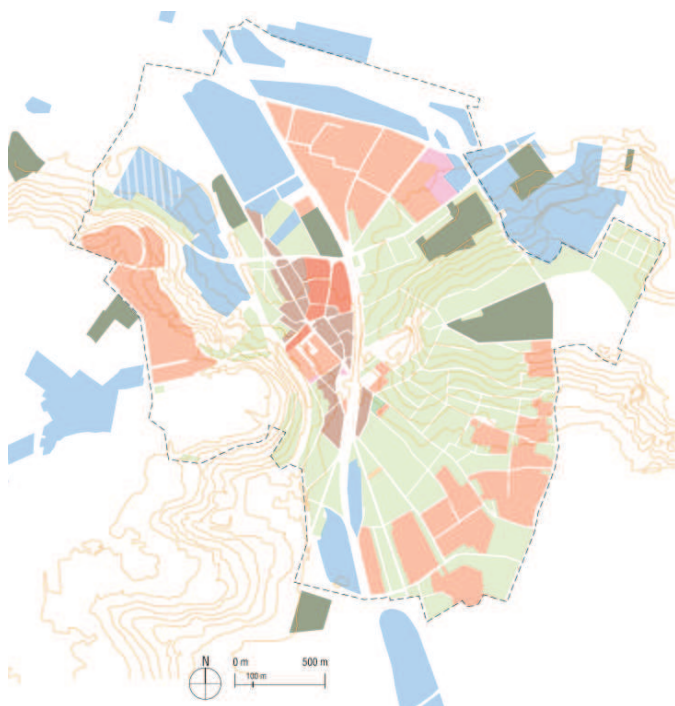
La RN 186 entre centralité et route nationale périurbaine



Parcellaire actuel et périodes d'urbanisation

c) Les grands types morphologiques de Rosny-sous-Bois

(1) L'habitat individuel



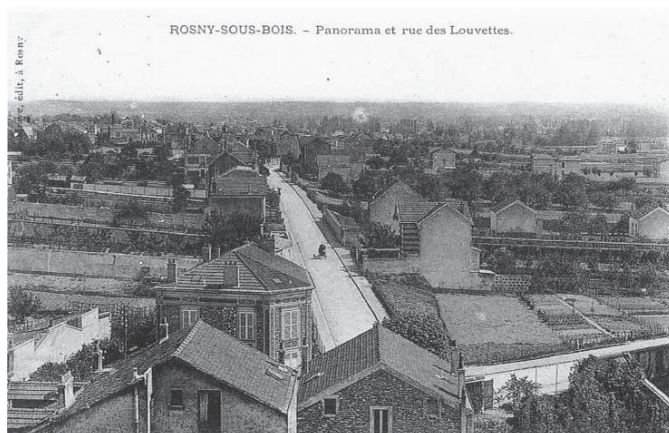
(a) Présentation

 Pavillons sur parcelle ancien

Le type le plus présent en surface au sol occupée reste le pavillonnaire qui a pris place dans les parcelles en lanières issues des anciens terrain agricoles et viticoles de Rosny-Sous-Bois. L'ensemble le plus cohérent couvre et longe les coteaux du plateau d'Avron.

Un ensemble équivalent a été scindé en deux par l'A86 au pied du fort. La caractéristique principale de ce tissu est l'étroitesse des parcelles au regard de la taille des îlots. Ces derniers sont en effet particulièrement vastes. Les pavillons étant positionnés à quelques mètres de la voie, il en résulte de profonds jardins à l'arrière et parfois des parcelles en « wagon » derrière la première couche. Ces dernières sont rarement bâties.

Les densifications en profondeur sont rares et ponctuelles. Les plus récentes ont procédé au regroupement de plusieurs parcelles interrompant la trame ancienne. Les plus anciennes fonctionnent en « Villa ».





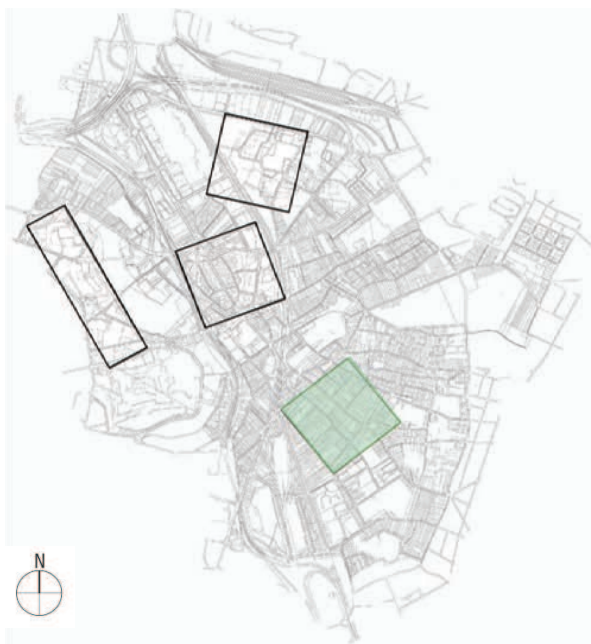
De nombreux pavillons et quelques groupements de pavillons issus des premières urbanisations des coteaux avec l'arrivée du chemin de fer, sont particulièrement remarquables. Souvent construits en meulière, ils proposent des variations dans les types de bâti suivant les secteurs et parfois dans une même rue.

Certains groupes sont plus étroits, d'autres plus au large dans la parcelle. Il semble que cette urbanisation se soit faite au gré des achats de parcelles agricoles le long des voies existantes (voir illustration).

Dans la catégorie des pavillonnaires, un petit ensemble se différencie de la trame agricole.

