Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

3.2 OAP Sectorielles

DOSSIER APPROBATION

PLUi approuvé par délibération du Conseil territorial en date du 16 décembre 2025

espace Ville SCOP

SOMMAIRE GENERAL

OAP Sectorielles stratégiques ..... **page 15**

OAP Sectorielles intercommunales ..... **page 40**

OAP Sectorielles locales ..... **page 71**

INTRODUCTION

Les Plans de Prévention des Risques (PPR) délimitent des zones d'exposition au risque dans lesquelles ils réglementent les possibilités de construction ou d'aménagements.

Les PPR, servitudes d'utilité publique, sont annexés au PLUi de Grand Orly Seine Bièvre et lui sont opposables.

Dans les secteurs d'OAP sectorielles identifiées ci-après, concernées par des PPR, il est recommandé de réaliser des études approfondies dans le cadre des projets urbains et faire preuve d'une vigilance particulière (mesures constructives, choix d'aménagement…) en complément des règles s'y appliquant et des orientations de l'OAP thématique Nature et bien être et ses orientations 3.1, 3.2 et 3.3.

Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques d'inondation (débordement, remontée de nappe et ruissellement)

Sont concernées par un Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi)

- Les secteurs de l'OAP intercommunale Triage ;
- Les secteurs des OAP stratégiques Grand Orly, Portes de Paris, Vallée de la Seine et ses affluents ;
- Les secteurs d'OAP sectorielles locales suivantes :

OAP sectorielles locales
Athis-Mons
Zone d'activités des bords de Seine
Ivry-sur-Seine
Coeur de ville
Gagarine Truillot
Ivry Port Nord
Quais d'Ivry
Secteur Confluences
Secteur Pierre Sémard
Juvisy-sur-Orge
Pasteur
Orly
Les Voeux -Trou d'Enfer - Bouvray
Valenton
Lutèce
Roseau-Champ Saint-Julien

OAP sectorielles locales
Villeneuve-le-Roi
Secteur centre-ville
Secteur Gare
Villeneuve-Saint-Georges
Centre-ville - entrée de ville sud
Nord Économique
Viry-Châtillon
Centre-ville
Secteur Victor Basch
Vitry-sur-Seine
Coeur de ville
Gare des Ardoines
Secteur 8 mai 1945
Secteur des Ardoines
Secteur Port l'Anglais
Seine Gare Vitry

INTRODUCTION

Les PPRi concernés sont les suivants :

PPRI de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne approuvé par arrêté préfectoral en date du 12 novembre 2007
PPRI de la vallée de la Seine dans le département de l'Essonne approuvé arrêté préfectoral du 26 septembre 2006
PPRI de la vallée de l'Yvette dans le département de l'Essonne approuvé par arrêté préfectoral du 26 septembre 2006
PPRI de l'Orge et de la Sallemouille dans le département de l'Essonne approuvé par arrêté inter préfectoral du 16 juin 2017

Limiter l'exposition aux risques liés aux mouvements de terrain par retrait-gonflement des argiles et/ou présences de cavités souterraines

Sont concernées par un Plan de Prévention des Risques mouvements de terrain (PPRMT) ou arrêtés préfectoraux valant PPR :

- Les secteurs des OAP intercommunales Domaine aéroportuaire, MIN / Sogaris / Delta, SENIA, Triage ;
- Les secteurs des OAP stratégiques Grand Orly, Portes de Paris, Vallée de la Bièvre, Vallée de la Seine et ses affluents ;
- Les secteurs d'OAP sectorielles locales suivantes:

OAP sectorielles locales	PPR cavité prescrit	PPR RGA prescrit
Arcueil		
4 chemins	■	■
Cœur de ville	■	■
RD 920	■	■
ZAC du Coteau	■	■
Cachan		
Aristide Briand	■	■
Gabriel Péri	■	■
Secteur Cousté-Dolé-Guichard-Vigne	■	■
Secteur Gare	■	■
Chevilly-Larue		
Carrefour De Gaulle Mermoz	■	■
Centre historique	■	■

OAP sectorielles locales	PPR cavité prescrit	PPR RGA prescrit
Choisy-le-Roi		
ZAC Navigateurs Cosmonautes		■
Fresnes		
Coupure urbaine A86		■
Secteur centre-ville		■
Secteur Parc des sports		■
Gentilly		
Avenue Paul Vaillant Couturier	■	■
Centre-ville	■	
Gabriel Péri	■	■
Îlot rue de la Paix / rue de Reims	■	
Porte de Gentilly	■	

INTRODUCTION

OAP sectorielles locales	PPR cavité prescrit	PPR RGA prescrit
Ivry-sur-Seine		
Cœur de ville	■	
Gagarine Truillot	■	
Ivry Port Nord	■	
Quais d'Ivry	■	
Secteur Confluences	■	
Secteur Pierre Sémard	■	
Secteur René Villars	■	
Le Kremlin-Bicêtre		
Entrée de ville sud-ouest	■	■
Gare Kremlin-Bicêtre hôpital	■	■
Ilots Rossel Leclerc	■	■
René Cassin	■	■
L'Haÿ-les-Roses		
Bièvre	■	■
Cœur de ville	■	■
La colonne brisée	■	■
Lallier-Gare	■	■
Secteur Paul Hochart	■	■
Vallée aux Renards	■	■
Orly		
Les Vœux -Trou d'Enfer – Bouvray		■
Racine et Saules		■
Secteurs d'aménagement - Aérodrome - Charmilles		■
Secteurs d'aménagement - Gare - 11 novembre		■
Secteurs d'aménagement - Les Ruelles		■
Secteurs d'aménagement - Louis Bonin		■
Vieil Orly		■
Thiais		
Avenue de Fontainebleau (RD7)	■	
Avenue de Versailles (RD86)	■	
Baudemons République	■	
Boulevard de Stalingrad (RD5)	■	

OAP sectorielles locales	PPR cavité prescrit	PPR RGA prescrit
Valenton		
Lutèce		■
Roseau-Champ Saint-Julien		■
Secteur bois Cerdon		■
Secteur centre-ville		■
Villejuif		■
La Redoute des Hautes Bruyères	■	■
Secteur Louis Aragon	■	■
Secteur Pasteur	■	■
Secteur Pointe Gorki	■	■
Secteur Racine	■	■
Villeneuve-Saint-Georges		
Centre-ville - entrée de ville sud		■
Fort des sapeurs-pompiers		■
Nord Économique		■
Pologne-Plateau		■
Vitry-sur-Seine		
Auchan	■	
Cœur de ville	■	
Gare des Ardoines	■	
RN7 / Plateau Moulin Vert	■	
Secteur 8 mai 1945	■	
Secteur Barbusse	■	
Secteur Cherioux	■	
Secteur des Ardoines	■	
Secteur Kommer	■	
Secteur Lagaisse-Stalingrad-Cléveaux	■	■
Secteur Port l'Anglais	■	
Secteur Robespierre	■	
Secteur Rouget de Lisle/ Franges Parc des Lilas	■	
Seine Gare Vitry	■	

INTRODUCTION

Atténuer l'exposition aux risques technologiques et sols pollués

Sont concernées par un Plan de Prévention des Risques Technologiques :

- Le secteur de l'OAP intercommunale Domaine aéroportuaire ;
- Les secteurs des OAP stratégiques Vallée de la Seine et ses affluents et Grand Orly ;
- Le secteurs d'OAP sectorielle Secteur des Ardoines.

Les secteurs d'information sur les sols (SIS), introduits par la loi ALUR, portent l'ambition d'une publication unique et exhaustive des sites pollués dont la réhabilitation sera à la charge du pétitionnaire d'un permis de construire ou d'aménager. Ils imposent des règles de dépollution.

Dans les secteurs d'OAP sectorielles concernées par un ou plusieurs SIS, le pétitionnaire d'un permis de construire ou d'aménager doit faire attester de la compatibilité sanitaire de son projet avec l'état de pollution des sols.

Sont concernées par un ou plusieurs SIS :

- Le secteur de l'OAP intercommunale MIN / Sogaris / Delta ;
- Les secteurs des OAP stratégiques Vallée de la Bièvre, Portes de Paris, Vallée de la Seine et ses affluents et Grand Orly ;
- Les secteurs d'OAP sectorielles suivants :

Commune	OAP sectorielle locale
Arcueil	ZAC du Coteau
Ivry-sur-Seine	Ivry Port Nord
Ivry-sur-Seine	Secteur Confluences
Ivry-sur-Seine	Secteur René Villars
L'Haÿ-les-Roses	Cœur de ville
Villejuif	Secteur Pasteur
Villeneuve-Saint-Georges	Pologne-Plateau
Vitry-sur-Seine	Gare des Ardoines
Vitry-sur-Seine	Secteur des Ardoines
Vitry-sur-Seine	Secteur Lagaisse-Stalingrad-Cléveaux
Vitry-sur-Seine	Secteur Port l'Anglais

INTRODUCTION

Les secteurs d'OAP sectorielles suivantes sont concernées par la carte des anciens sites industriels et activités de services (CASIAS) qui recense les anciennes activités susceptibles d'être à l'origine d'une pollution des sols. L'inscription d'un établissement dans CASIAS ne préjuge pas d'une pollution à son endroit.

Toutefois il est recommandé de vérifier la compatibilité sanitaire de son projet avec l'état de pollution des sols sur ces secteurs.

Conformément aux orientations de la Circulaire interministérielle du 8 février 2007, le choix de sites non pollués pour l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles sera privilégié, sauf à démontrer strictement l'absence de toute alternative et la mise en œuvre des mesures de dépollution nécessaires.

Sont concernées par un ou plusieurs sites CASIAS :

- Les secteurs d'OAP intercommunales Triage,MIN / Sogaris / Delta,Future gare du GPE, SENIA, Domaine aéroportuaire ;
- Les secteurs des OAP stratégiques Vallée de la Bièvre, Portes de Paris, Vallée de la Seine et ses affluents et Grand Orly ;
- Les secteurs d'OAP sectorielles suivants :

Commune	OAP sectorielle
Arcueil	4 chemins
Arcueil	Coeur de Ville
Arcueil	RD 920
Arcueil	ZAC du Coteau
Athis-Mons	Avenue François Mitterrand
Athis-Mons	Cité de l'air
Athis-Mons	Zone d'activités des bords de Seine
Cachan	Secteur Gare
Cachan	Secteur Cousté-Dolé-Guichard-Vigne
Cachan	Gabriel Péri
Cachan	Aristide Briand
Chevilly-Larue	Centre historique
Chevilly-Larue	ZAC TDM
Chevilly-Larue	Parvis du cimetière intercommunal / Carrefour G. Guynemer

Commune	OAP sectorielle
Chevilly-Larue	ZAC Anatole France
Chevilly-Larue	Coeur de ville
Chevilly-Larue	Entrée de ville RD 7
Chevilly-Larue	Carrefour De Gaulle Mermoz
Choisy-le-Roi	ZAC Navigateurs Cosmonautes
Fresnes	Secteur Parc des sports
Fresnes	Secteur centre-ville
Fresnes	Coupure urbaine A86
Gentilly	Îlot rue de la Paix / rue de Reims
Gentilly	Avenue Paul Vaillant Couturier
Gentilly	Centre-ville
Gentilly	Gabriel Péri
Gentilly	Porte de Gentilly

INTRODUCTION

Commune	OAP sectorielle
Ivry-sur-Seine	Gagarine Truillot
Ivry-sur-Seine	Ivry Port Nord
Ivry-sur-Seine	Secteur Pierre Sémard
Ivry-sur-Seine	Secteur René Villars
Ivry-sur-Seine	Secteur Confluences
Ivry-sur-Seine	Quais d'Ivry
Ivry-sur-Seine	Coeur de ville
Juvisy-sur-Orge	Pasteur
Juvisy-sur-Orge	Îlot Flammarion
L'Haÿ-les-Roses	Coeur de ville
L'Haÿ-les-Roses	Vallée aux Renards
L'Haÿ-les-Roses	Secteur Paul Hochart
L'Haÿ-les-Roses	Lallier-Gare
L'Haÿ-les-Roses	La colonne brisée
L'Haÿ-les-Roses	Bièvre
Le Kremlin-Bicêtre	René Cassin
Le Kremlin-Bicêtre	Ilots Rossel Leclerc
Le Kremlin-Bicêtre	Gare Kremlin-Bicêtre hôpital
Le Kremlin-Bicêtre	Entrée de ville sud-ouest
Morangis	Frange Nord -Avenue Charles de Gaulle
Morangis	Cueillette urbaine
Orly	Vieil Orly
Orly	Racine et Saules
Orly	Secteurs d'aménagement - Louis Bonin
Orly	Secteurs d'aménagement - Les Ruelles
Orly	Secteurs d'aménagement - Gare - 11 Novembre
Orly	Secteurs d'aménagement - Aérodrome - Charmilles
Orly	Les Voeux -Trou d'Enfer - Bouvray

Commune	OAP sectorielle
Paray-Vieille-Poste	Route de Fontainebleau
Paray-Vieille-Poste	Avenue de Verdun
Paray-Vieille-Poste	Ferme Contin
Rungis	Fraternelle
Rungis	Quartier Montjean
Rungis	Secteur Esterel Nord
Savigny-sur-Orge	Charles de Gaulle
Savigny-sur-Orge	Allemane
Savigny-sur-Orge	Coeur de ville Gare
Savigny-sur-Orge	Pré Saint-Martin
Thiais	Baudemons République
Thiais	Avenue de Fontainebleau (RD7)
Thiais	Boulevard de Stalingrad (RD5)
Thiais	Avenue de Versailles (RD86)
Valenton	Secteur bois Cerdon
Valenton	Roseau-Champ Saint-Julien
Valenton	Secteur centre-ville
Valenton	Lutèce
Villejuif	Secteur Racine
Villejuif	Secteur Pointe Gorki
Villejuif	Secteur Pasteur
Villejuif	Secteur Louis Aragon
Villejuif	La Redoute des Hautes Bruyères
Villeneuve-le-Roi	Secteur centre-ville
Villeneuve-le-Roi	Secteur Gare
Villeneuve-Saint-Georges	Fort des sapeurs-pompiers
Villeneuve-Saint-Georges	Centre-ville - entrée de ville sud
Villeneuve-Saint-Georges	Nord Économique
Villeneuve-Saint-Georges	Pologne-Plateau

INTRODUCTION

Commune	OAP sectorielle
Viry-Châtillon	Secteur Victor Basch
Viry-Châtillon	Centre-ville
Viry-Châtillon	Grande Borne RD445
Viry-Châtillon	Entrée de ville Sud
Vitry-sur-Seine	Secteur Port l'Anglais
Vitry-sur-Seine	Secteur Kommer
Vitry-sur-Seine	Secteur des Ardoines
Vitry-sur-Seine	Secteur Rouget de Lisle/ Franges Parc des Lilas
Vitry-sur-Seine	Secteur Lagaisse-Stalingrad-Cléveaux
Vitry-sur-Seine	Secteur Barbusse
Vitry-sur-Seine	Secteur Robespierre
Vitry-sur-Seine	Secteur 8 mai 1945
Vitry-sur-Seine	RN7 / Plateau Moulin Vert
Vitry-sur-Seine	Secteur Cherioux
Vitry-sur-Seine	Seine Gare Vitry
Vitry-sur-Seine	Gare des Ardoines
Vitry-sur-Seine	Coeur de ville
Vitry-sur-Seine	Auchan

Dans ces secteurs d'OAP sectorielles, il est recommandé de réaliser des études approfondies dans le cadre des projets urbains et faire preuve d'une vigilance particulière (destinations, choix d'aménagement et en particulier des usages…) en complément des orientations de l'OAP thématique Nature et bien être et son orientation 3.3.

