



PLU de Montrouge

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

PLU approuvé par délibération du Conseil Territorial du 27 septembre 2016

PLU mis à jour par arrêté du 16 décembre 2019

Sommaire

1. OAP 1 – le secteur Marne-Brossolette.....	5
1.1. Le site et les enjeux.....	5
1.2. Les principes d'aménagement.....	7
2. OAP 2 – l'avenue Aristide Briand.....	11
2.1. Le site et les enjeux.....	11
2.2. Les principes d'aménagement.....	13
3. OAP 3 – les abords des nouvelles stations de transports en commun.....	22
3.1. Le site de la future gare du Grand Paris Express Châtillon-Montrouge	22
3.2. Le site de la future station Verdun Sud (nom provisoire) .	24

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) complètent le dispositif réglementaire du Plan Local d'Urbanisme. Elles permettent de préciser les grandes lignes directrices de l'aménagement de certains secteurs.

Etablies dans le respect des orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), elles constituent l'un des instruments de la mise en œuvre du projet communal.

Les articles L.151-6 et L.151-7 encadrent le contenu des OAP. Il est précisé que les OAP comprennent, en cohérence avec le PADD, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

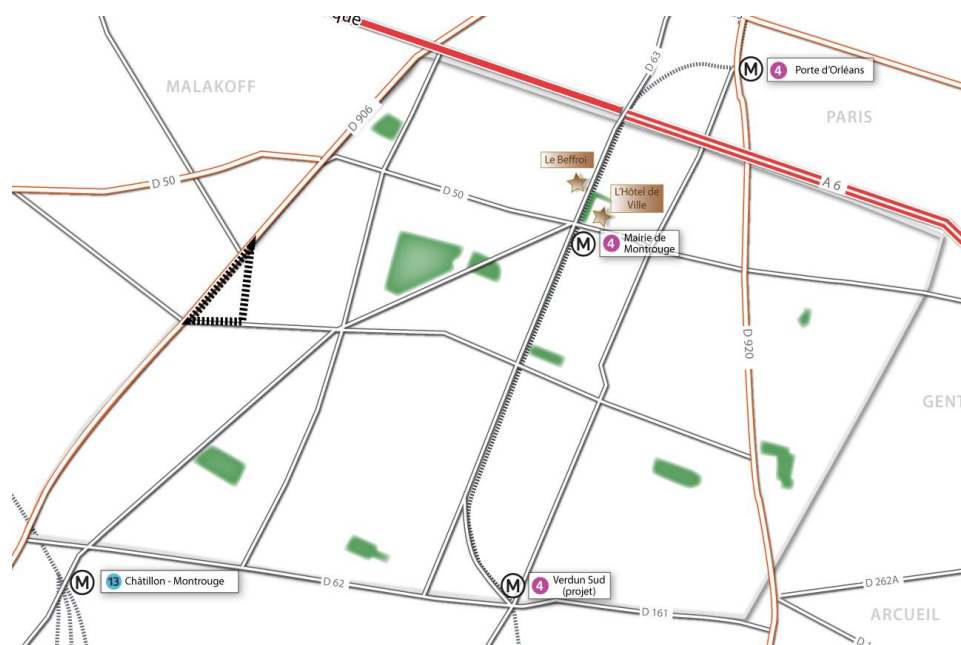
Les OAP sont opposables aux opérations de construction et d'aménagement réalisées, qui doivent être compatibles avec les principes qu'elles définissent.

A Montrouge, des OAP sont définies sur les 4 sites suivants :

- 1- Le secteur Marne-Brossolette,
- 2- L'avenue Aristide Briand,
- 3- Le pôle Châtillon-Montrouge,
- 4- Les abords de la future station Verdun Sud (nom provisoire).

1. OAP 1 – le secteur Marne-Brossolette

1.1. Le site et les enjeux



Localisation du secteur d'OAP

Le site Marne-Brossolette se situe sur la façade Ouest de la commune, en limite avec Malakoff. Il constitue l'une des entrées de Montrouge. Le périmètre de l'OAP est délimité par l'avenue de la

Marne, l'avenue Verdier et l'avenue Pierre Brossolette, constituant l'une des artères structurantes de la commune et un axe « vitrine ».



Vue depuis l'avenue Pierre Brossolette – Source : Google maps

Le secteur bénéficie d'une bonne desserte routière mais aussi en transports en commun. Situé entre les stations de métro Mairie de Montrouge (ligne 4) et Châtillon-Montrouge (ligne 13), un arrêt de bus sur l'avenue Pierre Brossolette permet également d'emprunter les lignes 294 (de Igny RER à Châtillon-Montrouge) et 195 (de Robinson RER à Châtillon-Montrouge).

Caractérisé par la diversité de ses fonctions, le site comporte des habitations, essentiellement collectives, des activités, notamment tertiaires et liées à l'automobile, mais aussi des commerces, principalement situés sur l'avenue Pierre Brossolette.



*Habitations vues depuis l'avenue de la Marne
– Source : Google maps*



*Habitations et garage vus depuis l'avenue
de la Marne – source : Google maps*

A Montrouge, ville totalement constituée, les évolutions urbaines ne peuvent se faire que par renouvellement. Dans ce contexte, le site Marne-Brossolette qui abrite notamment des constructions dégradées et des cellules commerciales vacantes constitue un secteur potentiellement mutable. Par ailleurs, les espaces publics de cet espace d'entrée de ville manquent de qualité.