Il s'agit du lotissement situé sur le plateau d'Avron au Nord. Ce dernier s'est installé sur les traces d'un ancien domaine à la même époque que les lotissements de Neuilly-Plaisance et du Raincy. Ces derniers ont également été établis sur d'anciens parcs ce qui explique leur maillage régulier et le procédé de lotissement. Sur notre ensemble, il en résulte des parcelles très petites sans orientation autre que la desserte sur rue.

(b) Prélèvement sur les pavillonnaires des coteaux



Echantillons	Pavillonnaire
Emprise voirie	24656 m ²
Emprise SNCF	
Emprise Espaces verts	
Emprise Cimetière	
Emprise bâti	51619 m ²
Surface libre	173725 m ²
Emprise parcelles	225344 m ²
CES moyen	0,22
SHON existante	111172 m ²
COS réel	0,49



îlots et voirie



parcellaire



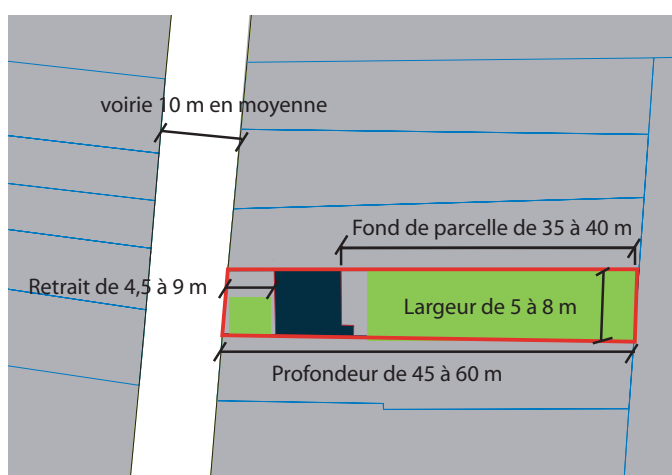
bâti



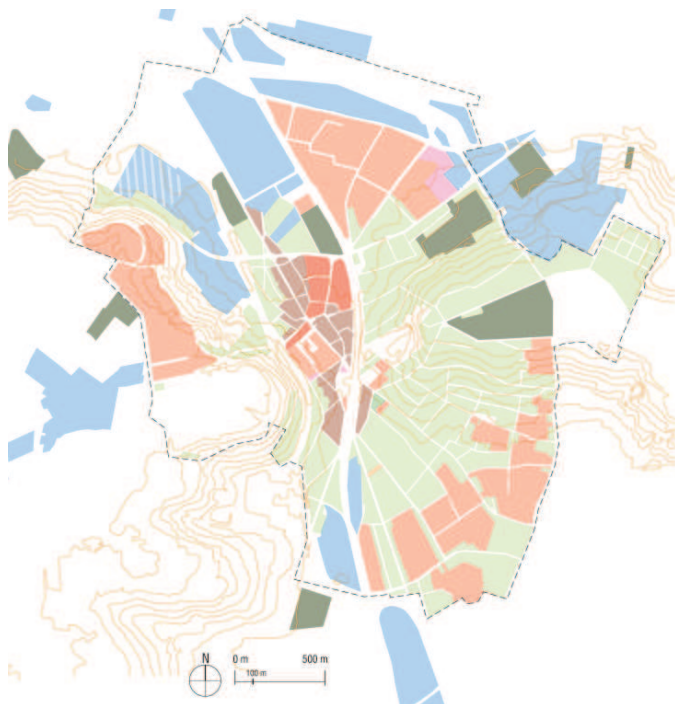
zones pos



Emprise du bâti :	70 m ²
Surface parcelle :	450 m ²
CES :	0,15
COS réel :	0,4
SHON existante :	210 m ²
Hauteur du bâti :	R+2



(2) Le centre ville



(a) Présentation

- Le centre ville ancien aujourd'hui



Le second type de tissu remarquable est celui de l'ancien bourg élargi. Ce dernier ne présente plus de grande cohérence géographique mais reste identifiable notamment le long de la RN186 sur une certaine épaisseur, ainsi qu'aux abords de la gare de Rosny-Sous-Bois. Elle correspond à une urbanisation de type faubourg. Cette densification ancienne s'est faite sur une urbanisation préexistante elle-même issue des parcelles agricoles. Y alternent immeubles de rapport pouvant ponctuellement atteindre 5 étages, maisons de ville parfois importantes, petits immeubles ainsi que des bâtiments ayant eu une vocation agricole ou de petites manufactures. Ces derniers sont souvent des bâtiments en RDC ponctuellement relevés d'un niveau, sur rue par exemple. L'occupation de ces tissus est encore mixte aujourd'hui. Les commerces de bouches et de services y sont très actifs. Quelques entreprises artisanales y subsistent encore.



- Le centre ville de la seconde moitié du 20ème et les dernières opérations

Le tissu ancien qui s'étend au delà de la voie ferrée, le long de la RN 186 a largement été effacé en divers endroits par deux types d'urbanisations. Outre quelques substitutions limitées et ponctuelles, des îlots entiers ont été démolis.

Bâtiments collectifs hauts étroits (type grand ensemble)

Il s'agit premièrement d'une opération des années 70 qui a pris place en plein cœur du centre actif ancien, c'est à dire entre l'ancienne Mairie et l'église, le long de la nationale 186.

Ce groupe de bâtiments composé autour d'un square et d'une place ouverte (la place Carnot), abrite aujourd'hui les principaux équipements culturels de la ville.