INTRODUCTION

Réduire l'exposition aux nuisances sonores pour mettre en œuvre une trame blanche Contribuer à améliorer la qualité de l'air et limiter l'exposition aux polluants atmosphériques

Les secteurs d'OAP sectorielles suivants sont susceptibles d'être particulièrement exposés à des nuisances sonores et pollutions atmosphériques (altéré à très dégradé).

Arcueil
4 chemins
Coeur de ville
RD 920
ZAC du Coteau
Athis-Mons
Avenue François Mitterrand
Cité de l'air
Zone d'activités des bords de Seine
Cachan
Aristide Briand
Gabriel Péri
Secteur Cousté-Dolé-Guichard-Vigne
Secteur Gare
Chevilly-Larue
Carrefour De Gaulle Mermoz
Centre historique
Cœur de ville
Entrée de ville RD 7
Parvis du cimetière intercommunal / Carrefour G. Guynemer
ZAC Anatole France
ZAC TDM
Choisy-le-Roi
ZAC Navigateurs Cosmonautes
Fresnes
Coupure urbaine A86
Secteur centre-ville
Secteur Parc des sports
Gentilly
Avenue Paul Vaillant Couturier
Centre-ville
Gabriel Péri
Îlot rue de la Paix / rue de Reims
Porte de Gentilly

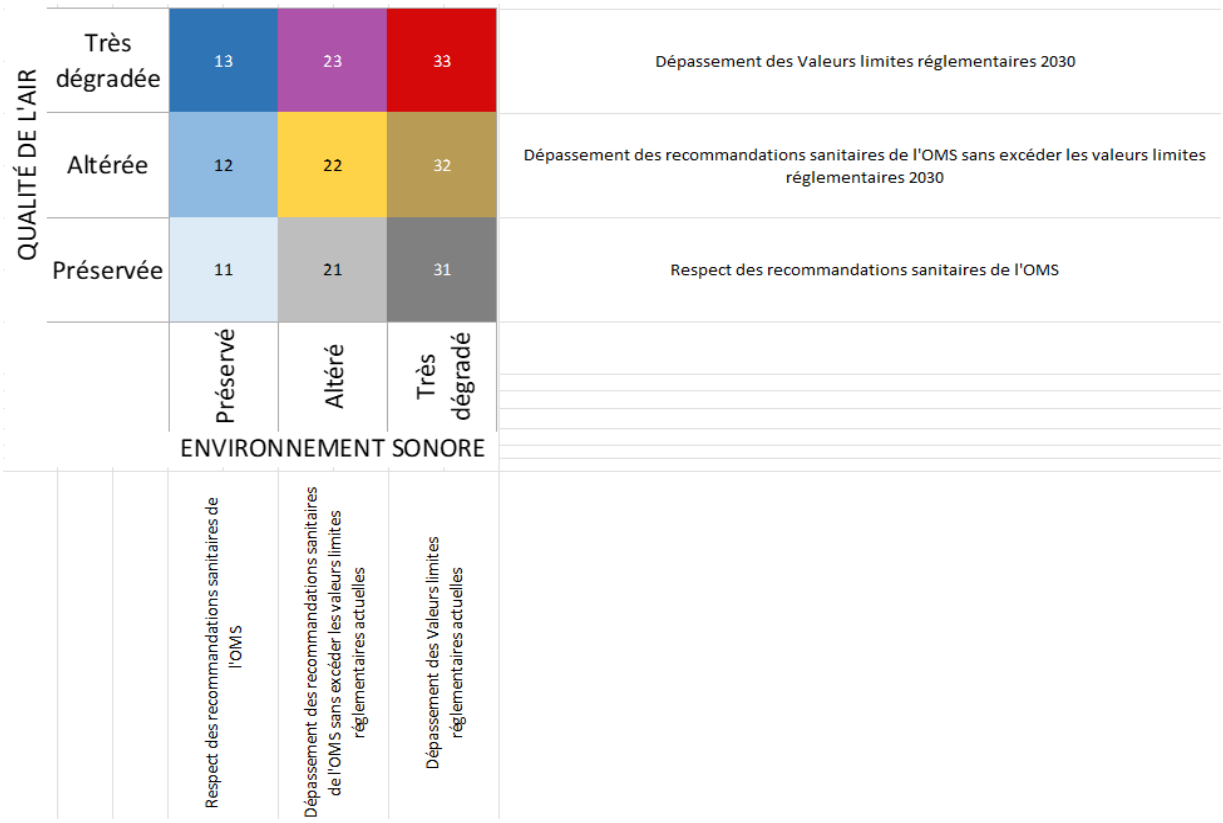
Ivry-sur-Seine
Cœur de ville
Gagarine Truillot
Ivry Port Nord
Quais d'Ivry
Secteur Confluences
Secteur Pierre Sémard
Secteur René Villars
Juvisy-sur-Orge
Îlot Flammarion
Pasteur
Le Kremlin-Bicêtre
Entrée de ville sud-ouest
Gare Kremlin-Bicêtre hôpital
Ilots Rossel Leclerc
René Cassin
L'Haÿ-les-Roses
Bièvre
Coeur de ville
La colonne brisée
Lallier-Gare
Secteur Paul Hochart
Vallée aux Renards
Morangis
Frange Nord -Avenue Charles de Gaulle
Orly
Les Voeux -Trou d'Enfer - Bouvray
Racine et Saules
Vieil Orly
Paray-Vieille-Poste
Avenue de Verdun
Ferme Contin
Route de Fontainebleau

INTRODUCTION

Rungis
Fraternelle
Quartier Montjean
Secteur Esterel Nord
Savigny-sur-Orge
Allemane
Charles de Gaulle
Coeur de ville Gare
Pré Saint-Martin
Thiais
Avenue de Fontainebleau (RD7)
Avenue de Versailles (RD86)
Baudemons République
Boulevard de Stalingrad (RD5)
Valenton
Lutèce
Roseau-Champ Saint-Julien
Secteur bois Cerdon
Secteur centre-ville
Villejuif
La Redoute des Hautes Bruyères
Secteur Louis Aragon
Secteur Pasteur
Secteur Pointe Gorki
Secteur Racine
Villeneuve-le-Roi
Secteur centre-ville
Secteur Gare
Villeneuve-Saint-Georges
Centre-ville - entrée de ville sud
Fort des sapeurs-pompiers
Nord Économique
Pologne-Plateau
Viry-Châtillon
Centre-ville
Entrée de ville Sud
Grande Borne RD445
Secteur Victor Basch

Vitry-sur-Seine
Auchan
Cœur de ville
Gare des Ardoines
RN7 / Plateau Moulin Vert
Secteur 8 mai 1945
Secteur Barbusse
Secteur Cherioux
Secteur des Ardoines
Secteur Kommer
Secteur Lagaisse-Stalingrad-Cléveaux
Secteur Port l'Anglais
Secteur Robespierre
Secteur Rouget de Lisle/ Franges Parc des Lilas
Seine Gare Vitry

INTRODUCTION



Dans ces secteurs, il conviendra donc d'éloigner autant que possible les constructions vis-à-vis des axes circulés, afin de protéger au mieux les personnes des sources de bruit et de pollution de l'air, en particulier par l'éloignement des équipements sensibles et habitations.

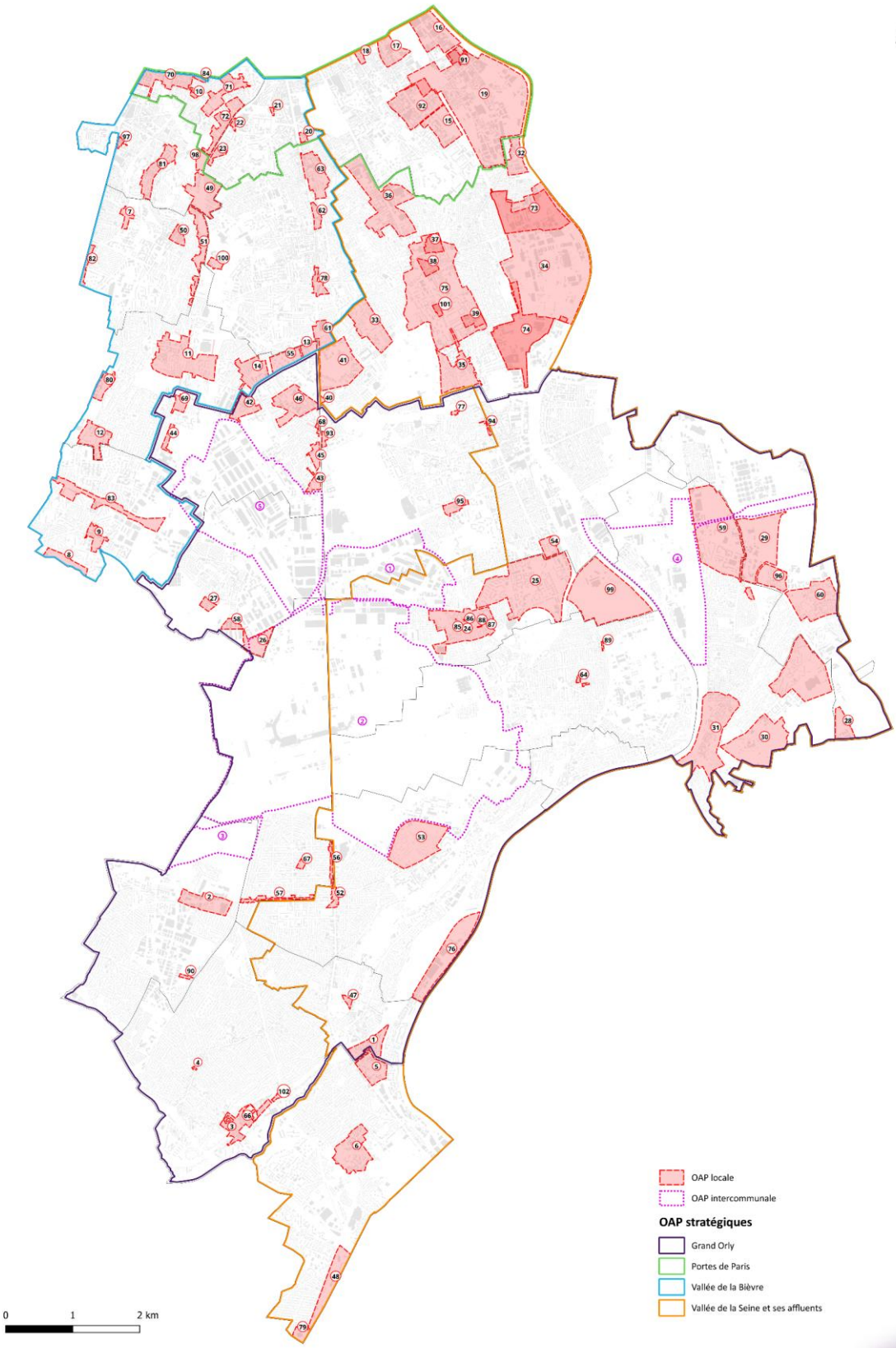
Ces orientations doivent rester compatibles avec les enjeux urbains, paysagers, environnementaux et patrimoniaux ainsi qu'avec les objectifs de production de logements et d'équipements.

La création de nouvelles zones de calme devra être recherchée.

Les projets devront contribuer à diminuer les sources d'émissions de nuisances et pollutions en particulier liées au trafic individuel motorisé via un renforcement des itinéraires dédiés aux mobilités actives.

Dans les secteurs présentant des résultats supérieurs aux niveaux d'exposition définis par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), valeurs limite au-delà desquelles des effets nuisibles sur la santé ont été observés, il est recommandé de réaliser des études approfondies dans le cadre des projets urbains et faire preuve d'une vigilance particulière (mesures constructives, choix d'aménagement…) en complément des orientations de l'OAP thématique Nature et bien être et son orientation 3.4.

INTRODUCTION Cartographie des OAP sectorielles du territoire



INTRODUCTION Liste des OAP sectorielles du territoire

1	OAP intercommunale - SENIA	Thiais,Rungis,Orly,Paray-Vieille-Poste	Intercommunale
2	Domaine aéroportuaire	Thiais,Rungis,Orly,Paray-Vieille-Poste,Villeneuve-le-Roi,Morangis,Athis-Mons	Intercommunale
3	OAP intercommunale - Future gare du GPE	Paray-Vieille-Poste, Morangis	Intercommunale
4	OAP intercommunale - Triage	Choisy-le-Roi,Valenton,Villeneuve-Saint-Georges,Orly,Villeneuve-le-Roi	Intercommunale
5	MIN / Sogaris / Delta	Fresnes, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Paray-Vieille-Poste	Intercommunale