Commerces vacants sur l'avenue Pierre Brossolette – Source : Google maps

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), l'OAP vise à :

- ❖ Valoriser le potentiel foncier que constitue ce secteur,
- ❖ Améliorer l'image de l'entrée de ville et de l'axe « vitrine » de l'avenue Pierre Brossolette,
- ❖ Maintenir la mixité des fonctions propre à cet îlot, et, plus largement, caractéristique de l'identité montrougiennne.

1.2. Les principes d'aménagement

1.2.1. Déplacements

Le secteur Marne-Brossolette bénéficie de sa proximité immédiate avec l'avenue Pierre Brossolette, artère structurante du territoire montrougien, permettant de relier la commune du Nord au Sud. Marquée par une ambiance routière, l'avenue compte deux voies dédiées aux automobiles et deux voies réservées aux bus mais aucun aménagement dédié ne permet aux cyclistes de se déplacer aisément et en sécurité.



Avenue Pierre Brossolette – Source : Google maps

Les principes d'aménagement définis dans l'OAP pour l'avenue Pierre Brossolette consistent donc à :

- ❖ **Améliorer le partage de la voirie**, entre les différents modes de transports : voiture, transport en commun et vélo ;
- ❖ Envisager, en tenant compte du gabarit de la voie, la **création de liaisons cyclables sécurisées**, permettant de renforcer le réseau communal.

Les aménagements sur l'avenue Pierre Brossolette devront se faire en cohérence avec Malakoff et le département des Hauts-de-Seine.

A l'Est du secteur Marne-Brossolette, l'avenue de la Marne, voie secondaire se compose de deux voies permettant des dessertes internes. Sur cette partie de l'avenue, aucun aménagement cyclable n'existe et la voie est en partie occupée par du stationnement non autorisé. Les circulations piétonnes comme l'entretien de l'espace public sont rendus difficiles et peu lisibles par les ruptures d'alignement des constructions.



Organisation de l'avenue de la Marne –
Source : Google maps

Exemple de rétrécissement du trottoir –
Source : Google maps

Les principes d'aménagement définis dans l'OAP pour l'avenue de la Marne consistent donc à :

- ❖ **Améliorer le partage de la voirie**, entre les différents modes de transports : voiture, transport en commun et vélo ;
- ❖ Envisager, en tenant compte du gabarit de la voie, la **création de liaisons cyclables sécurisées**, permettant de renforcer le réseau communal ;
- ❖ **Repenser les espaces de circulation piétonne** : harmonisation de la largeur des trottoirs et amélioration de leur traitement et entretien.

1.2.2. Développement urbain

Le secteur Marne-Brossolette comporte des constructions dégradées, dont la mutation constitue un potentiel de renouvellement intéressant. Il s'agit donc de permettre la transformation des bâtis existants (de leur réhabilitation à des démolitions-reconstructions) tout en garantissant le maintien de la diversité des fonctions urbaines existantes. Les opérations futures devront être mixtes : logements, bureaux, commerces...

Par ailleurs, le front bâti de l'avenue Pierre Brossolette, axe « vitrine » de la commune est marqué par des discontinuités, des ruptures de hauteurs entre les bâtiments essentiellement.

Les principes d'aménagements définis dans l'OAP consistent donc à :

- ❖ **Favoriser la mutation des constructions** dégradées dans l'ensemble de l'îlot ;
- ❖ **Requalifier le front bâti de l'avenue Pierre Brossolette** par une harmonisation de la hauteur des constructions ;
- ❖ **Mettre en valeur les rez-de-chaussée commerciaux** existants sur l'avenue Pierre Brossolette. Cette orientation vise à la fois le maintien de la mixité de fonctions et l'amélioration du paysage d'entrée de ville.

1.2.3. Composition paysagère et insertion dans la trame verte

Le secteur Marne-Brossolette comprend **trois alignements d'arbres** : le long de l'avenue Pierre Brossolette, de l'avenue de Verdier et de l'avenue de la Marne. L'OAP vise leur préservation tant pour leurs valeurs paysagère qu'écologique. Ils constituent des éléments de la trame verte communale à maintenir. Par ailleurs, il s'agit de renforcer la présence végétale dans la commune, notamment en envisageant de **prolonger l'alignement d'arbres existant de l'avenue de la Marne**, jusqu'au carrefour avec l'avenue Pierre Brossolette. Cette orientation permettrait de renforcer la trame verte montrougiennne et de contribuer à la constitution d'un front urbain lisible sur cet axe.