Des barres et tours d'habitations allant jusqu'à R+15 bordent partiellement ce vaste îlot. Une galerie de commerce est logée dans les RDC et des porches permettent d'accéder aux équipements depuis les différentes rues.

Cette galerie provoque une certaine rupture, mais la qualité des espaces intérieurs est à relever.



Bâtiments Collectifs hauts épais

Un second ensemble plus vaste et plus récent a fortement modifié la morphologie du centre. Il s'étend actuellement sur quatre îlots préexistants mais dont les voies ont été élargies.

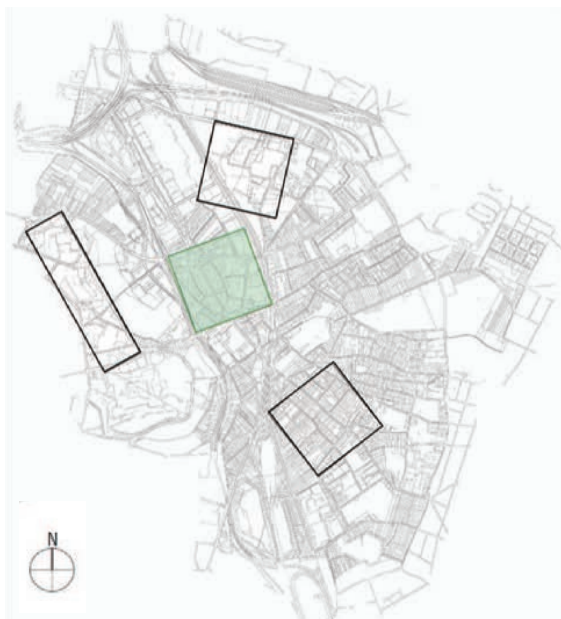
Ces îlots sont bordés d'épais et hauts immeubles (R+5, R+6) qui bordent les voies publiques et s'enroulent autour de jardins collectifs clos.

Chaque îlot est traversé par un passage d'usage public continu sur lequel ouvrent visuellement les jardins. Des commerces ont été prévus en RDC.



Ces opérations ont requis un remembrement important qui a généré de vastes parcelles abstraites du système précédent. L'échelle du bâti, des espaces publics et privés ainsi que les usages s'en trouvent fortement modifiés.

(b) Prélèvements sur le centre ville



Echantillons	Centre ville
Emprise voirie	45778 m ²
Emprise SNCF	2667 m ²
Emprise Espaces verts	
Emprise Cimetière	14740 m ²
Emprise bâti	54130 m ²
Surface libre	132685 m ²
Emprise parcelles	186815 m ²
CES moyen	0,28
SHON existante	223320 m ²
COS réel	1,19

Subdivision Centre ville	
Tissu ancien	Opérations récentes
30001 m ²	15777 m ²
2667 m ²	
14740 m ²	
34996 m ²	19134 m ²
96026 m ²	36659 m ²
131022 m ²	55793 m ²
0,26	0,34
108185 m ²	115135 m ²
0,8	2