1	Pasteur	Juvisy-sur-Orge	Locale
2	Frange Nord -Avenue Charles de Gaulle	Morangis	Locale
3	Charles de Gaulle	Savigny-sur-Orge	Locale
4	Allemane	Savigny-sur-Orge	Locale
5	Secteur Victor Basch	Viry-Châtillon	Locale
6	Centre-ville	Viry-Châtillon	Locale
7	Secteur Gare	Cachan	Locale
8	Secteur Parc des sports	Fresnes	Locale
9	Secteur centre-ville	Fresnes	Locale
10	Îlot rue de la Paix / rue de Reims	Gentilly	Locale
11	Coeur de ville	L'Haÿ-les-Roses	Locale
12	Vallée aux Renards	L'Haÿ-les-Roses	Locale
13	Secteur Paul Hochart	L'Haÿ-les-Roses	Locale
14	Lallier-Gare	L'Haÿ-les-Roses	Locale
15	Gagarine Truillot	Ivry-sur-Seine	Locale
16	Ivry Port Nord	Ivry-sur-Seine	Locale
17	Secteur Pierre Sémard	Ivry-sur-Seine	Locale
18	Secteur René Villars	Ivry-sur-Seine	Locale
19	Secteur Confluences	Ivry-sur-Seine	Locale
20	René Cassin	Le Kremlin-Bicêtre	Locale
21	Ilots Rossel Leclerc	Le Kremlin-Bicêtre	Locale
22	Gare Kremlin-Bicêtre hôpital	Le Kremlin-Bicêtre	Locale
23	Entrée de ville sud-ouest	Le Kremlin-Bicêtre	Locale
24	Vieil Orly	Orly	Locale
25	Racine et Saules	Orly	Locale
26	Fraternelle	Rungis	Locale
27	Quartier Montjean	Rungis	Locale
28	Secteur bois Cerdon	Valenton	Locale
29	Roseau-Champ Saint-Julien	Valenton	Locale
30	Fort des sapeurs-pompiers	Villeneuve-Saint-Georges	Locale
31	Centre-ville - entrée de ville sud	Villeneuve-Saint-Georges	Locale
32	Secteur Port l'Anglais	Vitry-sur-Seine	Locale
33	Secteur Kommer	Vitry-sur-Seine	Locale
34	Secteur des Ardoines	Vitry-sur-Seine	Locale
35	Secteur Rouget de Lisle/ Franges Parc des Lilas	Vitry-sur-Seine	Locale
36	Secteur Lagaisse-Stalingrad-Cléveaux	Vitry-sur-Seine	Locale
37	Secteur Barbusse	Vitry-sur-Seine	Locale
38	Secteur Robespierre	Vitry-sur-Seine	Locale
39	Secteur 8 mai 1945	Vitry-sur-Seine	Locale
40	RN7 / Plateau Moulin Vert	Vitry-sur-Seine	Locale
41	Secteur Cherioux	Vitry-sur-Seine	Locale
42	Centre historique	Chevilly-Larue	Locale
43	ZAC TDM	Chevilly-Larue	Locale
44	Parvis du cimetière intercommunal / Carrefour G. Guynemer	Chevilly-Larue	Locale
45	ZAC Anatole France	Chevilly-Larue	Locale
46	Cœur de ville	Chevilly-Larue	Locale
47	Îlot Flammarion	Juvisy-sur-Orge	Locale
48	Grande Borne RD445	Viry-Châtillon	Locale
49	4 chemins	Arcueil	Locale
50	Secteur Cousté-Dolé-Guichard-Vigne	Cachan	Locale
51	Gabriel Péri	Cachan	Locale
52	Avenue François Mitterrand	Athis-Mons	Locale
53	Cité de l'air	Athis-Mons	Locale
54	ZAC Navigateurs Cosmonautes	Choisy-le-Roi	Locale
55	La colonne brisée	L'Haÿ-les-Roses	Locale
56	Route de Fontainebleau	Paray-Vieille-Poste	Locale
57	Avenue de Verdun	Paray-Vieille-Poste	Locale
58	Secteur Esterel Nord	Rungis	Locale
59	Nord Économique	Villeneuve-Saint-Georges	Locale
60	Secteur centre-ville	Valenton	Locale
61	Secteur Racine	Villejuif	Locale
62	Secteur Pointe Gorki	Villejuif	Locale
63	Secteur Pasteur	Villejuif	Locale
64	Secteur centre-ville	Villeneuve-le-Roi	Locale
65	Coeur de ville Gare	Savigny-sur-Orge	Locale
66	Ferme Contin	Paray-Vieille-Poste	Locale
67	Entrée de ville RD 7	Chevilly-Larue	Locale
68	Carrefour De Gaulle Mermoz	Chevilly-Larue	Locale
69	Avenue Paul Vaillant Couturier	Gentilly	Locale
70	Centre-ville	Gentilly	Locale
71	Gabriel Péri	Gentilly	Locale
72	Seine Gare Vitry	Vitry-sur-Seine	Locale
73	Gare des Ardoines	Vitry-sur-Seine	Locale
74	Coeur de ville	Vitry-sur-Seine	Locale
75	Zone d'activités des bords de Seine	Athis-Mons	Locale
76	Baudemons République	Thiais	Locale
77	Secteur Louis Aragon	Villejuif	Locale
78	Entrée de ville Sud	Viry-Châtillon	Locale
79	Bièvre	L'Haÿ-les-Roses	Locale
80	Coeur de Ville	Arcueil	Locale
81	Aristide Briand	Cachan	Locale
82	Coupure urbaine A86	Fresnes	Locale
83	Porte de Gentilly	Gentilly	Locale
84	Secteurs d'aménagement - Louis Bonin	Orly	Locale
85	Secteurs d'aménagement - Les Ruelles	Orly	Locale
86	Secteurs d'aménagement - Gare - 11 novembre	Orly	Locale
87	Secteurs d'aménagement - Aérodrome - Charmilles	Orly	Locale
88	Secteur Gare	Villeneuve-le-Roi	Locale
89	Cueillette urbaine	Morangis	Locale
90	Quais d'Ivry	Ivry-sur-Seine	Locale
91	Coeur de ville	Ivry-sur-Seine	Locale
92	Avenue de Fontainebleau (RD7)	Thiais	Locale
93	Boulevard de Stalingrad (RD5)	Thiais	Locale
94	Avenue de Versailles (RD86)	Thiais	Locale
95	Lutèce	Valenton	Locale
96	RD 920	Arcueil	Locale
97	ZAC du Coteau	Arcueil	Locale
98	Les Vœux -Trou d'Enfer - Bouvray	Orly	Locale
99	La Redoute des Hautes Bruyères	Villejuif	Locale
100	Auchan	Vitry-sur-Seine	Locale
101	Pré Saint-Martin	Savigny-sur-Orge	Locale
102	Pologne-Plateau	Villeneuve-Saint-Georges	Locale

SOMMAIRE OAP SECTORIELLES STRATEGIQUES

OAP SECTORIELLE STRATEGIQUE « PORTES DE PARIS » .....page 16

OAP SECTORIELLE STRATEGIQUE « VALLEE DE LA BIEVRE » .....page 21

OAP SECTORIELLE STRATEGIQUE « VALLEE DE LA SEINE ET SES AFFLUENTS » page26

OAP SECTORIELLE STRATEGIQUE « GRAND ORLY » .....page 34

Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

OAP SECTORIELLE STRATEGIQUE PORTES DE PARIS

espace Ville

Contexte :

Les communes de Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre et d'Ivry-sur-Seine sont toutes les trois situées aux portes de Paris. Leurs densités de population, les plus importantes du territoire, y témoignent de l'attraction de la capitale, que ce soit pour le travail, les études et les activités de loisirs.

Les connexions avec Paris sont multiples à travers la Seine et la Bièvre, le RER B, les 2 branches de la ligne 7, le tramway T9 et très récemment la ligne 14 du métro, et les grands axes menant aux portes parisiennes. La continuité entre les tissus urbains de Paris et du territoire reste cependant insuffisante et peu qualitative, le boulevard périphérique constituant une véritable coupure urbaine, par ailleurs sources de nuisances importantes (bruit, qualité de l'air, cadre de vie…), à laquelle s'est ajoutée par la suite la traversée de l'autoroute A6.

Du fait de cette proximité, cette partie du territoire accueille historiquement des fonctions stratégiques et/ou nécessitant de grandes emprises foncières, à l'image des forts de Bicêtre et d'Ivry, des hôpitaux Bicêtre au Kremlin-Bicêtre et Charles Foix à Ivry-sur-Seine, du cimetière parisien d'Ivry. Banlieue maraichère et agricole, les communes du nord du territoire ont fortement concouru au développement industriel à compter du 19ème siècle avec l'installation d'entreprises de la chimie, de la métallurgie, du textile et de l'agro-alimentaire.

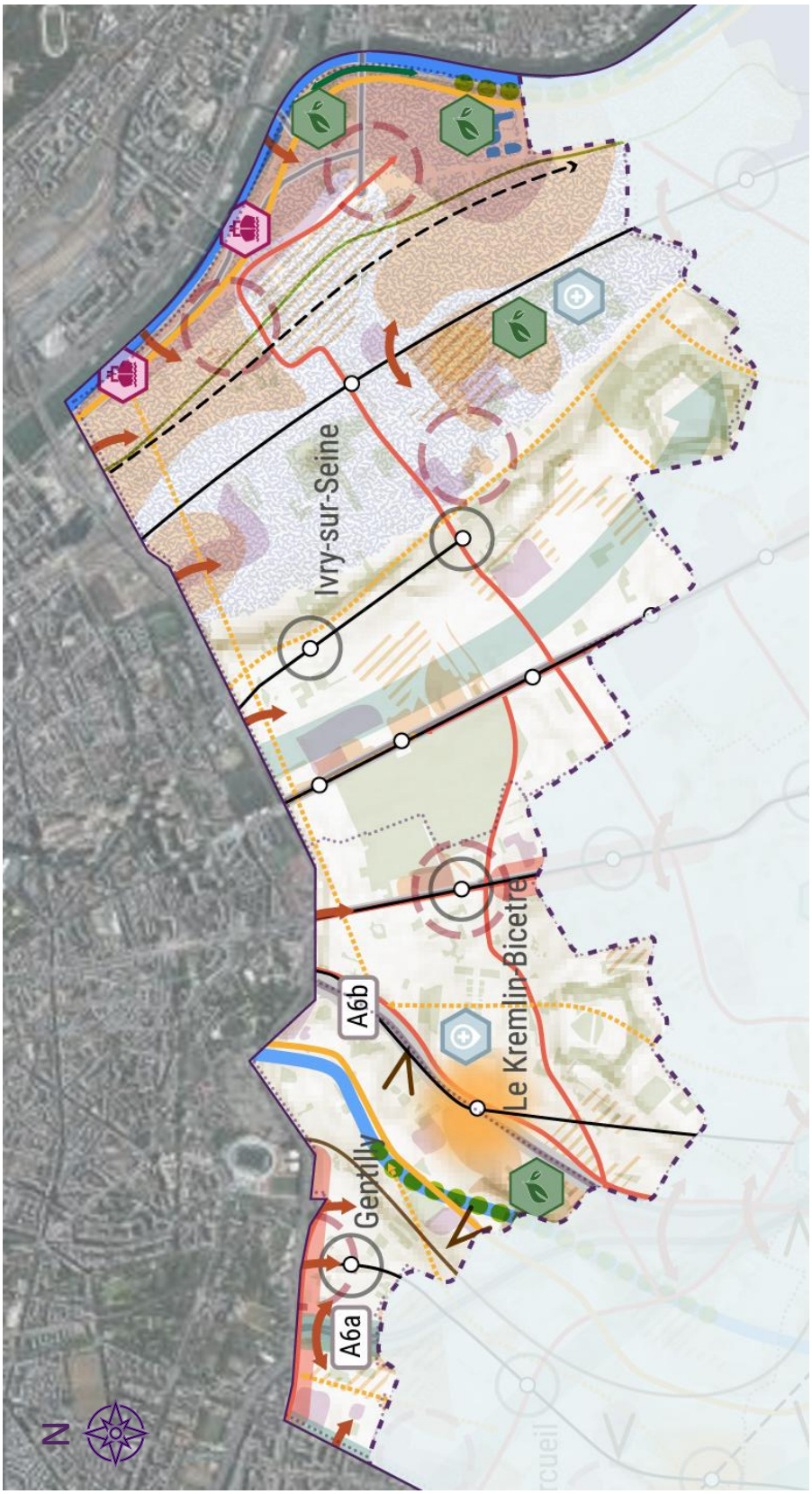
Les développements résidentiels et tertiaires ont, depuis, pris le pas. C'est pourquoi, fort de cette densité urbaine importante, les communes du nord du territoire souhaitent aujourd'hui maîtriser l'augmentation de la population et contenir le développement urbain afin d'améliorer/valoriser prioritairement le tissu urbain existant.

Objectifs :

- Réduire la fracture urbaine du boulevard périphérique par sa couverture entre la porte d'Italie et la porte d'Ivry au profit d'espaces publics de qualité, l'amélioration du traitement de la porte de Gentilly, de la Poterne des Peupliers et du quai d'Ivry et la facilitation d'accès aux parcs parisiens situés à proximité : cité internationale universitaire, parc Kellermann, parc Montsouris.
- Améliorer prioritairement les tissus urbains existants, que ce soit par leurs réhabilitation, l'optimisation de leurs emprises (agrandissements, surélévations…), les changements d'usage.
- Préserver les mixités urbaines et fonctionnelles qui concourent à l'animation de la vie de quartier et à la ville des courtes distances.
- Prioriser le développement urbain (projets d'aménagement et de renouvellement urbain) à proximité des transports en commun structurants existants (RER B et C, métros lignes 7 et 14, tramway T9) et à venir (prolongement de la du métro, bus à haut niveau de service Tzen 5) et des axes requalifiés en faveur des bus, piétons et vélos.
- Permettre la réalisation de projets de construction dans les tissus existants les moins denses et les moins qualitatifs, en portant une vigilance à la qualité de l'intégration de ces projets dans leur environnement sur les plans architecturaux, urbains, paysagers et patrimoniaux, et concourant à la mixité sociale et à la mixité des fonctions dès lors qu'elle est autorisée par les mesures règlementaires.

- En lien avec les hôpitaux Bicêtre et Charles Foix, conforter l'accueil et le développement d'entreprises innovantes, de lieux d'enseignement et de recherche dans les domaines de la biotech, medtech et de la silver économie, ainsi que la présence des grandes entreprises concourant aux politiques publiques de santé, telles que Sanofi à Gentilly.
- Valoriser les grands marqueurs du paysage tels que la confluence de la Seine et de la Marne, les hôpitaux Charles Foix et Bicêtre, le Moulin de la Tour à Ivry-sur-Seine, la Manufacture des Œillets à Ivry-sur-Seine, les forts de Bicêtre et d'Ivry, et préserver les vues offertes depuis le coteau de la Seine.
- Préserver et valoriser des parcs communaux (dont le parc Pablo Picasso à Gentilly, parc Philippe Pinel au Kremlin-Bicêtre, parc Maurice Thorez à Ivry-sur-Seine), et départementaux (parcs du Coteau de Bièvre à Arcueil/Gentilly, des Cormailles à Ivry-sur-Seine), dans leurs fonctions d'agrément, de réserves de biodiversité et d'ilots de fraicheur.
- Réouvrir la Bièvre par endroit pour donner à voir le cours d'eau, qui participera également au rafraîchissement des espaces urbains, dans la continuité des aménagements déjà réalisés à Fresnes, L'Haÿ-les-Roses, Arcueil et à Gentilly.
- Aménager les berges de Seine dans un souci de valorisation du grand paysage de la vallée, de meilleur partage des usages avec les activités fluviales (transport de marchandises et de voyageurs) et de réappropriation par les habitants : promenade piétonne, continuité cyclable en lien avec Paris (axe VIF V7, axe n°3 du plan vélo métropolitain) mais aussi l'axe est-ouest à proximité du boulevard périphérique (axe n°7 du plan vélo métropolitain), végétalisation, activités culturelles et de loisirs, sites de baignade.
- Redonner de la place à la nature dans les emprises privées comme dans l'espace public, dans un souci d'amélioration et de pacification du cadre de vie, d'infiltration des eaux pluviales et de réduction des ilots de chaleur urbain en zone dense.
- Redonner une place à l'agriculture urbaine, afin de concourir à une production maraichère de proximité et de sensibiliser les habitants sur les enjeux du bien manger, du respect de la saisonnalité et de l'environnement, à l'image du projet d'agro-cité Gagarine Truillot porté par la Ville d'Ivry-sur-Seine.
- Soutenir la production d'énergie renouvelable locale par la poursuite du déploiement de la géothermie et l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture des constructions nouvelles et existantes dans le respect des mesures réglementaires.
- Prendre en compte les risques naturels inhérents à l'histoire et la géographie du territoire dans les localisations et les choix constructifs : risque de mouvement de terrain lié à l'existence d'anciennes carrières souterraines, risque d'inondation par ruissellement en bas des coteaux de la Bièvre et de la Seine en cas de fortes pluies, risque de mouvement de terrain par retrait – gonflement des argiles dans les secteurs de coteau.
- Prendre en compte les risques sanitaires inhérents aux nuisances sonores et à la pollution de l'air à proximité des grands axes routiers et autoroutiers (boulevard périphérique, A6…) dans les localisations et les choix constructifs, afin d'en réduire les impacts pour les habitants.