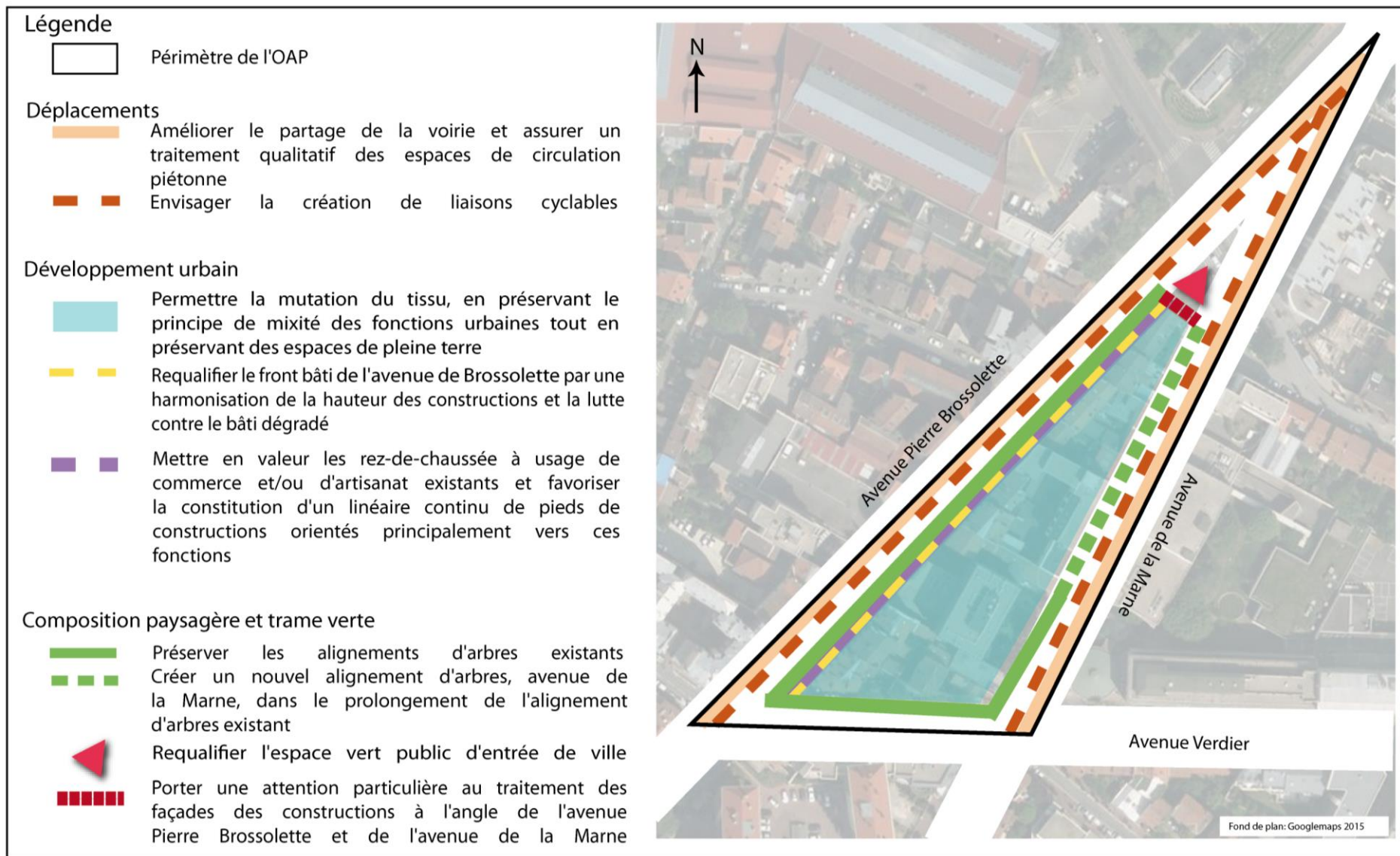


Alignements d'arbres avenue Verdier – Source : Google maps

Les espaces publics, particulièrement ceux d'entrée de ville, conditionnent l'image et l'attractivité d'un site. Au croisement de l'avenue Pierre Brossolette et de l'avenue de la Marne, l'espace vert public actuel est peu mis en valeur. L'îlot Marne-Brossolette semble tourner le dos à l'entrée de ville, les façades des constructions étant aveugles. Les principes d'aménagement définis dans l'OAP consistent donc à **restructurer l'espace vert public d'entrée de ville** et, dans le cadre des futures mutations, à **porter une attention particulière au traitement des façades des constructions à l'angle de l'avenue Pierre Brossolette et de l'avenue de la Marne**. Il pourrait, par exemple, être envisagé le percement d'ouvertures sur ces façades ou encore un traitement qualitatif du mur aveugle.

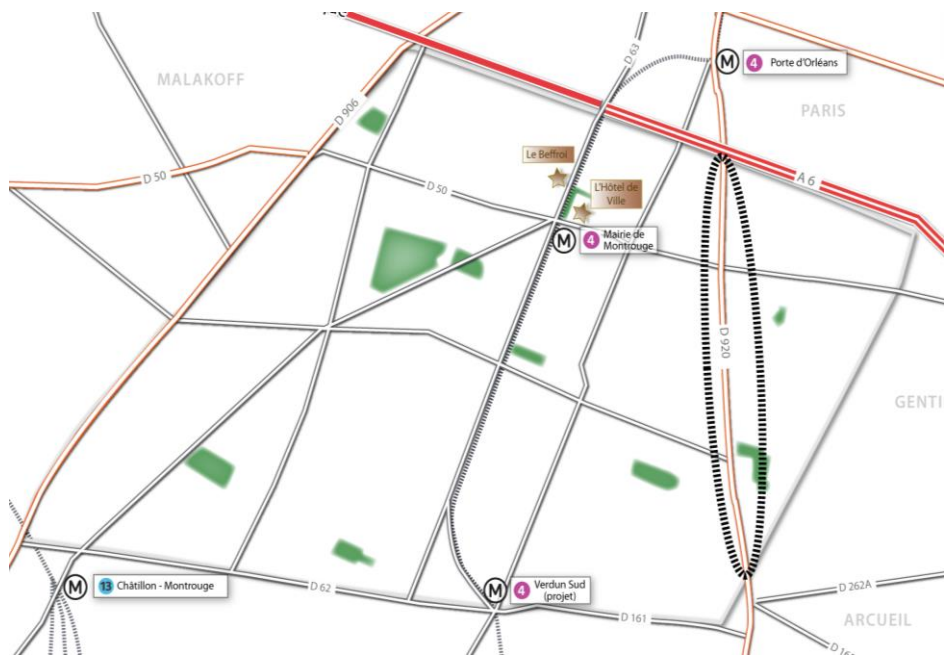


Espace public d'entrée de ville au croisement de l'avenue de la Marne et de l'avenue Pierre Brossolette – Source : Google maps



2. OAP 2 – l'avenue Aristide Briand

2.1. Le site et les enjeux



Localisation du secteur d'OAP

L'avenue Aristide Briand (RD920) constitue l'axe routier majeur de Montrouge qu'il traverse du Nord au Sud. Dédiée à l'automobile, cette artère représente une coupure urbaine forte entre l'Est et l'Ouest du territoire.