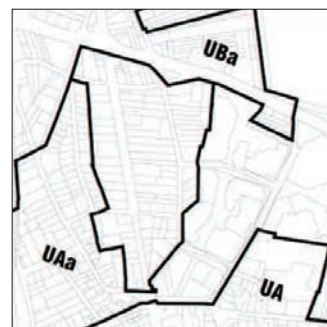
îlots et voirie



parcellaire

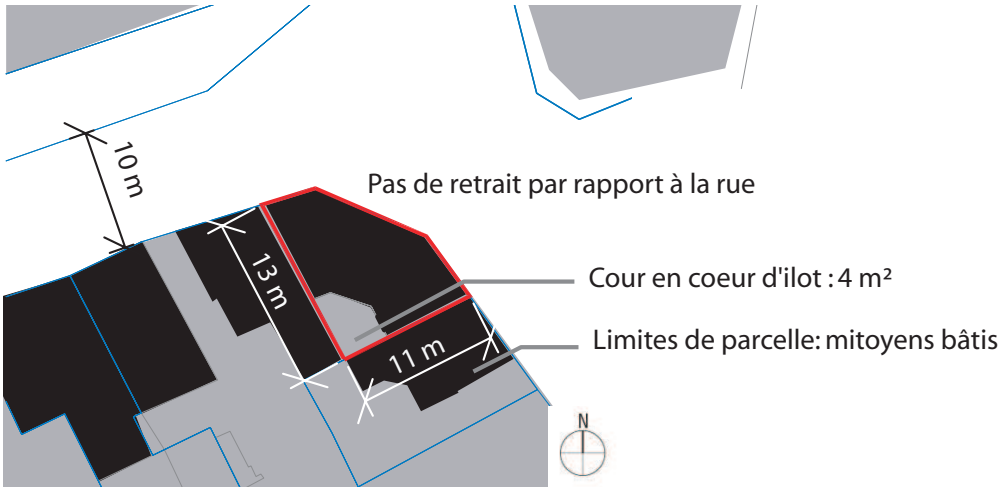


bâti

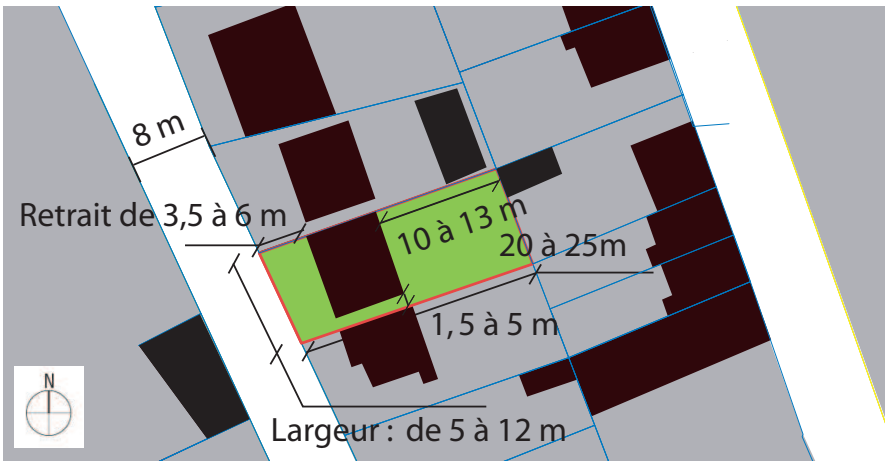


zones pos

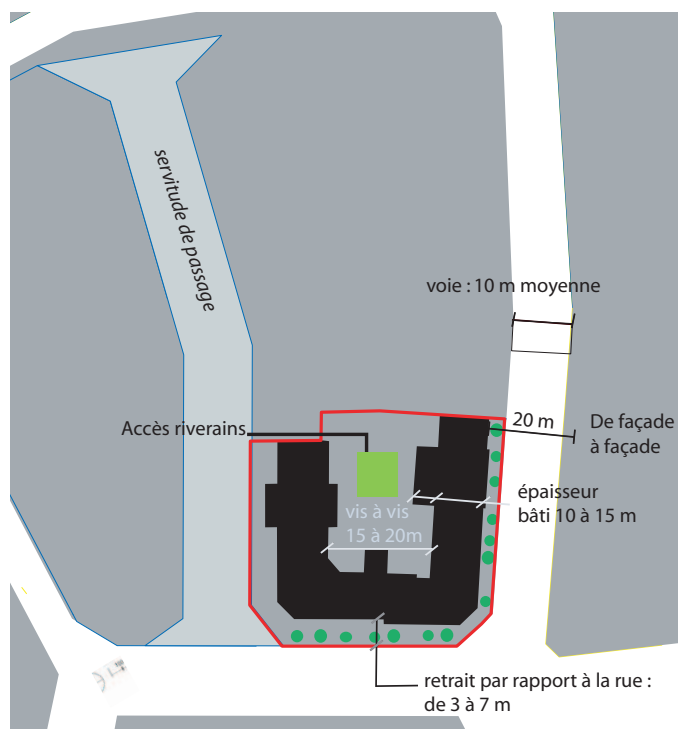
(c) Parcelles type



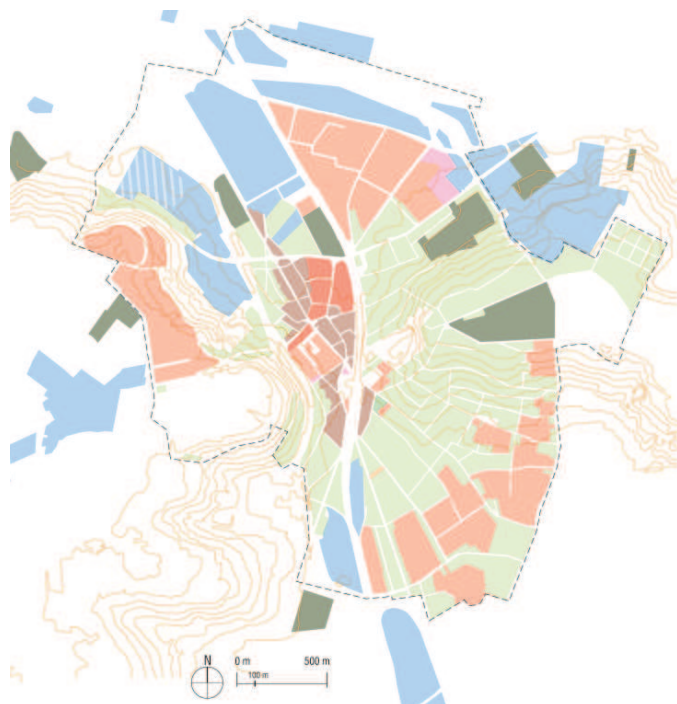
Emprise du bâti :	92 m²
Surface parcelle :	108 m²
CES :	0.85
COS réel :	5.11
SHON existante :	552 m²
Hauteur du bâti :	R+5



Emprise du bâti :	65 m²
Surface parcelle :	250 m²
CES :	0.26
COS réel :	0.52
SHON existante :	130 m²
Hauteur du bâti :	R+1



Emprise du bâti :	1 160 m ²
Surface parcelle :	330 m ²
CES :	3.52
COS réel :	3.48
SHON existante :	130 m ²
Hauteur du bâti :	R+6



(3) Les grands ensembles d'habitat collectif et les équipements

(a) Présentation

 Bâtiments collectifs hauts étroits (type grand ensemble)

Les grands ensembles d'habitat collectif ont principalement été établis selon les disponibilités foncières. A Rosny-Sous-Bois, deux sites importants restaient non urbanisés dans les années 70. Il s'agit de la plaine de Villemomble qui, limitée par les infrastructures ferroviaires, inondable et au Nord n'accueillait pas de cultures. C'est sur cette vaste emprise que se sont installés les ensembles des Marnaudes et de Bois-Perrier perpendiculairement à la voie ferrée de Villemomble. Cet ensemble est constitué d'habitations et d'équipements répartis sur deux secteurs distincts.