Cartographie OAP Stratégique



Légende commune aux OAP stratégiques
Logements
Equipements
Projets
Accompagner les grands projets urbains de développement territorial / Soigner l'insertion des opérations d'aménagement (ZAC)
Développer l'accessibilité et renforcer l'attractivité économique et résidentielle des quartiers de gare en lien avec l'arrivée des grands projets de transport collectif (GPE)
Renouveler les secteurs urbains NQPV, PNRQAD et NPNRU
Affirmer les grands équipements stratégiques du territoire
Formation / Recherche et développement
Hôpital
Port de transports de marchandises, de plaisance et de loisirs
Navettes fluviales
Complexe culturel et e-sportif d'envergure métropolitaine
Economie
Commerces
Sanctuariser l'activité économique par le maintien, l'optimisation et la diversification du tissu économique existant
Diversifier et muter en intégrant de la mixité fonctionnelle sur certains secteurs
Maintenir et valoriser le Marché d'intérêt national
Développer / Maintenir et développer les polarités commerciales d'échelle supra-communale
Affirmer les domaines d'activités économiques et des filières stratégiques
Port d'activité / Darse
Triage / Fret
Activité commerciale / aéroportuaire
Cité de la gastronomie
Trame verte
Trame bleue
Gestion des eaux pluviales
Risques et nuisances
Développer la ville en tenant compte du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly
Tenir compte des risques d'inondation
Aménager et renaturer les berges (Seine, Orge, Yvette, Yerres, Bièvre)
Mettre en valeur le caractère écologique et paysager (Seine, Orge, Yvette, Yerres, Bièvre)
Créer / Maintenir / Renforcer les grands parcs et espaces verts du territoire
Pérenniser et valoriser l'agriculture du territoire
Conforter ou créer les continuités et corridors écologiques
Préserver la trame verte
Mobilités
Coupures urbaines
Requalifier / Revaloriser les voies
Aménager les itinéraires du RER
Vélo
Maintenir et créer des aménagements cyclables par une requalification des voies
Valoriser / Renforcer les sentes piétonnes
Créer ou améliorer les franchissements
Accompagner la réalisation des pôles d'échanges multimodaux structurants pour faciliter les déplacements par les modes actifs
Dynamiser les grands axes urbains
Prendre en compte le Domaine aéroportuaire de l'aéroport d'Orly
Paysages
Patrimoine
Forme urbaine
Prendre en compte le caractère paysager et les reliefs
Protéger et valoriser les marqueurs territoriaux (Aqueduc de la Vanne, halles, ponts ...)
FOND DE PLAN
Lignes de transport existantes
Lignes de transport en projet
Principaux axes routiers
Hydrographie

Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

OAP SECTORIELLE STRATEGIQUE

VALLEE DE LA BIEVRE

Contexte :

Le développement de la vallée de la Bièvre est intimement lié à la présence de la Bièvre, affluent de la Seine, des routes nationales 7 (actuelle RD7) et 20 (actuelle RD920) et à la mise en service de la ligne ferroviaire de Sceaux au milieu du 19ème siècle, aujourd'hui intégrée dans le RER B. Le relief, particulièrement marqué du coteau de la Bièvre, explique cette structuration en radiale depuis Paris, et l'organisation urbaine des communes le long de ces axes. Les réalisations de l'autoroute A6 et du boulevard périphérique dans la seconde moitié du 20ème siècle sont venues conforter cette logique, mais également créer de nouvelles coupures urbaines, particulièrement marquantes encore aujourd'hui.

Le territoire accueille historiquement des fonctions stratégiques de la capitale parisienne, à l'image de l'hôpital de Bicêtre au Kremlin-Bicêtre, des hôpitaux Paul Brousse, Paul Guiraud et de l'institut de lutte contre le cancer Gustave Roussy à Villejuif, des campus de formation de l'ex Ecole Normale Supérieure (actuelle EPF) et de l'Ecole Supérieure des Travaux Publics (ESTP) à Cachan, mais également de la prison de Fresnes.

Dans sa partie sud, son évolution plus récente est interconnectée avec celle du Grand-Orly en lien avec l'aéroport d'Orly et les autoroutes A86 et A106.

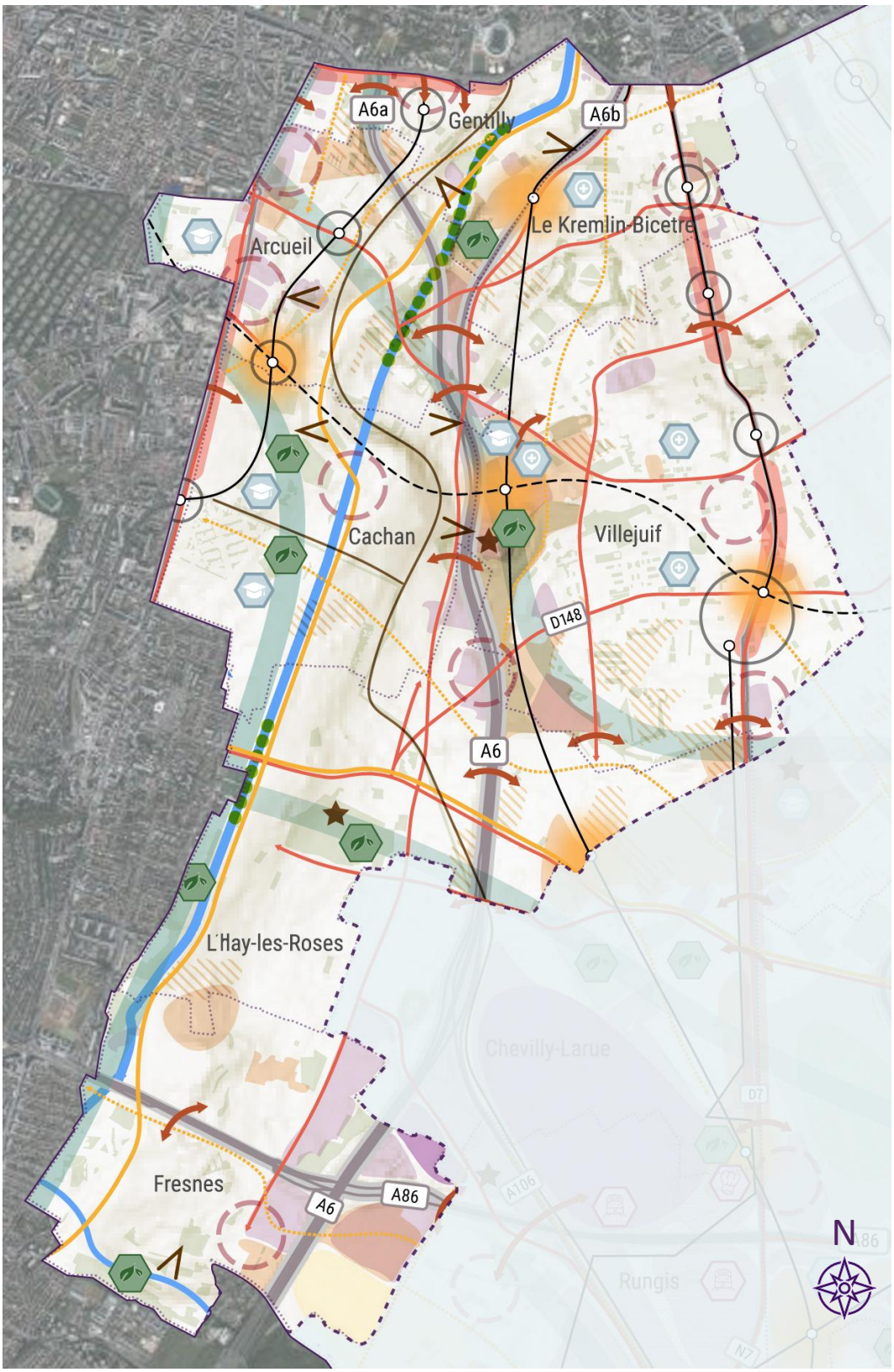
Bien que s'appuyant sur un tissu urbain constitué et dense, notamment aux abords de Paris, la vallée de la Bièvre est un important secteur de projets, portés par les collectivités et acteurs locaux en appui du développement des campus de formation et des compétences en sciences et santé du territoire. La ZAC Campus Grand Parc à Villejuif en est l'un des plus emblématiques avec 415 000 m² programmés autour de l'hôpital Gustave Roussy et du nouveau pôle gare L14 / L15, dont 170 000 m² dédiés aux bureaux, laboratoires et centres de formation qui accueilleront notamment le Paris Saclay Cancer Cluster, pôle scientifique d'excellence de dimension mondiale labelisé « France 2030 » par le gouvernement.

Objectifs :

- Inscrire le développement urbain dans le paysage et le relief singuliers de la vallée de la Bièvre, afin d'en préserver les vues et les qualités patrimoniales, et valoriser les grands marqueurs du paysage tels que les aqueducs Médicis, de la Vanne et du Loing, les hôpitaux et campus de formation, la Roseraie de L'Haÿ-les-Roses, les forts de Montrouge et de Bicêtre, la Redoute des Hautes Bruyères.
- Prioriser le développement urbain (projets d'aménagement et de renouvellement urbain) à proximité des transports en commun structurants (RER B, métros lignes 7, 14 et 15, tramway T7, TVM, Orlyval) et des axes requalifiés en faveur des bus, piétons et vélos.
- Concentrer la production de nouveaux logements, l'accueil d'entreprises, centres de recherche, établissements d'enseignement supérieur et de formation, dans les opérations d'aménagement et de renouvellement urbain portées par le territoire, dans un souci de maitrise des développements dans le diffus et de bonne intégration des projets avec le tissu urbain existant.
- Soutenir le développement du réseau de campus existants sur le territoire dans leur fonction d'enseignement, de recherche et d'accueil d'entreprises innovantes (Campus Grand Parc, campus de Cachan (ex ENS), campus de l'ESTP), et conforter la présence des grandes entreprises concourant aux politiques publiques de santé, telles que Sanofi à Gentilly.

- Permettre le renouvellement des tissus urbains à proximité des grands axes routiers (boulevard périphérique, RD920, RD7, RD148…) et autoroutiers (A6, A86), en veillant à prendre en compte les risques sanitaires inhérents aux nuisances sonores et à la pollution de l'air afin d'en réduire les impacts pour les habitants.
- Conforter le rôle de polarité des cœurs de ville, leur vocation commerciale et l'offre en équipements et services, ainsi que leur accessibilité par les transports en commun, la marche et le vélo.
- Préserver et valoriser des parcs communaux (dont le parc Pablo Picasso à Gentilly, parc Philippe Pinel au Kremlin-Bicêtre, parcs Raspail, Le Vallon et Jardin panoramique à Cachan, parcs Pablo Neruda, des Lilas et du 8 mai 1945 à Villejuif, jardins du Val de Bièvre à l'Haÿ-les-Roses, parcs des Sports et André Villette à Fresnes), et départementaux (parcs du Coteau de Bièvre à Arcueil/Gentilly, Hautes Bruyères à Villejuif, Roseraie à l'Haÿ-les-Roses), dans leurs fonctions d'agrément, de réserves de biodiversité et d'ilots de fraicheur.
- Conforter l'accès des habitants à ces espaces de nature par un maillage en liaisons vertes, à l'image des promenades des aqueducs existantes, des berges de la Bièvre progressivement réouverte en plusieurs points du territoire, de la coulée verte Bièvre-Lilas en cours de réalisation.
- Redonner de la place à la nature dans les emprises privées comme dans l'espace public, dans un souci d'amélioration et de pacification du cadre de vie, d'infiltration des eaux pluviales et de réduction des ilots de chaleur urbain en zone dense.
- Redonner une place à l'agriculture urbaine, afin de concourir à une production maraichère de proximité et de sensibiliser les habitants sur les enjeux du bien manger, du respect de la saisonnalité et de l'environnement, à l'image des projets de fermes urbaines portés par les villes d'Arcueil et de Villejuif.
- Soutenir la production d'énergie renouvelable locale par la poursuite du déploiement de la géothermie et l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture des constructions nouvelles et existantes dans le respect des mesures réglementaires.
- Réduire les effets de coupure de l'autoroute A6 par l'amélioration des franchissements existants sous l'infrastructure (carrefour des 4 chemins à Arcueil, Cachan et Villejuif, pont de la rue Henri Thirard à L'Haÿ-les-Roses), la réouverture du franchissement aujourd'hui fermé entre la RD126 à Cachan et la ZAC Campus Grand Parc à Villejuif et la création de nouveaux franchissement pour les modes actifs des principales coupures urbaines (autoroutes, aéroport).
- Réduire les effets de coupure de l'autoroute A86 par l'amélioration des carrefours qui la traversent, de la passerelle de la Bièvre à Fresnes et du pont de la RD165 entre la ville de Rungis et la zone du Delta.
- Prendre en compte les risques naturels inhérents à l'histoire et la géographie du territoire dans les localisations et les choix constructifs : risque de mouvement de terrain lié à l'existence d'anciennes carrières souterraines, risque d'inondation par ruissellement en bas de coteau en cas de fortes pluies, risque de mouvement de terrain par retrait – gonflement des argiles dans les secteurs de coteau.
- Redonner sa place et redécouvrir la Bièvre pour la reconquête des écosystèmes humides sur le territoire, véritables réservoirs de biodiversité.