Source : Citadia conseil

La RD920 accueille des fonctions urbaines mixtes : de l'habitat, essentiellement collectif, des activités et des commerces, notamment tournés vers l'automobile (garage, concessionnaires, stations-services), mais aussi des équipements. Les constructions de l'avenue Aristide Briand sont généralement d'une hauteur plus élevée que dans le reste du paysage montrougien.



Source : Citadia conseil

Source : Citadia conseil

Sur certains tronçons, l'avenue Aristide Briand connaît des discontinuités dans l'organisation du front bâti : ruptures de hauteurs ou d'implantation par rapport à la voirie entre les constructions.



Illustration de ruptures de hauteurs entre constructions voisines – Source : Google maps

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), l'OAP vise à :

- ❖ Améliorer l'intégration de l'avenue Aristide Briand dans le tissu montrougien,
- ❖ Veiller au traitement qualitatif de cet axe « vitrine », d'entrée de ville,
- ❖ Limiter l'impact des nuisances (tant sonores qu'en termes de qualité de l'air) pour les habitants,
- ❖ S'appuyer sur le projet de transport en commun en site propre pour favoriser un meilleur partage de la voirie,

- ❖ Bénéficier des potentiels de renouvellement urbain constitués par les ruptures de formes urbaines sur certaines parties de l'avenue.

L'avenue Aristide Briand se décompose en différentes séquences urbaines, présentant des caractéristiques variées en termes de fonctions et de formes urbaines, de potentiels de renouvellement et de préservation du patrimoine. L'OAP prévoit des principes généraux, s'appliquant à l'ensemble de l'avenue et d'autres, spécifiques aux quatre séquences identifiées :

- Séquence 1 : du boulevard périphérique aux rues Gabriel Péri et Barbès,
- Séquence 2 : des rues Gabriel Péri et Barbès à l'avenue Léon Gambetta,
- Séquence 3 : de l'avenue Léon Gambetta à la place Jules Ferry,
- Séquence 4 : de la place Jules Ferry au carrefour de la Vache noire.

2.2. Les principes d'aménagement

2.2.1. Séquence 1 : du boulevard périphérique aux rues Gabriel Péri et Barbès

Cette séquence se caractérise par :

- ❖ Sa position en entrée de ville, depuis Paris,
- ❖ Des constructions de hauteurs relativement importantes et harmonieuses (R+6 environ),
- ❖ La présence notable d'activités tertiaires, hôtelières et automobiles.



Vue vers Paris – Source : Google maps

Les principes de l'OAP pour la séquence 1 de l'avenue Aristide Briand consistent à :

- ❖ **Favoriser l'approche multimodale des déplacements** sur l'avenue Aristide Briand.
- ❖ **Envisager la création de liaisons cyclables en site propre** (actuellement il n'en existe que dans les voies de bus) afin de développer le réseau communal et de favoriser les modes alternatifs à la voiture.
- ❖ **Prendre en compte, dans les projets, les nuisances du boulevard périphérique**, situé à proximité immédiate.
- ❖ **Faire de l'avenue Aristide Briand une artère à vocation économique (bureaux, hôtels...) et commerciale** afin de préserver les habitants des fortes nuisances de cet axe de flux.
- ❖ **Améliorer le traitement de cet espace d'entrée de ville** notamment en préservant les alignements d'arbres existants mais aussi en poursuivant la valorisation des espaces publics.