Les autres espaces disponibles se trouvaient au Sud-est de la commune entre la limite de l'urbanisation depuis le centre et la limite communale. Cette dernière avait été bâtie sur une faible épaisseur face au lotissement de Neuilly-Plaisance. Ce second ensemble se trouve être beaucoup plus morcelé en raison de cultures ponctuelles préexistantes qui profitaient de l'orientation sud des coteaux. Les bâtiments se sont implantés dans le sens de la pente.

Ces multiples ensembles ont été bâtis par « poches ». Certains fragments n'ont accueilli que du logement, d'autres des équipements. Certains sont mixtes. Les dernières opérations qui ont concerné des équipements (Lycées), présente une variation dans la forme urbaine : il ne s'agit plus de plusieurs bâtiments répartis sur une grande parcelle, mais d'un « objet » monolithe placé au milieu de la parcelle.

D'autres ensembles légèrement postérieurs se sont implantés aux marges du plateau de Romainville. Il s'agit des ensembles



de la Boissière. Hormis l'ensemble construit sur les terrains de l'ancienne redoute, le plateau actuel s'est principalement urbanisé sur des parcelles agricoles et souvent déjà bâties. Les premiers ensembles sont des exemples de modèles architecturaux du XX^e : architecture proliférante, tours... les suivants qui se sont constitués par ZAC se rapprochent des ensembles récents du centre-ville.

L'ensemble de ces urbanisations issues de la seconde moitié du XX^e siècle ont en commun de grandes parcelles, un réseau de voies internes, des espaces d'usage collectif, des espaces verts intéressants visibles depuis l'espace public.



(b) Prélèvements

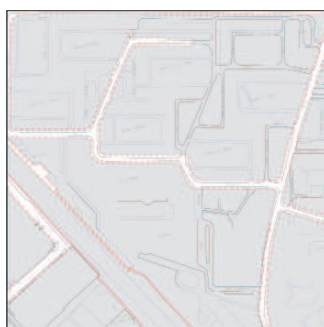
- Bois-Perrier



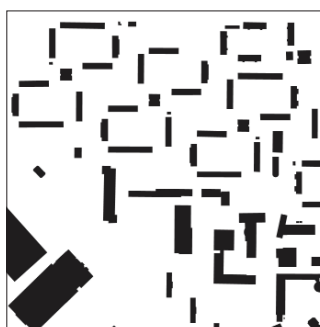
Echantillons	Bois Perrier
Emprise voirie	24300 m ²
Emprise SNCF	15205 m ²
Emprise Espaces verts	
Emprise Cimetière	
Emprise bâti	40523 m ²
Surface libre	107101 m ²
Emprise parcelles	210495 m ²
CES moyen	0,49
SHON existante	226253 m ²
COS réel	1,07



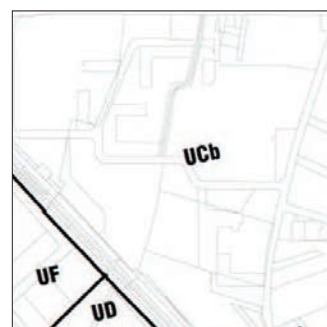
flots et voirie



parcellaire



bâti



zones pos

- Boissière



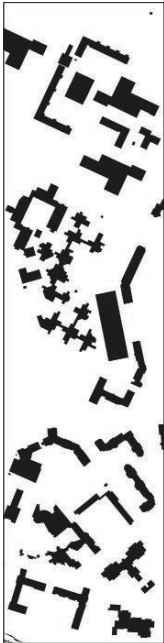
Echantillons	Boissière
Emprise voirie	28755 m²
Emprise SNCF	
Emprise Espaces verts	19031 m²
Emprise Cimetière	
Emprise bâti	51380 m²
Surface libre	150834 m²
Emprise parcelles	202214 m²
CES moyen	0,25
SHON existante	214912 m²
COS réel	1,06