Cartographie OAP Stratégique



Légende commune aux OAP stratégiques
Logements
Equipements
Projets
Accompagner les grands projets urbains de développement territorial / Soigner l'insertion des opérations d'aménagement (ZAC)
Développer l'accessibilité et renforcer l'attractivité économique et résidentielle des quartiers de gare en lien avec l'arrivée des grands projets de transport collectif (GPE)
Renouveler les secteurs urbains NQPV, PNRQAD et NPNRU
Affirmer les grands équipements stratégiques du territoire
Formation / Recherche et développement
Hôpital
Port de transports de marchandises, de plaisance et de loisirs
Navettes fluviales
Complexe culturel et e-sportif d'envergure métropolitaine
Economie
Commerces
Sanctuariser l'activité économique par le maintien, l'optimisation et la diversification du tissu économique existant
Diversifier et muter en intégrant de la mixité fonctionnelle sur certains secteurs
Maintenir et valoriser le Marché d'intérêt national
Développer / Maintenir et développer les polarités commerciales d'échelle supra-communale
Affirmer les domaines d'activités économiques et des filières stratégiques
Port d'activité / Darse
Triage / Fret
Activité commerciale / aéroportuaire
Cité de la gastronomie
Trame verte
Trame bleue
Gestion des eaux pluviales
Risques et nuisances
Développer la ville en tenant compte du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly
Tenir compte des risques d'inondation
Aménager et renaturer les berges (Seine, Orge, Yvette, Yerres, Bièvre)
Mettre en valeur le caractère écologique et paysager (Seine, Orge, Yvette, Yerres, Bièvre)
Créer / Maintenir / Renforcer les grands parcs et espaces verts du territoire
Pérenniser et valoriser l'agriculture du territoire
Conforter ou créer les continuités et corridors écologiques
Préserver la trame verte
Mobilités
Coupures urbaines
Requalifier / Revaloriser les voies
Aménager les itinéraires du RER Vélo
Maintenir et créer des aménagements cyclables par une requalification des voies
Valoriser / Renforcer les sentes piétonnes
Créer ou améliorer les franchissements
Accompagner la réalisation des pôles d'échanges multimodaux structurants pour faciliter les déplacements par les modes actifs
Dynamiser les grands axes urbains
Prendre en compte le Domaine aéroportuaire de l'aéroport d'Orly
Paysages
Patrimoine
Forme urbaine
Prendre en compte le caractère paysager et les reliefs
Protéger et valoriser les marqueurs territoriaux (Aqueduc de la Vanne, halles, ponts ...)
FOND DE PLAN
Lignes de transport existantes
Lignes de transport en projet
Principaux axes routiers
Hydrographie

Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

OAP SECTORIELLE STRATEGIQUE

VALLEE DE LA SEINE ET SES AFFLUENTS

espace Ville

Contexte :

Fleuve aux multiples visages, la Seine est une composante majeure du Grand-Orly Seine Bièvre dont elle a forgé la géographie et l'histoire.

Milieu vivant et sensible, elle constitue tout d'abord l'une des principales continuités écologiques du territoire, source de fraicheur, d'approvisionnement en eau potable de la métropole parisienne et réceptacle des eaux pluviales du bassin versant et des eaux traitées par l'usine d'épuration du SIAAP à Valenton. Cette vivacité se traduit également par le risque de débordement et d'inondation qu'elle fait subir à une partie du territoire, de ses habitants et entreprises.

Rendue navigable par son système d'écluses, notamment à Ablon-sur-Seine et Vitry-sur-Seine, la Seine est un axe de transport de marchandises structurant, mais insuffisamment exploité, auquel s'adossent 8 ports urbains gérés par Haropa Port et plusieurs sites industriels stratégiques pour le territoire tels que les Ardoines à Vitry-sur-Seine, le site de l'ex usine Renault à Choisy-le-Roi, la darse de la Carelle à Villeneuve-le-Roi et le triage ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges.

Le relief marqué de la vallée et de ses coteaux ont fait de la Seine un axe privilégié pour le déploiement du réseau ferroviaire, les RER C et D la longeant sur la totalité de leur tracé à l'échelle du territoire. Pour la même raison, elle constituera demain un axe important de circulation à vélo avec la réalisation de l'itinéraire régional VIF n°7. Paradoxalement, l'absence de franchissements en nombre suffisant font aussi de la Seine une coupure urbaine contraignant fortement les déplacements entre les communes des deux rives.

Des projets d'aménagement de grande ampleur émergent actuellement à proximité de la Seine, mobilisant le foncier délaissé par d'anciennes entreprises industrielles et le foncier sous occupé et/ou renouvelant les tissus urbains dégradés à proximité du réseau de transport en commun existant (RER C et D) et à venir (lignes 10 et 15 du métro, bus en site propre Tzen 5) : ZAC Ivry Confluences à Ivry-sur-Seine, ZAC Seine Gare et ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine, ZAC du Port à Choisy-le-Roi, projets NPNRU à Orly/Choisy-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges/Valenton, PNRQAD à Villeneuve-Saint-Georges. Des secteurs de projet sont également identifiés à Ivry-sur-Seine (quai d'Ivry), Athis-Mons (zone d'activité des bords de Seine), Juvisy-sur-Orge (Pasteur) et Viry-Chatillon (Victor Basch).

Cette dynamique participe du retournement de la ville vers le fleuve, auquel concourt également la reconquête des berges, leur végétalisation et leur réappropriation par les habitants pour des usages récréatifs, sportifs et culturels. Les travaux d'assainissement réalisés en amont des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 à Paris pour améliorer la qualité de l'eau et permettre les épreuves de triathlon et de natation marathon en Seine, et les 7 projets de sites de baignade en héritage sur le territoire s'inscrivent également dans cette perspective.

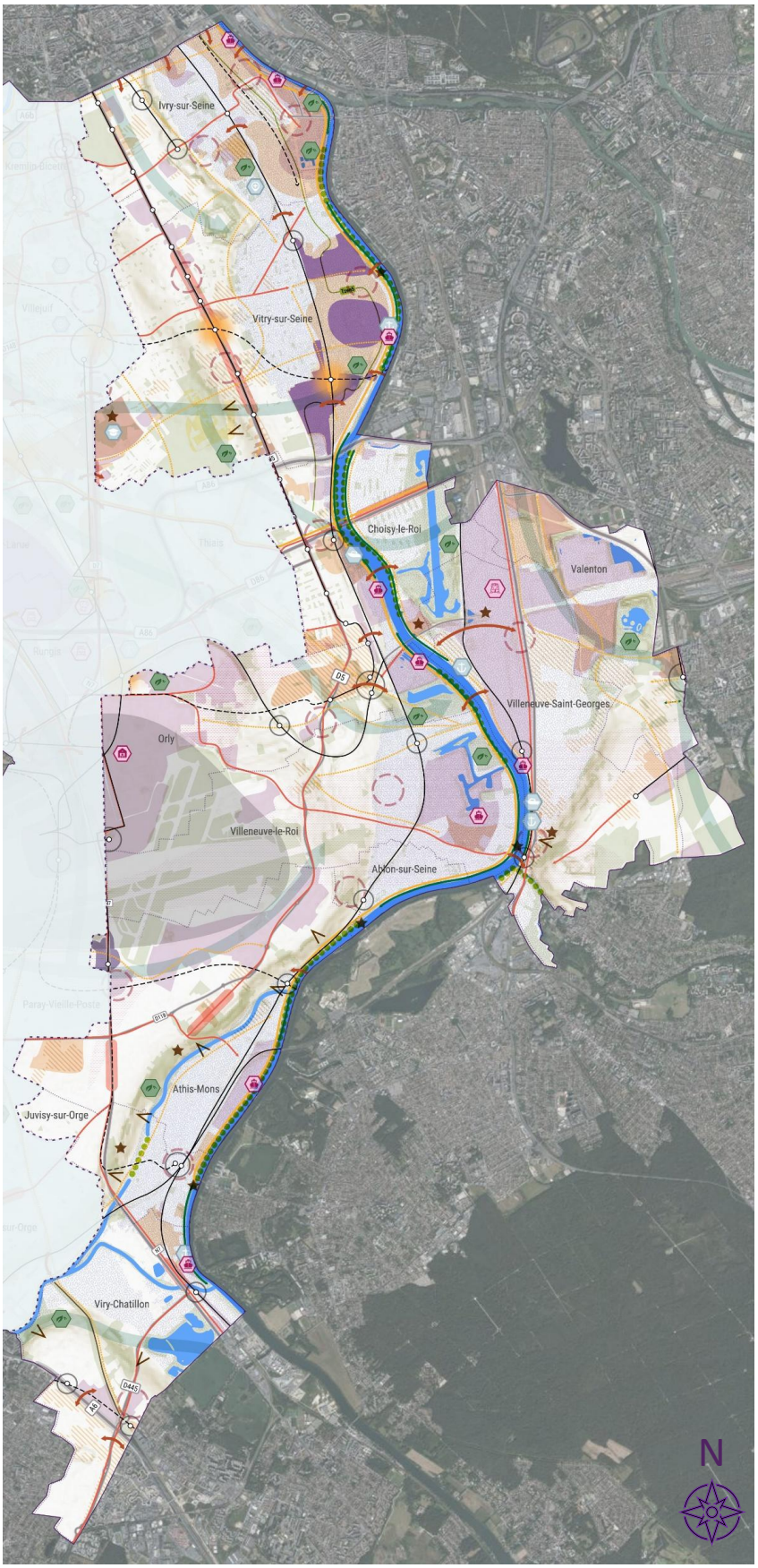
Cette multiplicité des fonctions portées par le fleuve nécessite de mettre en cohérence les projets portés afin de limiter les conflits d'usage (cf. l'articulation entre le fonctionnement des ports, la circulation des piétons et vélos, la création d'espace de baignade…) et de protéger ce milieu naturel fragile.

Objectifs :

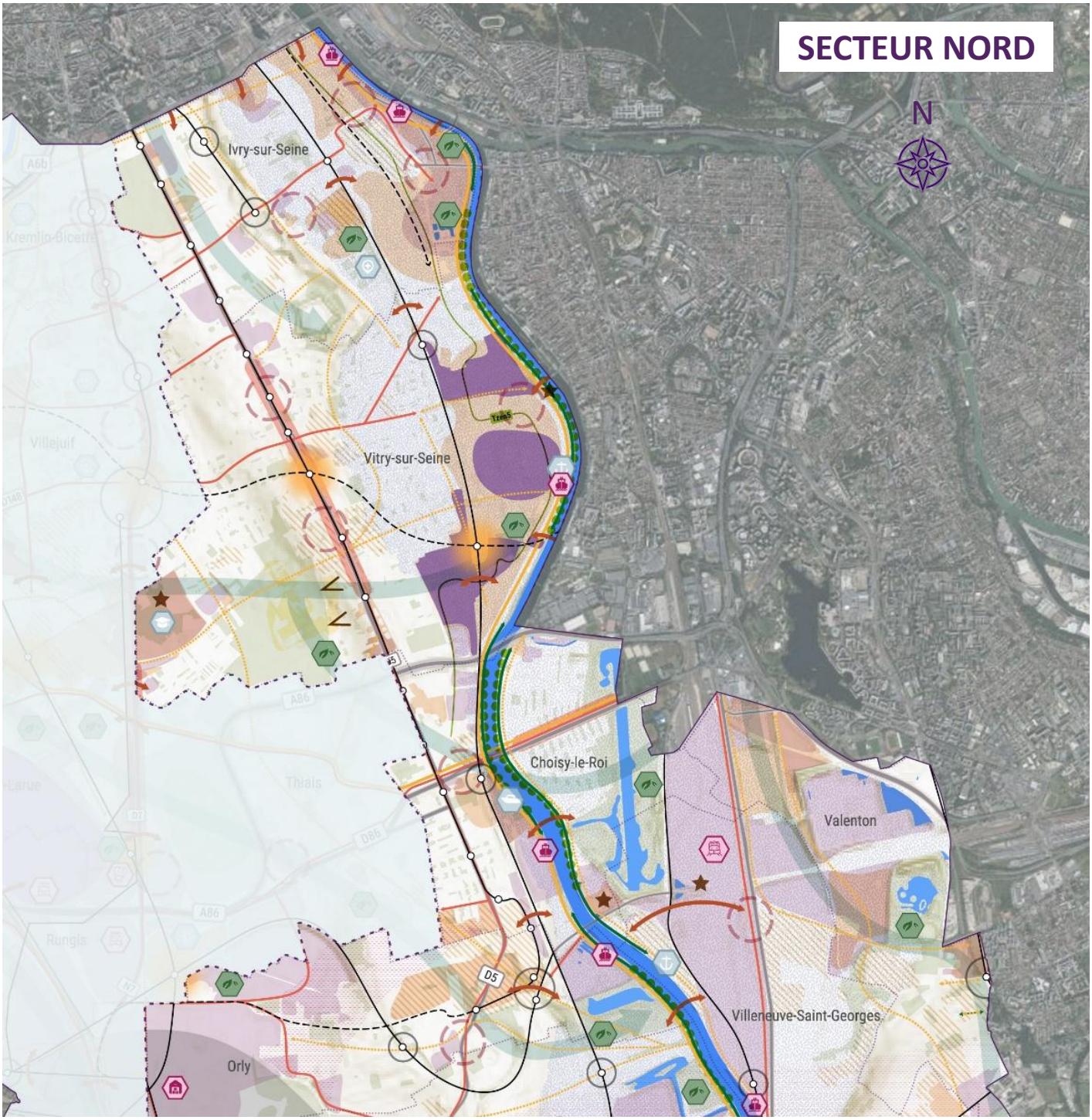
- Protéger le milieu naturel et la continuité écologique que constitue le fleuve, améliorer la qualité de l'eau et protéger les points de captage des usines de production d'eau potable.
- Inscrire le développement urbain dans le respect des paysages de la vallée de la Seine, afin d'en préserver les vues et les qualités patrimoniales et valoriser les grands marqueurs du paysages tels que les confluences de la Marne à Ivry-sur-Seine, de l'Yerres à Villeneuve-Saint-Georges et de l'Orge à Athis-Mons, les lacs de Viry-Chatillon, les darses du parc interdépartemental des sports à Choisy-le-Roi et de la Carelle à Villeneuve-le-Roi, la promenade et le coteau de l'Orge à Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge, le patrimoine industriel (manufacture des Œillets à Ivry-sur-Seine, ancienne usine Hollander à Choisy-le-Roi…), le Moulin de la Tour et l'hôpital Charles Foix à Ivry-sur-Seine, le Domaine Chérioux à Vitry-sur-Seine, les forts d'Ivry et de Villeneuve-Saint-Georges, les vestiges du château de Choisy-le-Roi, l'observatoire Camille Flammarion à Juvisy-sur-Orge, le pavillon de Choiseul et le site du Benoist-Préau à Viry-Chatillon, etc.
- Conforter l'usage de la Seine comme axe de transport de marchandises en favorisant l'implantation à ses abords d'activités économiques et logistiques utilisatrices du fleuve, favoriser l'intermodalité fleuve/fer/route et améliorer la connectivité routière du triage de Villeneuve-Saint-Georges et du site de l'ex usine Renault à Choisy-le-Roi (création d'une voie de desserte) pour limiter les flux logistiques sur le réseau viaire local.
- Préserver ou réintroduire une mixité d'usages des ports dans une logique de quais à usages partagés (fret, loisirs, continuités piétonnes et cyclables, transports en communs fluviaux, croisières touristiques…).
- Conforter la vocation productive (industrie, artisanat, logistique) des sites économiques et accueillir des entreprises pourvoyeuses d'emplois, en cohérence avec les savoirs-faires et les qualifications professionnelles des habitants, notamment dans les communes essonniennes pour y réduire les déplacements nord-sud freinés par la coupure de l'aéroport.
- Prendre en compte le risque inondation par débordement de la Seine dans les projets d'aménagement et de renouvellement urbain, de développement économique, d'équipements et d'espaces publics, dans le respect des Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) du Val-de-Marne et de l'Essonne, et réduire le risque dans les secteurs les plus vulnérables à l'image de la renaturation des berges de l'Yerres à Villeneuve-Saint-Georges.
- Végétaliser les berges pour renforcer leur rôle de écologique, d'ilot de fraicheur, les aménager en faveur des mobilités actives, des usages festifs, récréatifs, sportifs et culturels, et de la baignade lorsque les conditions s'y prêtent, dans un souci de réappropriation du fleuve par les habitants (à l'exception de la Morte rivière de Viry-Chatillon pour laquelle l'ouvrage d'endiguement doit être préservé).
- Réduire l'effet de coupure urbaine généré par la Seine et les faisceaux ferrés de part et d'autre par la réalisation de nouveaux franchissements : pont entre Vitry-sur-Seine et Alfortville dans la continuité du franchissement ferré, passerelles modes actifs notamment entre les Vœux à Orly et la gare de Villeneuve-Triage, passeurs de rives.