Légende

 Périmètre de l'OAP

Déplacements

 Favoriser l'approche multimodale des déplacements

 Envisager la création de liaisons cyclables

Développement urbain

 Prendre en compte dans les projets les nuisances liées au boulevard périphérique

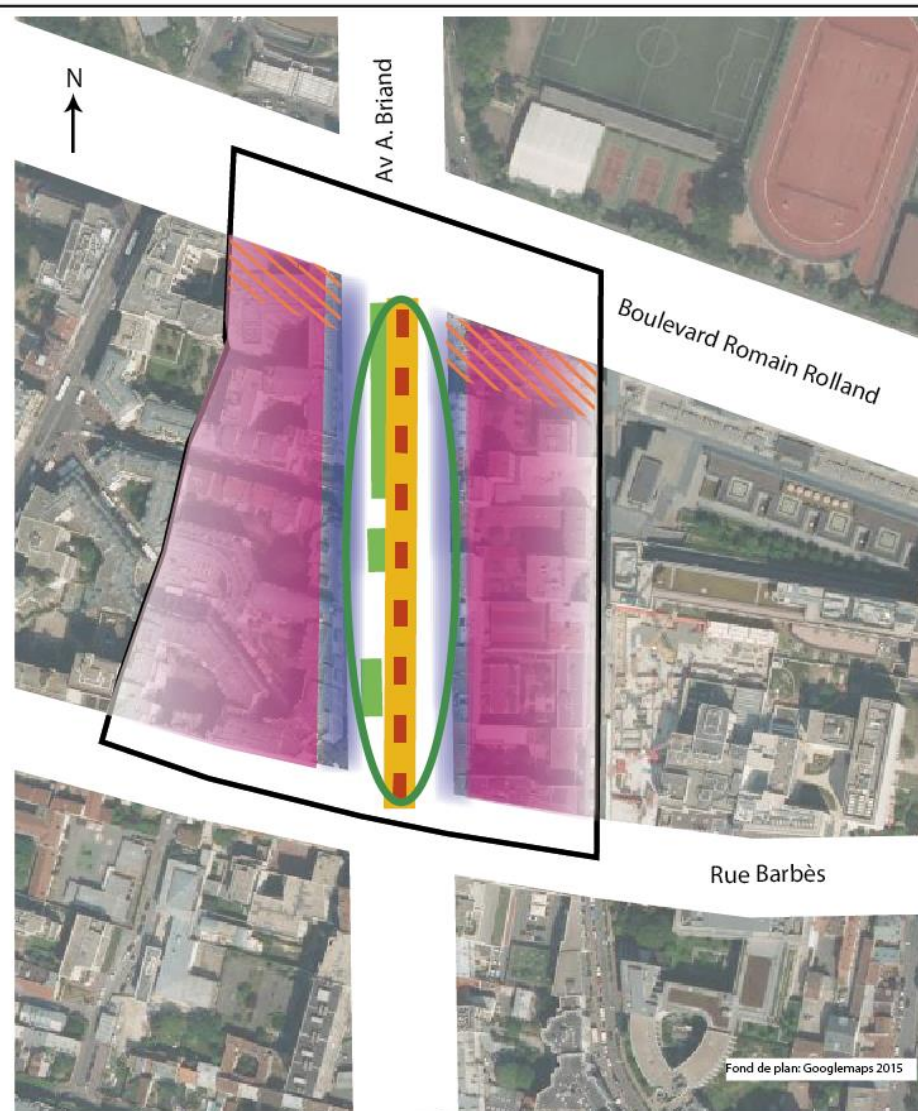
 Faire de l'avenue Aristide Briand une artère à vocation économique et commerciale

 Permettre des opérations de construction et / ou de renouvellement mixtes, intégrant notamment des logements, afin de préserver les habitants des nuisances

Composition paysagère et trame verte

 Préserver les alignements d'arbres existants

 Améliorer le traitement paysager de cet espace public d'entrée de ville



2.2.2. Séquence 2 : des rues Gabriel Péri et Barbès à l'avenue Léon Gambetta

Cette séquence se caractérise par :

- ❖ Une diversité morphologique importante et des ruptures de hauteurs et d'alignement par rapport à la voie des constructions,
- ❖ Une multiplicité des fonctions urbaines, avec la présence importante d'habitations.



Source – Google maps

Les principes de l'OAP de la séquence 2 de l'avenue Aristide Briand consistent à :

- ❖ **Favoriser l'approche multimodale des déplacements** sur l'avenue Aristide Briand.
- ❖ **Envisager la création de liaisons cyclables en site propre** (actuellement il n'en existe que dans les voies de bus) afin de développer le réseau communal et de favoriser les modes alternatifs à la voiture.
- ❖ **Faire de l'avenue Aristide Briand une artère à vocation économique (bureaux, hôtels...) et commerciale** afin de préserver les habitants des fortes nuisances de cet axe de flux.
- ❖ Bénéficier des projets pour **harmoniser les fronts bâtis**, en termes de hauteurs et d'implantation des constructions, et considérer les discontinuités des formes urbaines actuelles comme des **potentiels de renouvellement urbain et d'intensification**.
- ❖ **Préserver les alignements d'arbres existants** de part et d'autre de l'avenue.

Légende

 Périmètre de l'OAP

Déplacements

 Favoriser l'approche multimodale des déplacements

 Envisager la création de liaisons cyclables

Développement urbain

 Porter une attention particulière à l'harmonisation des fronts bâtis, en termes de hauteurs et d'implantation des constructions par rapport à la voirie notamment

 Faire de l'avenue Aristide Briand une artère à vocation économique et commerciale

 Permettre des opérations de construction et / ou de renouvellement mixtes, intégrant notamment des logements, afin de préserver les habitants des nuisances de l'avenue Aristide Briand

Composition paysagère et trame verte

 Préserver les alignements d'arbres existants



2.2.3. Séquence 3 : de l'avenue Léon Gambetta à la place Jules Ferry

Cette séquence se caractérise par :

- ❖ Des constructions de hauteur moins élevée que sur les autres séquences,
- ❖ La présence d'éléments patrimoniaux urbains et végétaux, notamment le square Jean Moulin et les alignements d'arbres aux abords de la place Jules Ferry,
- ❖ Une mixité de fonctions urbaines : habitations, bureaux, commerces mais aussi équipements (maison des associations, poste...).

Les principes de l'OAP de la séquence 3 de l'avenue Aristide Briand consistent à :

- ❖ **Favoriser l'approche multimodale des déplacements** sur l'avenue Aristide Briand.
- ❖ **Envisager la création de liaisons cyclables en site propre** (actuellement il n'en existe que dans les voies de bus) afin de développer le réseau communal et de favoriser les modes alternatifs à la voiture.
- ❖ **Faire de l'avenue Aristide Briand une artère à vocation économique (bureaux, hôtels...) et commerciale** afin de préserver les habitants des fortes nuisances de cet axe de flux.
- ❖ **Préserver et mettre en valeur les éléments de patrimoine bâti** constitués par la Poste et l'ensemble urbain cohérent

d'habitat s'étendant du 120 au 126 avenue Aristide Briand et du 4 au 22 place Jules Ferry.

- Il s'agit notamment : de **veiller à la bonne insertion architecturale** des constructions situées à proximité immédiate des habitations du 120 au 126 avenue Aristide Briand,
- Et **d'améliorer les espaces aux abords de la Poste** afin de mettre en valeur le bâtiment et de constituer un espace public de qualité (sous forme de parvis par exemple), marquant à l'échelle de l'îlot et de l'avenue.