îlots et voirie



parcellaire



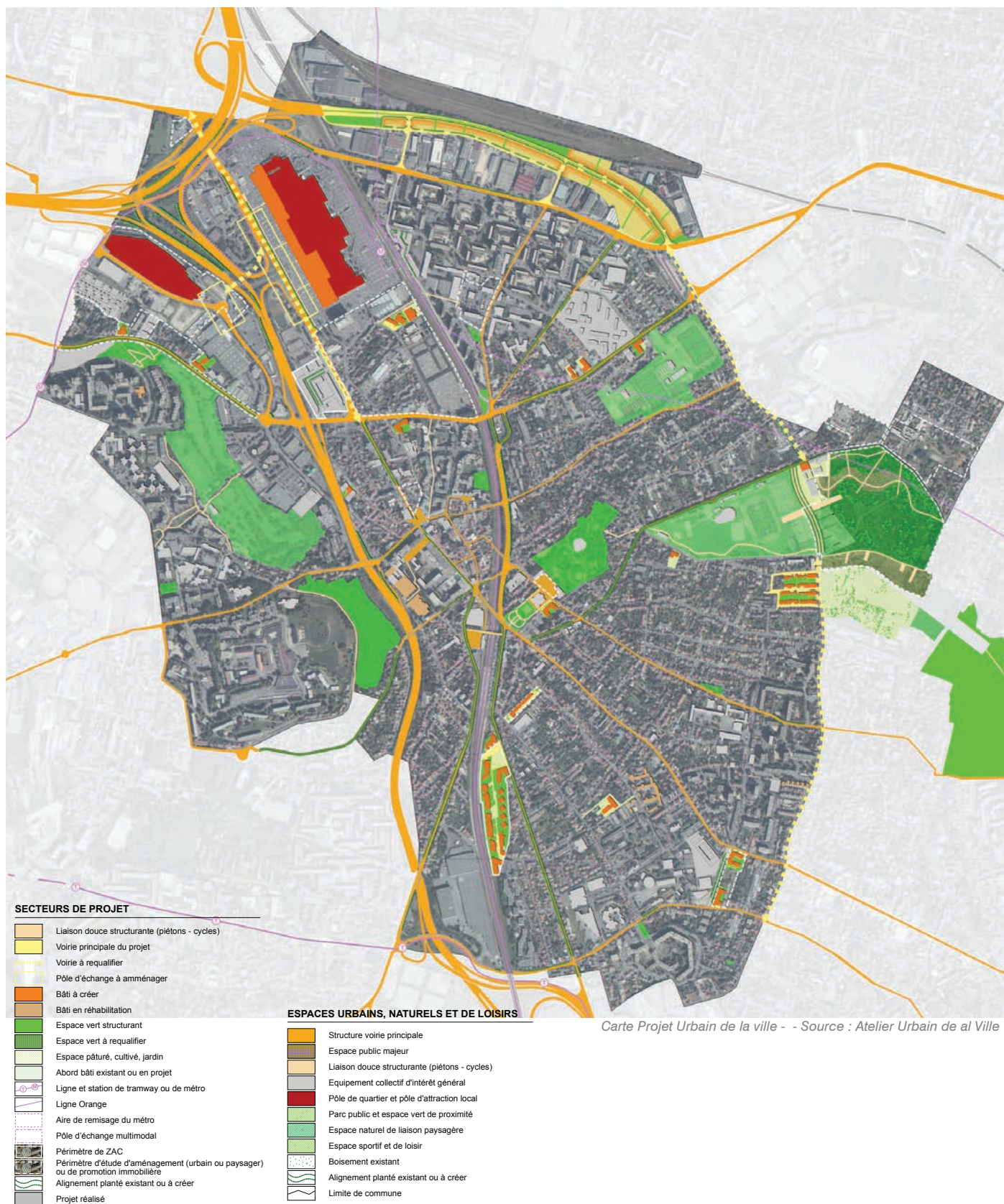
bâti



zones pos

4. LES PROJETS

a) La carte du Projet Urbain de la ville



b) Les projets Urbains

(1) Etudes

(a) Secteur centre ville :

Le secteur du centre ville est couvert par un périmètre de sauvegarde du commerce. La qualité de l'espace public participe grandement à l'attractivité d'un centre ville. Aujourd'hui cet espace public est peu lisible et les fonctionnalités de chaque espace ne sont pas optimisées.

Une étude sur le devenir des places Carnot et de l'église Sainte Geneviève est à mener pour :

- offrir un espace de verdure en cœur de ville
- améliorer la visibilité et l'accès aux équipements situés autour de la place Carnot
- moderniser le marché du centre ville
- réorganiser et réévaluer l'offre de stationnement en centre ville et globaliser l'offre de surface et de sous-sol

(b) Etude secteur Nord

Pour accompagner les choix de l'Etat et de la Région sur les tracés de transport en commun lourd tels que la Ligne 11 et le Grand Paris Express, la Ville a réalisé une étude urbaine sur le secteur Nord de son territoire communal. Cette étude permet de dégager des orientations d'aménagement et de développement permettant de tendre vers une Ville intense autour des gares.

Deux secteurs de développement urbain ont pu être identifiés. Il s'agit du secteur Gabriel Péri/Saussaie Beauclair et du secteur Grand Pré.

Deux secteurs connaissent d'avantage une réorganisation des fonctions et de l'espace. Il s'agit des secteurs Mongolfier et du Parking de Rosny 2.

Enfin, les terrains de l'Etat permettent une articulation entre les deux centres commerciaux à la fois sur le plan programmatique et fonctionnel.

A l'horizon 2030, l'ensemble de ces secteurs pourraient contribuer à la constitution du Cluster Descartes si la ligne de « réseau complémentaire » est financée.

La traduction Rosnéenne du Cluster Descartes pourrait être la suivante :

- valorisation et création des structures végétales participant à la constitution d'une ville durable
- développement de la logistique urbaine et de la distribution de matériaux de construction/rénovation
- création de quartiers multifonctionnels participant à l'intensification urbaine autour des gares.
- création d'un nouveau maillage et aménagement de l'existant facilitant l'utilisation de mode doux vers les gares

(c) Les zones susceptibles d'accueillir un SMR

Avec l'arrivée de la ligne Orange et de la ligne 11 sur son territoire, la Ville de Rosny-sous-Bois devrait accueillir deux sites de maintenance et de remisage des transports en commun.

Le site situé face à Rosny 2 et accueillant actuellement une partie des services de l'Etat (ex DDE) et du Conseil Général (DVD) devrait à terme recevoir le centre de maintenance et de remisage de la ligne 11. Néanmoins, au regard de la rareté du foncier, du fait de l'existence d'emploi sur ce secteur et du positionnement en trait d'union de ce site par rapport à ceux de Domus et de Rosny 2, il convient d'insérer ce projet dans un projet plus global d'aménagement.

Ce questionnement est similaire sur le secteur de la Garenne. Il s'agira de conférer à ce site une vocation mixte et en complémentarité avec le site Péripole de Val de Fontenay. Un développement en superstructure sur le projet de SMR de la ligne Orange est à l'étude ainsi que la recherche de non perte d'emploi sur ce secteur étant donné que le site de la garenne engendre environ 300 emplois au jour d'aujourd'hui.

(d) Etude du secteur Brément

Secteur à la lisière avec la ville de Noisy-le-Sec et à proximité de la future station de métro Londau/Domus, il fait l'objet de réflexion qu'en à son développement et à sa destination.