- Prioriser le développement urbain (projets d'aménagement et de renouvellement urbain) à proximité des transports en commun structurants existants et à venir (RER C et D, métro lignes 7, 10 et 15, tramway T7 prolongé, T9 et T12, TVM, Tzen 4 et 5) et des axes requalifiés en faveur des bus, piétons et vélos, dans un souci de maitrise des développements dans le diffus (réponse aux besoins en équipements) et de bonne intégration des projets avec le tissu urbain existant.
- Permettre le renouvellement des tissus urbains à proximité des grands axes routiers (RD5, RN6, RD118, RD445…) et autoroutiers (A86), ainsi que sous le couloir aérien de l'aéroport d'Orly, en veillant à prendre en compte les risques sanitaires inhérents aux nuisances sonores et à la pollution de l'air afin d'en réduire les impacts pour les habitants.
- Conforter le rôle de polarité des cœurs de ville, leur vocation commerciale et l'offre en équipements et services, ainsi que leur accessibilité par les transports en commun, la marche et le vélo.
- Désimperméabiliser et redonner de la place à la nature dans les grandes emprises économiques comme dans l'espace public, dans un souci d'amélioration et de pacification du cadre de vie, d'infiltration des eaux pluviales et de réduction des ilots de chaleur urbain en zone dense.
- Préserver et valoriser les parcs communaux (dont le parc des Sœurs à Ablon-sur-Seine, la promenade du Petit Bois, le parc d'Avaucourt et le coteau des vignes à Athis-Mons, les parcs de la Mairie et Maurice Thorez à Choisy-le-Roi, le parc Maurice Thorez à Ivry-sur-Seine, les parcs de la Mairie, Ducastel, aux Oiseaux, Camille Flammarion, des Grottes, Gounod et Camille Lambert à Juvisy-sur-Orge, le parc Georges Méliès et le bois des Roses à Orly, les parcs Jacques Chirac et de la Libération à Valenton, les parcs de la Mairie et du Bord de l'eau à Villeneuve-le-Roi, le parc de Beauregard, les bois des carrières et Colbert à Villeneuve-Saint-Georges, le bois des Coteaux de l'Orge, le jardin de la Biodiversité, les parcs du Saut Catet, du domaine du Piedefer, Duparchy, du Pré aux Bœufs et André Leblanc à Viry-Chatillon, les parcs du Coteau, Frédéric Joliot-Curie, Pablo Neruda et Daniel Fery à Vitry-sur-Seine) et départementaux (parc interdépartemental des sports à Choisy-le-Roi, parcs de la Plage Bleue et du Champs-Saint-Julien à Valenton, de la Saussaie-Pidoux à Villeneuve-Saint-Georges, des Lilas à Vitry-sur-Seine, espace naturel sensible de la Pierre Fitte à Villeneuve-le-Roi), dans leurs fonctions d'agrément, de réserves de biodiversité et d'ilots de fraicheur.
- Conforter l'accès des habitants à ces espaces de nature, renforcer la trame verte dans tout le territoire et en particulier dans les secteurs carencés et veiller à faciliter l'accès aux espaces de nature situés à proximité (port aux Cerises, forêt de Sénart…) par un maillage en liaisons vertes, à l'image de la promenade de l'Orge à Athis-Mons et de sa réouverture programmée à Juvisy-sur-Orge, des coulées vertes Bièvre-Lilas et « Végétale » en cours de réalisation.
- Redonner une place à l'agriculture urbaine, afin de concourir à une production maraichère de proximité et de sensibiliser les habitants sur les enjeux du bien manger, du respect de la saisonnalité et de l'environnement, à l'image du projet d'agro-cité Gagarine Truillot porté par la Ville d'Ivry-sur-Seine et du projet de ferme urbaine porté par la ville de Choisy-le-Roi.
- Soutenir la production d'énergie renouvelable locale par la poursuite du déploiement de la géothermie et l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture des constructions nouvelles et existantes dans le respect des mesures réglementaires.
- Prendre en compte les risques naturels inhérents à la présence de la Seine et ses affluents à la géographie des coteaux dans les localisations et les choix constructifs : risques d'inondation par débordement et par ruissellement en cas de fortes pluies, risques de mouvement de terrain par retrait – gonflement des argiles.

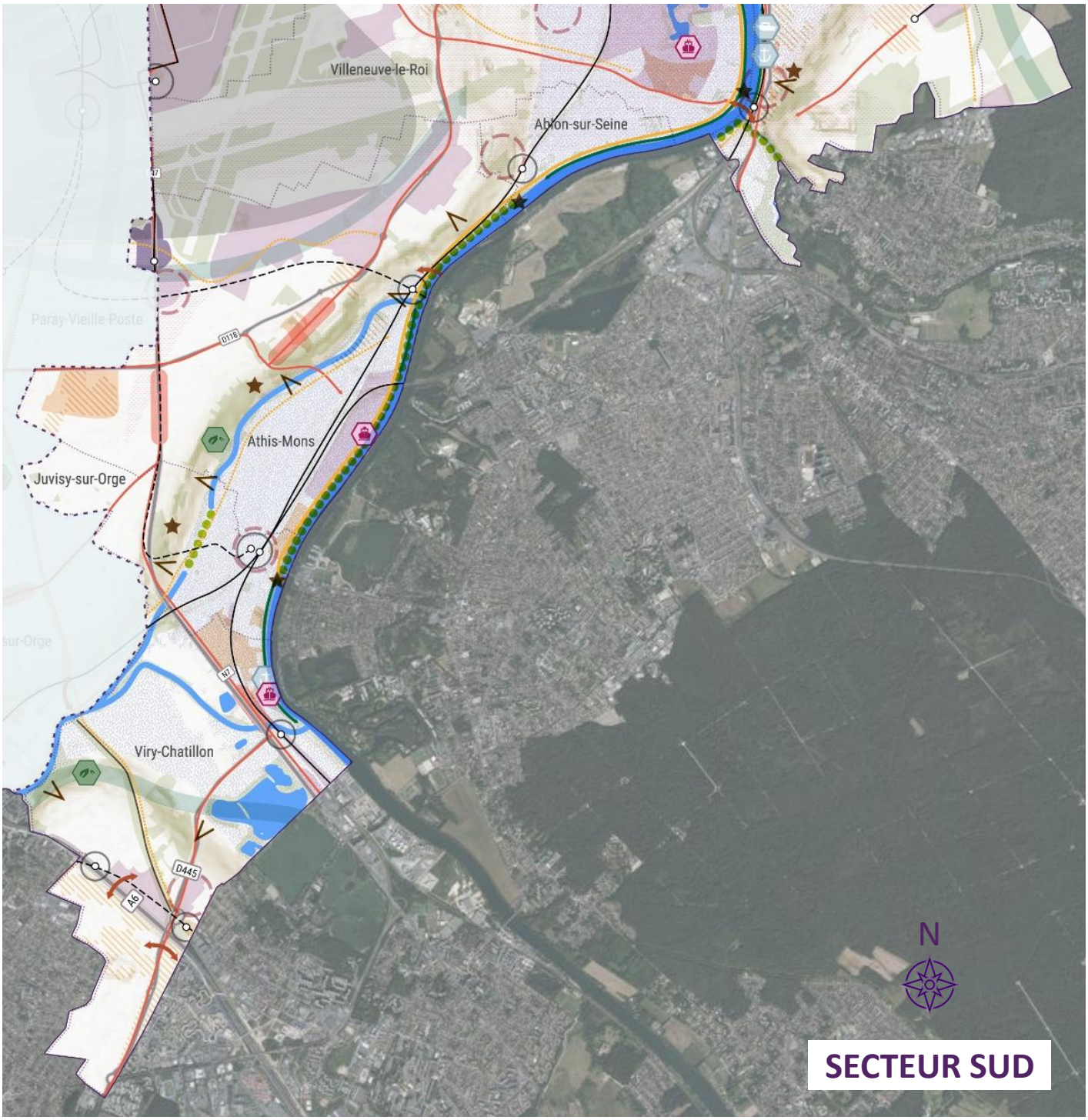
Cartographie OAP Stratégique



Cartographie OAP Stratégique



Cartographie OAP Stratégique



Légende commune aux OAP stratégiques
Logements
Equipements
Projets
Accompagner les grands projets urbains de développement territorial / Soigner l'insertion des opérations d'aménagement (ZAC)
Développer l'accessibilité et renforcer l'attractivité économique et résidentielle des quartiers de gare en lien avec l'arrivée des grands projets de transport collectif (GPE)
Renouveler les secteurs urbains NQPV, PNRQAD et NPNRU
Affirmer les grands équipements stratégiques du territoire
Formation / Recherche et développement
Hôpital
Port de transports de marchandises, de plaisance et de loisirs
Navettes fluviales
Complexe culturel et e-sportif d'envergure métropolitaine
Economie
Commerces
Sanctuariser l'activité économique par le maintien, l'optimisation et la diversification du tissu économique existant
Diversifier et muter en intégrant de la mixité fonctionnelle sur certains secteurs
Maintenir et valoriser le Marché d'intérêt national
Développer / Maintenir et développer les polarités commerciales d'échelle supra-communale
Affirmer les domaines d'activités économiques et des filières stratégiques
Port d'activité / Darse
Triage / Fret
Activité commerciale / aéroportuaire
Cité de la gastronomie
Trame verte
Trame bleue
Gestion des eaux pluviales
Risques et nuisances
Développer la ville en tenant compte du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly
Tenir compte des risques d'inondation
Aménager et renaturer les berges (Seine, Orge, Yvette, Yerres, Bièvre)
Mettre en valeur le caractère écologique et paysager (Seine, Orge, Yvette, Yerres, Bièvre)
Créer / Maintenir / Renforcer les grands parcs et espaces verts du territoire
Pérenniser et valoriser l'agriculture du territoire
Conforter ou créer les continuités et corridors écologiques
Préserver la trame verte
Mobilités
Coupures urbaines
Requalifier / Revaloriser les voies
Aménager les itinéraires du RER Vélo
Maintenir et créer des aménagements cyclables par une requalification des voies
Valoriser / Renforcer les sentes piétonnes
Créer ou améliorer les franchissements
Accompagner la réalisation des pôles d'échanges multimodaux structurants pour faciliter les déplacements par les modes actifs
Dynamiser les grands axes urbains
Prendre en compte le Domaine aéroportuaire de l'aéroport d'Orly
Paysages
Patrimoine
Forme urbaine
Prendre en compte le caractère paysager et les reliefs
Protéger et valoriser les marqueurs territoriaux (Aqueduc de la Vanne, halles, ponts ...)
FOND DE PLAN
Lignes de transport existantes
Lignes de transport en projet
Principaux axes routiers
Hydrographie

Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

OAP SECTORIELLE STRATEGIQUE GRAND ORLY

espace Ville

Contexte :

Porte d'entrée sud de la métropole parisienne, le Grand-Orly constitue l'une des principales polarités économiques régionales avec près de 150 000 emplois et se singularise par la présence de l'aéroport d'Orly, 2ème aéroport français après Roissy-Charles-De-Gaulle, et du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis, plus grand marché de produits frais au monde.

S'y associent plusieurs autres grandes composantes économiques à l'image du parc tertiaire d'Icade et de la plateforme logistique de Sogaris à Rungis, de la zone d'activité du SENIA à Orly et Thiais, du secteur de la Carelle à Villeneuve-le-Roi, des zones d'activités de Morangis, du triage de Villeneuve-Saint-Georges et du centre commercial régional Belle Epine à Thiais.

Le Grand-Orly accueille, par ailleurs, de grandes usines de production et de traitement de l'eau à Choisy-le-Roi, Orly, et Valenton, ainsi que des équipements parisiens tels que le cimetière de Thiais.

Ces équipements et zones économiques constituent cependant de grandes emprises foncières, le plus souvent infranchissables, concourant au morcellement du territoire au même titre que les grandes infrastructures routières (RD7/RN7, RN6) et autoroutières (A86, A106, A6), et complexifient très fortement les conditions de déplacement au quotidien des habitants et salariés. La coupure générée par la Seine et le relief marqué des coteaux de la Seine, l'Orge, l'Yvette et la Bièvre qui ceinturent le plateau de Longboyau, renforcent cette difficulté.

Ces emprises économiques connaissent actuellement une importante phase de développement et/ou de mutation urbaine, appuyée par le renforcement progressif du réseau de transports en commun : tramways T7, T9 et T12, lignes 14 et 18 du métro Grand Paris Express. Cette mutation est également portée par la puissance publique locale le long des grands axes viaires et dans le cadre de grandes opérations d'aménagement et de renouvellement urbain : écoquartier des portes d'Orly à Chevilly-Larue, mutation du SENIA à Orly et Thiais, cité de l'Air à Athis-Mons, projets NPNRU à Choisy-Le-Roi, Orly, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton, Savigny-sur-Orge, etc.

Ce rapprochement entre les fonctions économiques et le développement urbain nécessite de mettre en cohérence les projets portés afin de limiter les conflits d'usage (cf. les flux logistiques, le stationnement, les livraisons…) et de traiter les franges interstitielles.