Bureau de poste – Source : Topic Topos

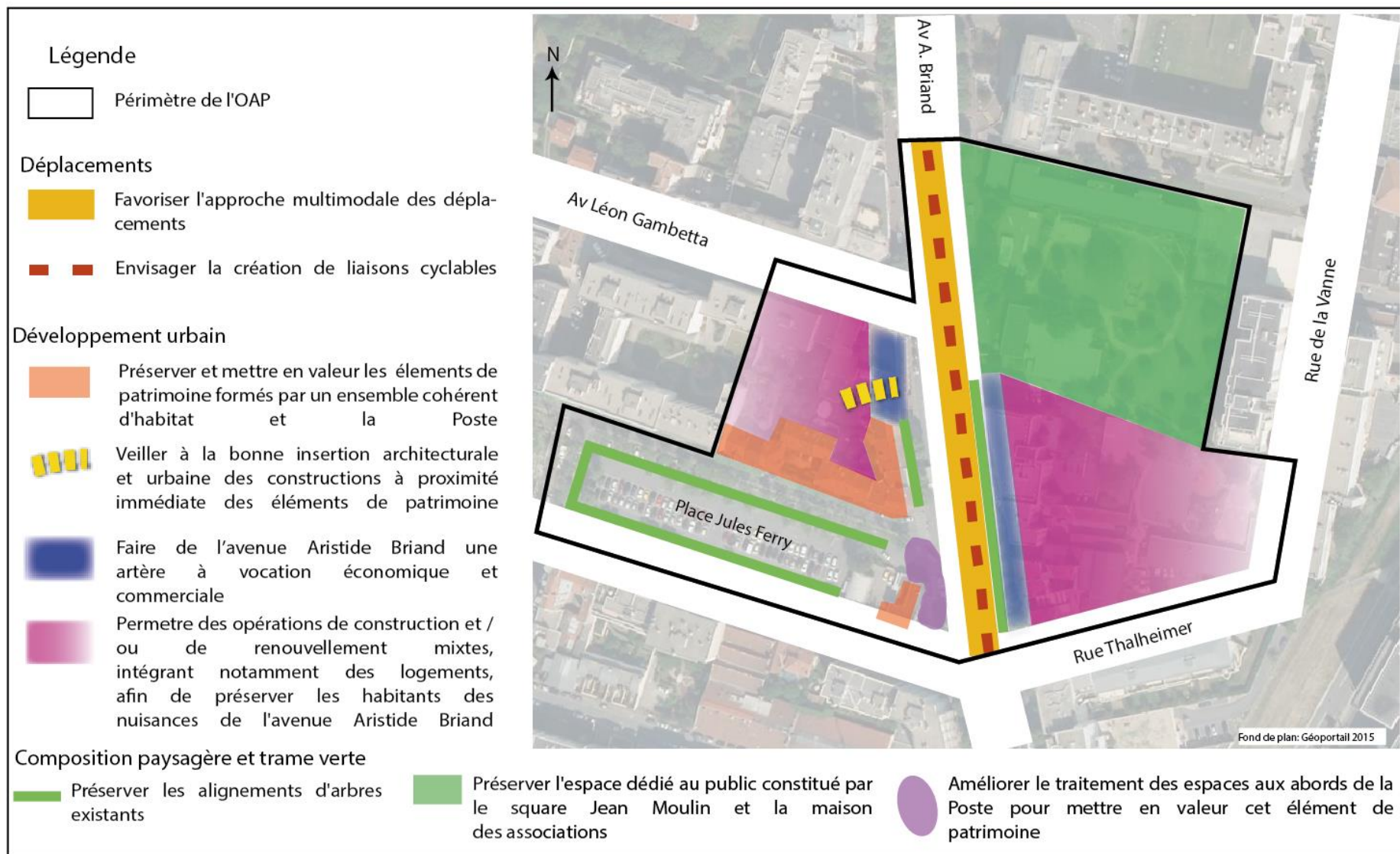


120-126 avenue Aristide Briand – Source : Google maps



Place Jules Ferry – Source : Google maps

- ❖ **Préserver les alignements d'arbres existants** sur l'avenue Aristide Briand.
- ❖ **Préserver les espaces dédiés au public**, constitués par le square Jean Moulin, poumon vert de l'avenue, et la maison des associations.



2.2.4. Séquence 4 : de la place Jules Ferry au carrefour de la Vache noire

Cette séquence se caractérise par :