(e) Etude de définition et production d'un plan guide sur le secteur Grand Pré :

Le périmètre d'étude s'étend sur 11 hectares et se situe à la charnière entre deux pôles : le centre ville et le centre commercial Rosny 2. Les objectifs poursuivis sont de réorganiser les déplacements au sein de cet espace, de recréer un front urbain mixte (logements et bureaux) le long de l'avenue De Gaulle en réponse à l'opération des portes de Rosny, et d'anticiper sur l'évolution de ce quartier consécutive à l'arrivée potentielle de la Ligne de métro 11.

(2) Projet d'espaces verts ou d'espaces publics

(a) Projet de Parc intercommunal du Plateau d'Avron

La création du Parc intercommunal du Plateau d'Avron fait parti intégrante de la valorisation des structures végétales existantes sur Rosny.

Situé dans le prolongement du parc des coteaux d'Avron (Neuilly-Plaisance) le parc du plateau d'Avron, ancienne zone d'exploitation de gypse (carrières) fait l'objet d'une classification Natura 2000 ce qui atteste de son intérêt écologique.

Afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux de cet espace, la Ville travaille avec un bureau d'étude constitué de paysagistes, d'écologues et de géotechniciens pour imaginer le parc de demain. Les enjeux d'aménagement de cet espace sont multiples :

- Intégrer l'aménagement du parc dans une réflexion plus globale de réorganisation du stade Letessier et de ses abords.
- Réussir à créer des liaisons entre les territoires de Rosny-sous-Bois et de Neuilly-Plaisance et dépasser les coupures urbaines existantes comme la rue des Fauvettes.
- Accompagner le développement du milieu « naturel » dans certains secteurs à enjeu en terme faunistique ou floristique.
- Aménager des espaces de récréation selon les besoins de la population.
- Le projet, si les financements auprès de nos partenaires (Conseil Régional d'Ile-de-France et Conseil Général 93) sont assurés, pourrait concerner dans une première phase de réalisation l'assiette foncière des parcelles de l'entreprise Lafarge (environ 10ha).

(b) Projet de requalification ou de création de voirie

L'intervention sur les espaces publics répond aux principes :

- de réduction de l'espace consacré à l'automobile au profit de l'espace piéton et du traitement paysager des voies.
- de sécurisation de l'espace public par la création de dispositifs de réduction de la vitesse et d'amélioration de l'éclairage public
- de développement des modes doux, en offrant une place confortable aux piétons et aux cyclistes.

Les principaux projets répondant à ces principes sont :

- La mise en sens unique de la rue Maryse Bastié (retour via la rue Nungesser et Coli), avec élargissement des trottoirs, positionnement de l'éclairage sur le domaine public, mise en place de stationnement et plantations d'arbres le long de la voie.
- La mise en sens unique de la rue du Général Leclerc, avec création d'une piste cyclable (MO Conseil Général du 93)
- La création du barreau Missak Manouchian, avec création de places de stationnement, plantation d'arbre et piste cyclable (MO Conseil Général du 93)
- La création du mail messenger : espace complètement piéton, il permet de desservir des équipements publics (gymnase, terrain de proximité, école, collège), le futur centre culturel et culturel ainsi que le cinéma UGC. Son traitement paysager ainsi que son épaisseur et la mise en place d'éclairage public jusqu'à présent inexistant permettent de qualifier ce lieu.
- Le réaménagement de la rue Claude Pernès permet par

le biais de chicane et de plantation d'arbres de réduire la vitesse de circulation sur cet axe ; Par ailleurs, une attention particulière est portée sur la restitution du nombre de place de stationnement.

- La rue Victor Hugo fait l'objet d'une étude pour la mise en place d'une zone apaisée aux abords de la futures éco école maternelle. Par ailleurs, une liaison piétonne via une parcelle maraîchère permettra de faciliter les modes doux pour se rendre à l'école depuis la ZAC de la Mare Huguet.

(3) En cours de réalisation

(a) ZAC Saussaie-Beauclair/ ZAC Gabriel Péri

La ZAC Saussaie Beauclair a été créée en mars 1995 et s'étend sur 12 hectares. A ce jour, cette opération à vocation plutôt économique accueille aujourd'hui un immeuble d'activités à hauteur du rond point de Lisbonne ouvert (en 2002), le centre commercial Domus (ouvert en 2006), la réserve du magasin Alinéa (ouvert en 2006) et un programme de 57 pavillons pour l'accueil des gens du voyage (en 2007).

Le PLU de 2009 ayant classé ce secteur en zone UF, seule une activité commerciale n'est possible à ce jour.

La ZAC a été créée en juillet 2010. Cette ZAC bordant le boulevard Gabriel Péri selon une épaisseur variable allant est d'une superficie de 4,5 hectares. Le programme prévisionnel de 28 400 m² de SHON a une forte dominante « habitat ».

Il vise à :

- répondre aux besoins en logements de la ville
- renforcer les liens inter-quartiers, en favorisant un axe transversal nord/sud pour désenclaver le quartier de la Boissière
- renforcer l'offre en équipements et commerces de proximité
- traiter le boulevard Péri afin de lui donner un caractère plus urbain

Avec l'arrivée de la ligne 11 du métro les ZAC Gabriel Péri/ Saussaie Beauclair, voient leur programmation initiale évoluée. En effet, alors que ces ZACS étaient pensées au départ comme des pôles soit d'habitat, soit d'activités sont réinterrogées pour créer de véritables quartiers et pour permettre la formation d'un lien urbain entre la station de métro Londau/ Domus et le centre ville.