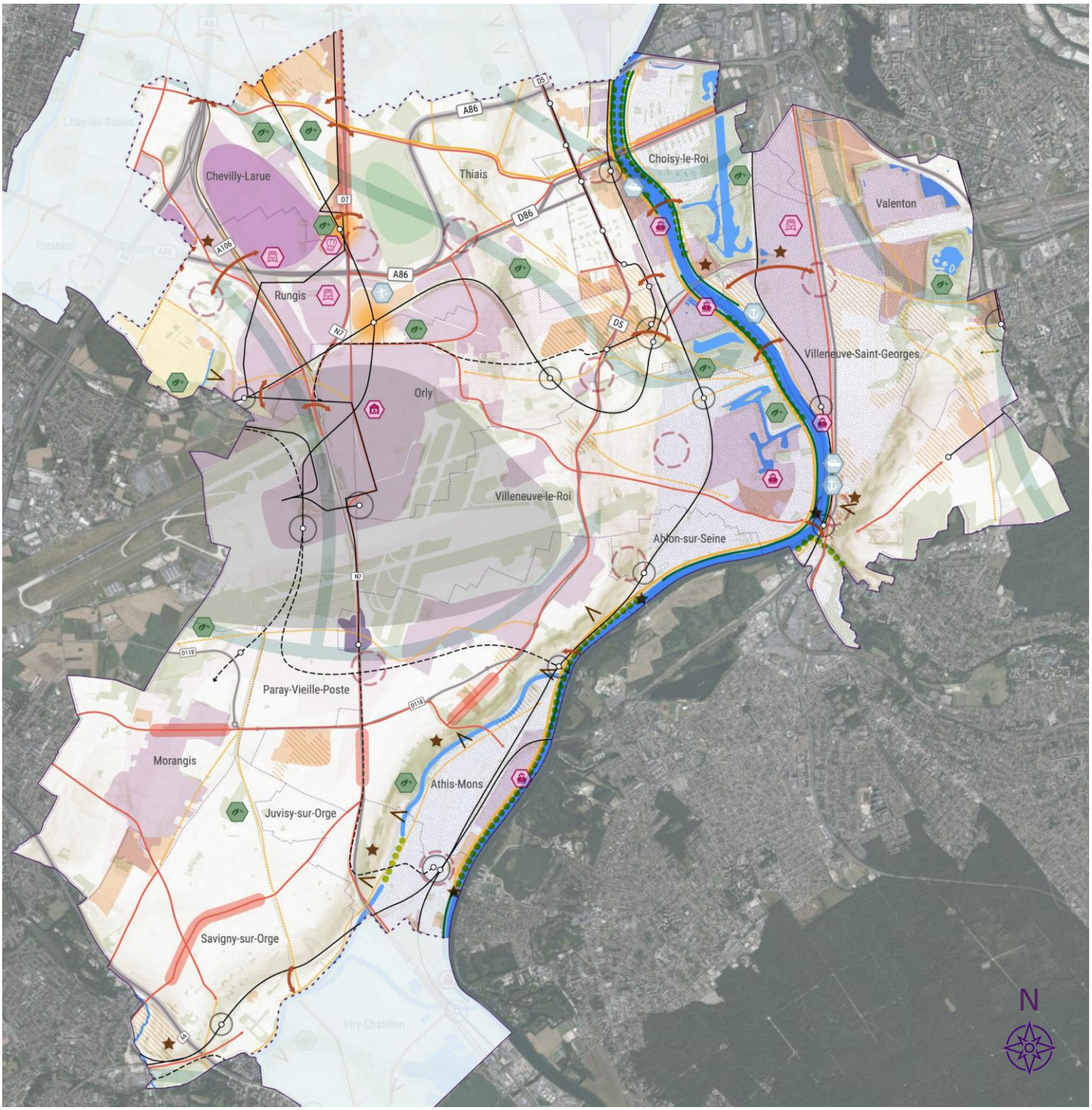
Objectifs :

- Soutenir la réalisation de grands équipements métropolitains participant à la nouvelle urbanité du Grand-Orly et à son attractivité : Cité internationale de la gastronomie Paris-Rungis à Chevilly-Larue et Rungis, Scène Digitale à Thiais.
- Conforter la vocation productive (industrie, artisanat, logistique) des sites économiques et accueillir des entreprises pourvoyeuses d'emplois, en cohérence avec les savoirs-faires et les qualifications professionnelles des habitants, notamment dans les communes essonniennes pour y réduire les déplacements nord-sud freinés par la coupure de l'aéroport.
- Développer la vocation économique du Grand-Orly dans les domaines de l'agro-alimentaire et de la foodtech, en lien avec le MIN de Rungis et le projet de la Cité internationale de la gastronomie Paris-Rungis.

- Désimperméabiliser et redonner de la place à la nature dans les grandes emprises économiques, comme dans l'espace public, dans un souci d'amélioration et de pacification du cadre de vie, d'infiltration des eaux pluviales et de réduction des ilots de chaleur urbain en zone dense.
- Réduire l'impact des flux logistiques par le développement de l'usage du fer et du fleuve, la finalisation du réseau routier structurant pour limiter les reports sur les voies locales (voie de désenclavement du Triage, rampe vers l'A106 depuis le MIN, barreau des Avernaises…) et accompagner la transition énergétique des flottes de véhicules utilitaires et de poids-lourds par l'installation de bornes d'avitaillement électrique et de stations multi-énergies.
- Anticiper l'arrivée programmée d'une nouvelle gare TGV à Orly/Thiais - Pont de Rungis pour conforter le maillage des transports en commun (prolongement du tramway T9, transformation d'Orlyval en ligne de desserte locale, connexion avec l'aéroport, accès depuis la rive droite de la Seine…)
- Accompagner l'arrivée des nouvelles gares et stations de transports en commun et des projets urbains par la requalification / transformation des axes viaires et l'aménagement de l'espace public en faveur des déplacements en bus, à pied et à vélo.
- Prioriser le développement urbain (projets d'aménagement et de renouvellement urbain) à proximité des transports en commun structurants (RER C et D, métro ligne 14, tramway T7 prolongé, T9 et T12, TVM) et des axes requalifiés en faveur des bus, piétons et vélos, dans un souci de maitrise du développement urbain dans le diffus, de dimensionnement des réponses apportées aux besoins en équipements et de bonne intégration des projets avec le tissu urbain existant
- Permettre le renouvellement des tissus urbains à proximité des grands axes routiers (RD7/RN7, RN6, RD118, RD445…) et autoroutiers (A6, A86, A106), et sous le couloir aérien de l'aéroport d'Orly, en veillant à prendre en compte les risques sanitaires inhérents aux nuisances sonores et à la pollution de l'air afin d'en réduire les impacts pour les habitants.
- Conforter le rôle de polarité des cœurs de ville, leur vocation commerciale et l'offre en équipements et services, ainsi que leur accessibilité par les transports en commun, la marche et le vélo.
- Inscrire le développement urbain dans le respect des paysages du plateau et de la vallée de la Seine, afin d'en préserver les vues et les qualités patrimoniales et valoriser les grands marqueurs du paysages tels que la confluence de l'Yerres à Villeneuve-Saint-Georges, les darses du parc interdépartemental des sports à Choisy-le-Roi et de la Carelle à Villeneuve-le-Roi, la promenade et le coteau de l'Orge à Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge, la voie verte sur les aqueducs de la Vanne et du Loing à Savigny-sur-Orge et Morangis, le carré des eaux et l'aqueduc Médicis à Rungis, les congrégations religieuses de Chevilly-Larue et Thiais, le fort de Villeneuve-Saint-Georges, le cimetière de Thiais, les vestiges du château de Choisy-le-Roi, l'observatoire Camille Flammarion à Juvisy-sur-Orge, le pavillon de Choiseul, etc.

- Préserver et valoriser les parcs communaux (dont le parc des Sœurs à Ablon-sur-Seine, la promenade du Petit Bois, le parc d'Avaucourt et le coteau des vignes à Athis-Mons, les parcs de la Mairie et Maurice Thorez à Choisy-le-Roi, les parcs de la Mairie, Ducastel, aux Oiseaux, Camille Flammarion, des Grottes, Gounod et Camille Lambert à Juvisy-sur-Orge, le parc ichel à Morangis, le parc Georges Méliès et le bois des Roses à Orly, le parc Gaston-Jankiewicz à Paray-Vieille-Poste, la Colline Cacao à Rungis, les parcs de Champagne et André Séron à Savigny-sur-Orge, les parc de Cluny et de l'Europe à Thiais, les parcs Jacques Chirac et de la Libération à Valenton, le bois des Coteaux de l'Orge, les parcs de la Mairie et du Bord de l'eau à Villeneuve-le-Roi, le parc de Beauregard, les bois des carrières et Colbert à Villeneuve-Saint-Georges) et départementaux (parc interdépartemental des sports à Choisy-le-Roi, parcs du Petit Leroy à Chevilly-Larue, de la Plage Bleue et du Champs-Saint-Julien à Valenton, de la Saussaie-Pidoux à Villeneuve-Saint-Georges, espace naturel sensible de la Pierre Fitte à Villeneuve-le-Roi), dans leurs fonctions d'agrément, de réserves de biodiversité et d'ilots de fraicheur.
- Conforter l'accès des habitants à ces espaces de nature, renforcer la trame verte dans tout le territoire et en particulier les secteurs carencés et veiller à faciliter l'accès aux espaces de nature situés à proximité (port aux Cerises, forêt de Sénart…) par un maillage en liaisons vertes, à l'image de la voie verte sur les aqueducs de la Vanne et du Loing à Savigny-sur-Orge et Morangis, de la promenade de l'Orge à Athis-Mons et de sa réouverture programmée à Juvisy-sur-Orge, de la coulée verte « Végétale » en cours de réalisation.
- Redonner une place à l'agriculture urbaine, afin de concourir à une production maraichère de proximité et de sensibiliser les habitants sur les enjeux du bien manger, du respect de la saisonnalité et de l'environnement, à l'image du projet de la Plaine de Montjean à Rungis et des projets de fermes urbaines à Choisy-le-Roi et Paray-Vieille-Poste.
- Soutenir la production d'énergie renouvelable locale par la poursuite du déploiement de la géothermie et l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture des constructions nouvelles et existantes dans le respect des mesures réglementaires.
- Améliorer les franchissements des voies ferrées (passerelle de Thiais), de l'autoroute A6 et de l'autoroute A86 (passerelle de la Bièvre à Fresnes, pont de la RD165 entre la ville de Rungis et la zone du Delta) pour en réduire les effets de coupure et créer de nouveaux franchissements pour les modes actifs des grandes coupures urbaines.
- Prendre en compte la perspective de transformation de l'autoroute A106 en boulevard urbain en créant et/ou maintenant les continuités urbaines sur la zone Delta pouvant déboucher à terme sur l'aménagement de nouveaux carrefours.
- Prendre en compte les risques naturels inhérents à la présence de la Seine à la géographie des coteaux dans les localisations et les choix constructifs : risque d'inondation par débordement et par ruissellement en cas de fortes pluies, risque de mouvement de terrain par retrait – gonflement des argiles.

Cartographie OAP Stratégique



Légende commune aux OAP stratégiques
Logements
Equipements
Projets
Accompagner les grands projets urbains de développement territorial / Soigner l'insertion des opérations d'aménagement (ZAC)
Développer l'accessibilité et renforcer l'attractivité économique et résidentielle des quartiers de gare en lien avec l'arrivée des grands projets de transport collectif (GPE)
Renouveler les secteurs urbains NQPV, PNRQAD et NPNRU
Affirmer les grands équipements stratégiques du territoire
Formation / Recherche et développement
Hôpital
Port de transports de marchandises, de plaisance et de loisirs
Navettes fluviales
Complexe culturel et e-sportif d'envergure métropolitaine
Economie
Commerces
Sanctuariser l'activité économique par le maintien, l'optimisation et la diversification du tissu économique existant
Diversifier et muter en intégrant de la mixité fonctionnelle sur certains secteurs
Maintenir et valoriser le Marché d'intérêt national
Développer / Maintenir et développer les polarités commerciales d'échelle supra-communale
Affirmer les domaines d'activités économiques et des filières stratégiques
Port d'activité / Darse
Triage / Fret
Activité commerciale / aéroportuaire
Cité de la gastronomie
Trame verte
Trame bleue
Gestion des eaux pluviales
Risques et nuisances
Développer la ville en tenant compte du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly
Tenir compte des risques d'inondation
Aménager et renaturer les berges (Seine, Orge, Yvette, Yerres, Bièvre)
Mettre en valeur le caractère écologique et paysager (Seine, Orge, Yvette, Yerres, Bièvre)
Créer / Maintenir / Renforcer les grands parcs et espaces verts du territoire
Pérenniser et valoriser l'agriculture du territoire
Conforter ou créer les continuités et corridors écologiques
Préserver la trame verte
Mobilités
Coupures urbaines
Requalifier / Revaloriser les voies
Aménager les itinéraires du RER
Vélo
Maintenir et créer des aménagements cyclables par une requalification des voies
Valoriser / Renforcer les sentes piétonnes
Créer ou améliorer les franchissements
Accompagner la réalisation des pôles d'échanges multimodaux structurants pour faciliter les déplacements par les modes actifs
Dynamiser les grands axes urbains
Prendre en compte le Domaine aéroportuaire de l'aéroport d'Orly
Paysages
Patrimoine
Forme urbaine
Prendre en compte le caractère paysager et les reliefs
Protéger et valoriser les marqueurs territoriaux (Aqueduc de la Vanne, halles, ponts ...)
FOND DE PLAN
Lignes de transport existantes
Lignes de transport en projet
Principaux axes routiers
Hydrographie

SOMMAIRE OAP SECTORIELLES INTERCOMMUNALES

Future Gare du GPE .....page 42

SENIA .....page 46

Triage .....page 52

Aéroport .....page 59

Cité de la Gastronomie / Marché International / Sogaris .....page 65

Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

OAP SECTORIELLE INTERCOMMUNALE

Future gare du GPE

Contexte :

La création d'une station-voyageurs de la ligne 14 du Grand Paris Express à Morangis et en lisière de Paray Vieille Poste s'inscrit dans le cadre d'une Opération d'Aménagement et de Programmation visant à orchestrer un développement urbain harmonieux et durable dans la commune. Cette initiative stratégique a pour but de maximiser les retombées positives de l'extension du réseau de transport en métro, tant sur le plan de la mobilité que sur celui du développement économique et environnemental.

Cette extension du réseau de métro offrirait la possibilité aux habitants de Morangis, de Paray Vieille Poste et de toutes les communes du nord Essonne situés à proximité, la possibilité d'accéder aux services publics métropolitains, aux aménités de la métropole du Grand Paris tout en réduisant l'usage du véhicule particulier, contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air et de la réduction des nuisances sonores dans la métropole et à d'avantage de justice territoriale pour les habitants du nord Essonne.

Objectifs :

- Réduire la congestion routière de la nationale 7 (tunnel d'Orly) et de l'autoroute A6.
- Faciliter l'accès aux pôles d'emplois sur l'intégralité du territoire de la Métropole.
- Proposer un transport en commun performant, direct et adapté pour les employés les étudiants et l'ensemble des habitants vers le cœur de la Métropole et le plateau de Saclay.
- Garantir un accès aux établissements de santé de la métropole du Grand Paris.
- Répondre aux objectifs de la Zone à Faibles Emissions.