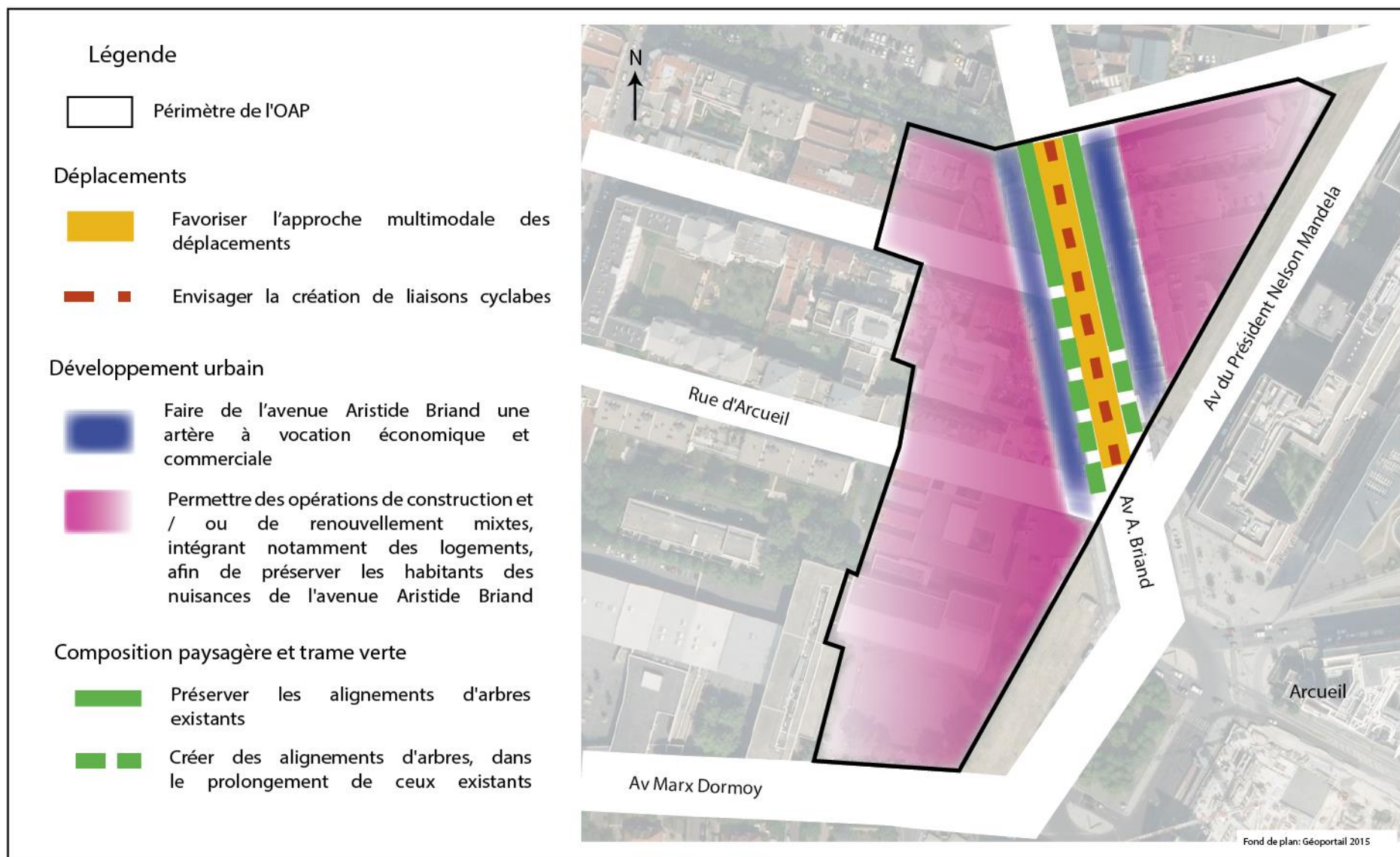
- ❖ Des constructions de hauteur élevée, allant jusqu'à R+11,
- ❖ Une mixité des fonctions urbaines,
- ❖ La présence significative d'activités et commerces liés à l'automobile (garages, concessionnaires...),
- ❖ L'entrée de ville depuis Arcueil et la proximité du carrefour de la Vache noire.



Source : Google maps

Les principes de l'OAP de la séquence 4 de l'avenue Aristide Briand consistent à :

- ❖ **Favoriser l'approche multimodale des déplacements** sur l'avenue Aristide Briand.
- ❖ **Envisager la création de liaisons cyclables en site propre** (actuellement il n'en existe que dans les voies de bus) afin de développer le réseau communal et de favoriser les modes alternatifs à la voiture.
- ❖ **Faire de l'avenue Aristide Briand une artère à vocation économique (bureaux, hôtels...) et commerciale** afin de préserver les habitants des fortes nuisances de cet axe de flux.
- ❖ **Préserver les alignements d'arbres existants le long de l'avenue Aristide Briand et à envisager leur prolongement** afin de renforcer la trame verte montrougienne et d'améliorer le paysage urbain d'entrée de ville.



3. OAP 3 – les abords des nouvelles stations de transports en commun

3.1. Le site de la future gare du Grand Paris Express Châtillon-Montrouge

Dans la perspective de l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express à la station Châtillon-Montrouge et du déplacement de la gare routière (au Nord du site actuel), un secteur d'OAP est identifié à ses abords.

3.1.1. Le site et les enjeux



Périmètre de l'OAP

Le secteur se situe au Sud-Ouest de la commune, en limite avec Châtillon et Malakoff. Il bénéficie d'une très bonne desserte en transports en commun via la station de la ligne 13 Châtillon-Montrouge, la gare routière, le tramway T6 (implanté à Châtillon mais facilement accessible depuis Montrouge) et demain la ligne 15 du Grand Paris Express. L'accessibilité routière est également aisée. Le secteur est traversé par un réseau de grandes avenues urbaines, à l'ambiance routière marquée : l'avenue Pierre Brossolette, l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Marx Dormoy.



Gare routière actuelle et station de métro de la ligne 13 en arrière-plan – Source : Citadia conseil

Le site se caractérise par une mixité de fonctions urbaines : transports, bureaux, habitations... Les formes urbaines sont mixtes (en cohérence avec la diversité des usages) et les hauteurs varient en fonction de l'utilisation des bâtiments. A proximité immédiate du site, des bâtiments de grande hauteur sont présents.



Constructions avenue Marx Dormoy – Source : Citadia conseil

Ce secteur constitue une entrée de ville, piétonne (via la station de métro) et routière (via l'avenue Jean Jaurès), aujourd'hui peu qualitative.