(b) ZAC Mare Huguet

La ZAC de la Mare Huguet a été créée le 24 mai 2007, sous l'impulsion du 1er ministre Jean-Louis Borloo dans le cadre de la mobilisation des terrains de l'Etat en faveur de la production de logements.

Elle se situe au sud de la gare RER Rosny-sous-Bois le long des

voies ferrées et représente une superficie de 3,1 hectares. Elle est bordée au nord par la rue de la Prévoyance, au sud par la rue Pascal et la cité des Longue Raie, à l'est par le tissu pavillonnaire de l'avenue Jean Jaurès et à l'Ouest par les voies ferrées.

Le dossier de réalisation a été approuvé le 17 décembre 2009.

Aujourd'hui, le programme de réalisation est de 45 000 m² de SHON répartie de la façon suivante :

• Logements sociaux	5 500 m ²
• Logements en accession	24 000 m ²
• Logements spécifiques <i>(Résidence service et résidence étudiante)</i>	7 500 m ²
• Bureaux	8 000 m ²

Par ailleurs le projet prévoit la création d'une rue jardin en cœur de quartier et d'un vaste espace public (place et square) au nord du site permettant notamment d'offrir une bonne lisibilité aux commerces qui seront situés en pied d'immeuble et d'ouvrir ce nouveau quartier au reste de la Ville.

(c) Opération Casanova

La résidence du Bois d'Avron dite « CASANOVA » est située à l'Est de la ville de Rosny-sous-Bois, à la limite de Neuilly-Plaisance.

Le projet de rénovation urbaine envisagé comprend deux volets :
1er volet : un programme de rénovation urbaine, consistant en la complète démolition du bâti existant et la construction de nouveaux logements et en une restructuration des voiries :

- Construction de 14 bâtiments soit 115 logements
- Démolition de 92 logements
- 20 pavillons vendus prioritairement aux locataires
- Création d'une voirie nouvelle et réfection des voiries existantes afin de désenclaver le quartier.

2ème volet : un projet de développement social visant à une meilleure insertion sociale de la population et à une mixité sociale

(4) Opérations récentes achevées

(a) ZAC Portes de Rosny

La ZAC des Portes de Rosny a été créée en avril 2006 et totalise 2,2 hectares. Elle est bordée par l'avenue De Gaulle à l'est, l'A86 à l'Ouest, le cimetière au nord et le boulevard Gabriel Péri au sud. Le programme de réalisation est de 45 717 m² de SHON répartie de la façon suivante :

• Logements	19 330 m ²
• Logements spécifiques	12 801 m ²

(Résidence hôtelière et résidence étudiante)

• Bureaux/Activités	11 879 m ²
• Commerces	1 287 m ²
• Equipement petite enfance	420 m ²

(b) Opération de rénovation urbaine Jean Mermoz :

L'opération de rénovation urbaine Jean Mermoz est en cours d'achèvement.

Cette transformation a consisté en la démolition de deux barres A1 et A2 représentant 141 logement, par la construction de 169 logements (89 PLUS/PLAI, 80 PLS), par le repositionnement des commerces et de la place Saint-Exupéry sur la rue Jean Mermoz, par la création d'une salle de sport et d'une nouvelle rue.

Actuellement, l'évolution de ce quartier se poursuit par la résidentialisation de cet ensemble ainsi que par la création d'un projet d'accession sociale à la propriété en cœur de la résidence.

Enfin, afin de compléter la rénovation de ce quartier, la Ville a entrepris la réhabilitation de l'école Jean Mermoz.

(5) Grands secteurs de constructions privées

Suite à l'approbation du PLU de 2009, quatre secteurs de développement ont pu être identifiés sur la commune :

- l'axe Kennedy/ Péri
- le centre ville (rue Hussenet, rue Saint-Denis, ilot Garnier)
- le secteur Missak Manouchian (rue Lavoisier, rue Leclerc, rue Missak Manouchian). Programme accompagnant la voie nouvelle Missak Manouchian ainsi que le pôle d'équipement situé au sud de la commune et comprenant notamment le nouveau lycée professionnel Jean Moulin
- l'axe Jean Jaurès

Les projets situés à proximité de l'axe Jean Jaurès tout comme ceux situés au sud du boulevard Kennedy pose la question de la jonction entre habitat pavillonnaire et habitat collectif de zone dense.

5. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX

Un site géographique exceptionnel

- La ville de Rosny-sous-Bois possède des atouts géographiques évidents, de par la structure et la morphologie mêmes de son territoire, un territoire en pleine expansion, à proximité de la capitale.
- Il apparaît nécessaire de réfléchir à l'optimisation de ses atouts, de façon à la mettre davantage en valeur. Son site géographique est exceptionnel, sa mise en valeur peut être davantage exploitée.

Une desserte renforcée qui place Rosny au coeur de la métropole

- Création d'un hub de transport au niveau de la station Rosny-Bois-Perrier qui questionne l'urbanisation des zones limitrophes
- La station Londeau Domus de la ligne 11, création d'une nouvelle centralité et d'un quartier mixte.
- Il apparaît nécessaire de travailler sur les liaisons modes doux «actifs» vers les gares existantes et futures et de mettre en synergie les différents quartiers.

Un patrimoine architectural à valoriser

- Le patrimoine architectural est à valoriser : centre bourg, habitat pavillonnaire encore bien présent et témoins de l'histoire de la ville.

Des entrées de ville à restructurer

- Aménagement des routes nationales, notamment RN302 et RN186

Un pôle économique d'échelle régionale dont il faut améliorer l'image dans la ville à travers notamment:

- l'aménagement de l'espace public
- la création de liens piétons entre Rosny 2, Domus, le centre ville