Le renouvellement du site de la gare Châtillon-Montrouge a pour objectif de **faire émerger un nouveau secteur d'entrée de ville, d'ampleur métropolitaine, sans nier les principes montrougiens de mixité et de qualité du cadre de vie.**

3.1.2. Les principes d'aménagement

La présente OAP a pour objectif de définir les orientations qui accompagneront l'aménagement du site :

- La mise en place d'un nouveau système de déplacements
 - **Envisager la déviation d'une partie de l'avenue Marx Dormoy**, en conséquence du déplacement de la gare routière.
 - **Renforcer le réseau de liaisons cyclables**, afin de favoriser l'intermodalité et de permettre les dessertes des pôles d'attractivité de la commune (quartier de la mairie, future station Verdun Sud...) et leur rayonnement.
 - **Prévoir des aménagements dédiés aux bus**, en cohérence avec la présence de la gare routière, afin de renforcer les modes alternatifs à l'automobile et de permettre l'intermodalité.



Exemples d'aménagement de voies de circulation douce

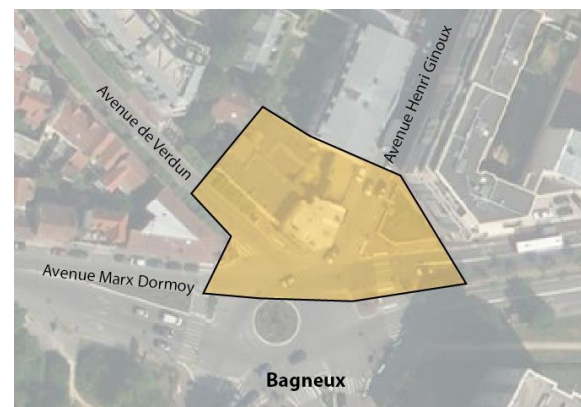
- La requalification des espaces publics
 - Bénéficier du déplacement de la gare routière et de l'arrivée de la gare du GPE pour **requalifier les espaces publics et aménager une entrée de ville de qualité**, « vitrine » du territoire : amélioration de la signalétique, végétalisation, création d'une place, ...
- La valorisation des abords bâtis de la station
 - Tirer parti du déplacement de la gare routière et de l'arrivée de la gare du GPE pour favoriser le renouvellement urbain du tissu, particulièrement le long de l'avenue Marx Dormoy et de l'avenue Pierre Brossolette. **L'intensification et la mutation** se fera notamment à travers :
 - l'accueil de nouvelles constructions essentiellement **tertiaires**,

- l'implantation possible d'immeubles de grande hauteur.
- Veiller à la **bonne intégration des nouvelles constructions**, particulièrement celles à proximité des rues Germain Dardan et Chopin, en organisant des transitions de qualité avec les bâtis existants, notamment en termes de formes urbaines et de végétation.

3.2. Le site de la future station Verdun Sud (nom provisoire)

Dans la perspective du prolongement de la ligne 4 du métro et de la création d'une nouvelle station à Montrouge au croisement des avenues de Verdun et Henri Ginoux (Verdun Sud - nom provisoire), un secteur d'OAP est identifié à ses abords.

3.2.1. Le site et les enjeux



Périmètre de l'OAP

Situé au Sud-Est de la commune, en limite avec Bagneux, le secteur bénéficie d'un accès routier aisé. De grands axes urbains le desservent : les avenues Marx Dormoy et Henri Ginoux depuis Montrouge et les avenues Henri Ravera et Stalingrad depuis Bagneux. Les transports en commun structurants (métro et RER) ne sont pas à proximité immédiate mais des bus permettent d'organiser des rabattements vers les stations Châtillon-Montrouge

ou Mairie de Montrouge : lignes 323 (Issy-Val de Seine RER – Ivry-Gambetta) et 128 (Porte d'Orléans – Robinson RER).

Les constructions du secteur sont à dominante résidentielle et se caractérisent par des formes architecturales variées.



Vue depuis l'avenue Marx Dormoy – Source : Google maps



Angles des avenues Marx Dormoy et Verdun – Source : Citadia Conseil

Les ruptures urbaines sont nettes entre Montrouge et Bagneux : le cimetière parisien de Bagneux et son mur d'enceinte constituent une limite marquante tandis que le tissu de Bagneux, pavillonnaire et aéré, tranche avec la densité montrougeenne.

Ce secteur constitue une entrée de ville, aujourd'hui peu qualitative et marquée par une ambiance routière.

L'arrivée de la station de métro de la ligne 4 doit permettre **d'impulser une nouvelle dynamique urbaine visant à valoriser les espaces publics de cette entrée de ville à l'attractivité future renforcée.**

3.2.2. Les principes d'aménagement

La présente OAP a pour objectif de définir les orientations qui accompagneront l'aménagement du site :

- La constitution d'une véritable entrée de ville
 - **Renforcer le réseau de liaisons cyclables**, notamment vers la station Châtillon-Montrouge et dans le prolongement des liaisons existantes avenue Marx Dormoy, afin de favoriser l'intermodalité et de permettre les dessertes des pôles d'attractivité de la commune et leur rayonnement.



Exemples d'aménagement de voies de circulation douce

- Tirer parti du prolongement de la ligne 4 du métro et de la création d'une nouvelle station pour aménager une entrée de ville de qualité, « vitrine » du territoire : **requalification des espaces publics, renforcement de la présence végétale, attention particulière à la signalétique, notamment vers la future station...**
- L'optimisation des mutations
 - **Implanter un foyer de jeunes travailleurs** au-dessus de la future station et dans sa continuité afin de renforcer l'offre en équipements de la commune de répondre aux besoins en logements de tous et d'optimiser le foncier mobilisé pour la construction de la station.