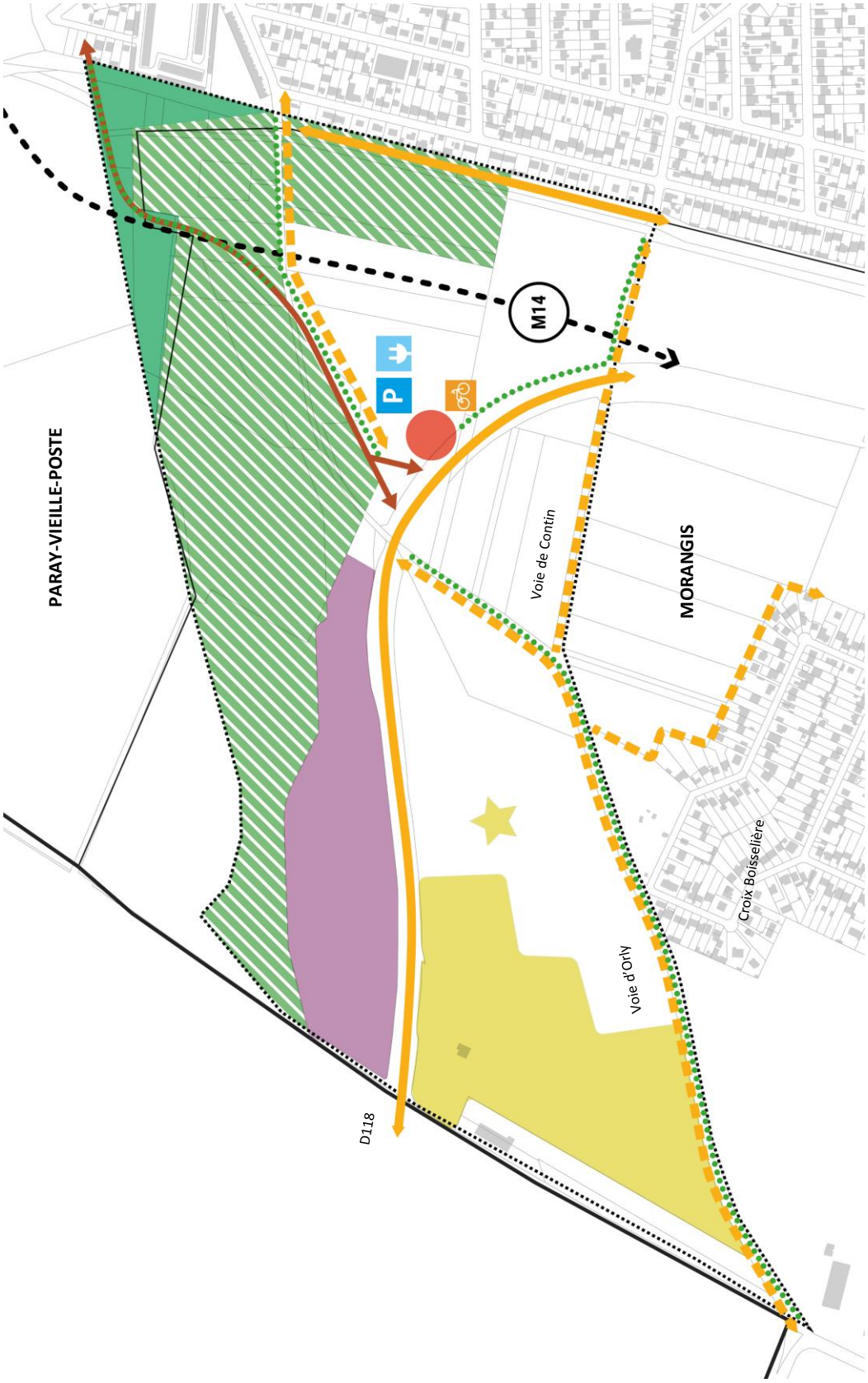
Parti d'aménagement :

- L'aménagement autour de la nouvelle station de métro se concentrera sur l'optimisation des déplacements. Des espaces piétonniers sécurisés, des pistes cyclables bien définies et une zone de stationnement stratégiquement située (vélo + P+R) seront intégrés pour faciliter l'intermodalité.
- L'OAP prévoit une amélioration de l'aménagement des espaces publics pour accroître la qualité paysagère. Des espaces végétalisés seront prévus, sanctifiant les terres agricoles ou développant de nouveaux espaces boisés.
- L'aménagement sera résolument axé sur la durabilité environnementale. Des initiatives telles que la plantation d'arbres indigènes et l'installation de dispositifs d'éclairage économes en énergie seront mises en œuvre. Des stations de recharge pour véhicules électriques et des incitations à l'utilisation de modes de transport écologiques (stationnement cyclables) seront intégrées pour promouvoir une transition énergétique responsable.

Programmation :

- Création d'une station- voyageurs et d'un parking relais
- Création d'une desserte de la station voyageurs par de nouveaux itinéraires cyclables reliant les centres-villes de Morangis et Paray-Vieille-Poste, ainsi que le secteur Charles de Gaulle à Morangis
- Insertion dans les itinéraires cyclables existants permettant de relier notamment Chilly-Mazarin et Savigny-sur-Orge
- Sanctuarisation des espaces agricoles et des jardins familiaux
- Renforcement de la trame d'espaces naturels et boisés

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

- Liaison douce à créer
- Liaison douce existante ou à requalifier
- Principe de liaison à créer
- Parking vélo
- Stationnement voiture
- Borne de recharge véhicule électrique
- Emplacement potentiel de la future station de métro
- Création d'une place

Trame verte / Bleue

- Alignement d'arbres à créer
- Espace boisé à créer / Espace vert à créer
- Espace vert à protéger : ENS

Économie / Commerces

- Secteur d'activité existante à conforter
- Jardins partagés/familiaux à maintenir ou à créer
- Espaces agricoles à maintenir

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Lignes Métro 14

Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

OAP SECTORIELLE INTERCOMMUNALE

SENIA

Contexte :

La zone d'activités SENIA (Secteur des Entreprises et des Industries Alimentaires) a été créée en 1967 en lien avec l'aménagement du MIN de Rungis et de l'autoroute A86. Elle couvre aujourd'hui 120 ha à cheval entre les villes d'Orly et de Thiais, accueille près de 400 établissements représentant environ 4 500 emplois. Outre sa vocation principale des entreprises de l'industrie agro-alimentaire, le SENIA a progressivement accueilli des fonctions d'entreposage et de logistique, et un dépôt de bus de la RATP.

En l'absence de gestionnaire, la zone s'est dégradée avec le temps sous la pression des nombreux flux de poids-lourds qui la parcourent et souffre d'une image négative (absence de services, espaces publics très routiers, stationnement sauvage, encombrements aux accès de l'A86…), en décalage avec les quartiers environnants. Les embranchements ferrés qui la desservaient ne sont par ailleurs plus utilisés depuis de nombreuses années, à l'image de nombreux autres sites du territoire, faisant oublier son caractère multimodal originel.

Au regard de l'important potentiel de développement que représente la mutation de cette emprise foncière, particulièrement bien située au cœur du pôle d'Orly, le site a été classé en secteur d'opération d'intérêt national (OIN) par le décret n° 2007-783 le 10 mai 2007, et placé sous le pilotage de l'Établissement Public d'Aménagement Orly-Rungis Seine-Amont (EPA ORSA). Le site figure depuis comme l'une des principales zones de renouvellement urbain dans le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et plus récemment du Schéma de Cohérence Territorial métropolitain (SCoT).

Un important projet d'aménagement d'environ 47 hectares est en cours de développement autour de la nouvelle gare du métro ligne 14 Thiais-Orly, en correspondance avec la gare RER C Pont de Rungis, et à plus long terme de la future gare TGV. Celui-ci s'appuie sur la ZAC intercommunale « Thiais-Orly » créée le 9 décembre 2022 par arrêté préfectoral et pilotée par l'EPA ORSA. Cette opération est adossée au projet Parcs en Scène porté par la SAS Linkcity faisant l'objet d'un permis d'aménager et d'un projet urbain partenarial.

La partie sud en connexion avec le centre-ancien de la ville d'Orly fait également l'objet d'une opération d'aménagement, la ZAC Chemin des Carrières pilotée par l'EPA ORSA, qui vise à assurer la transformation urbaine de ce secteur aujourd'hui morcelé entre locaux d'activités et habitat résidentiel en un nouveau quartier à dominante résidentielle Les voiries seront par ailleurs requalifiées et de nouveaux espaces publics seront aménagés.

Des réflexions ont par ailleurs été engagées par les acteurs publics (EPT, Semmaris, villes d'Orly et de Thiais, EPA ORSA, EPFIF et DRIEAT d'Ile-de-France) pour transformer la partie économique restante (45 ha) dite « zone bleue », à l'est de la zone, classée en zone B du MIN de Rungis.

Objectifs :

- Faire du SENIA une nouvelle centralité du territoire et plus largement de la métropole parisienne.
- Constituer un nouveau quartier autour de la gare de ligne 14 Thiais-Orly / RER C Pont de Rungis, afin de l'inscrire dans un tissu urbain dense de qualité.
- Faire de la zone SENIA un morceau de ville à part entière en tissant des liens de part et d'autre de la voie ferrée, avec l'aéroport d'Orly, le centre-ville d'Orly, les centres-commerciaux Belle-Epine et Thiais Village et la future Cité de la gastronomie Paris-Rungis.
- Redonner du confort et améliorer la qualité des ambiances urbaines à taille humaine, notamment par la qualification des espaces publics, le rapport entre le bâti et le non bâti et la qualité architecturale des constructions.

- Requalifier la zone d'activité (« zone bleue ») pour améliorer son image, son inscription urbaine, et répondre aux besoins d'accueil de nouvelles entreprises et d'emplois dans les domaines de l'agro-alimentaire, de l'excellence industrielle et de l'innovation (foodtech), en articulation avec le MIN de Rungis et la future Cité de la gastronomie Paris-Rungis
- Conforter le positionnement métropolitain du pôle d'Orly par l'accueil d'équipements à rayonnement régional et international (gare TGV, halle de e-sport…).
- Réduire le phénomène d'ilot de chaleur urbain et les risques d'inondation par ruissellement inhérent à une zone d'activités totalement minéralisée.

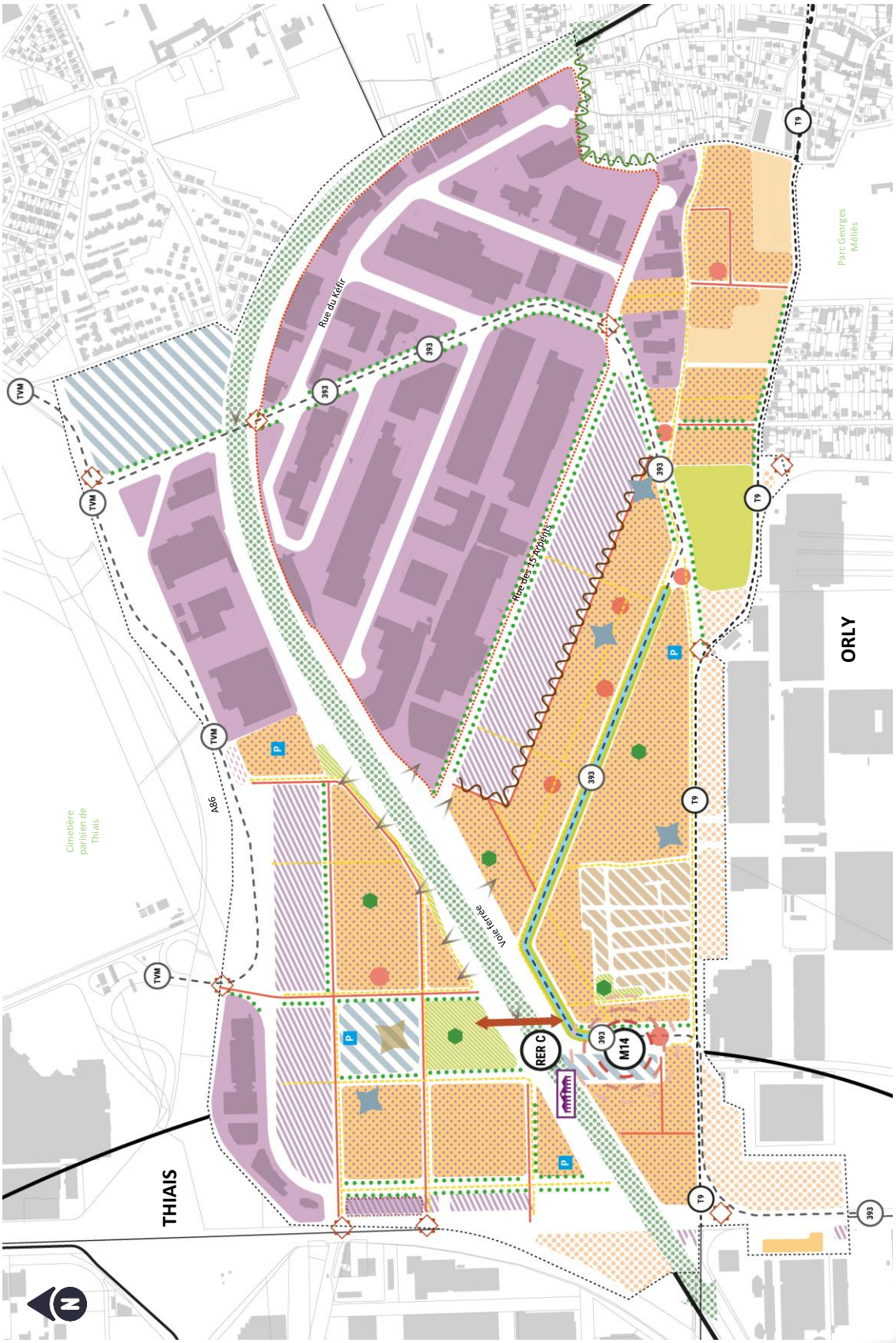
Parti d'aménagement :

- Articuler les développements économiques et urbains projetés par les différents opérateurs sur la zone SENIA à Orly et Thiais et le secteur du chemin des Carrières à Orly, pour en faire un projet d'ensemble.
- Développer un nouveau quartier mixte autour de la gare de ligne 14 Thiais-Orly, accueillant des logements, commerces de proximité, bureaux, locaux d'activité et équipements publics.
- Conforter la continuité urbaine entre la zone SENIA et le centre-ville d'Orly.
- Favoriser le désenclavement de la zone SENIA et le renforcement de la desserte par les transports en commun autour de la gare de ligne 14 Thiais-Orly, en prenant en compte le projet de TCSP 393 et la perspective d'un prolongement du tramway T9 à terme vers la plateforme aéroportuaire et la réorganisation du réseau de bus autour du pôle intermodal.
- Anticiper la gestion des flux piétons inhérents à la construction programmée de la halle de e-sport « Scène digitale » et de la gare TGV. Assurer la bonne interconnexion entre cette dernière et l'aéroport d'Orly afin de faciliter les correspondances air-fer.
- Réduire les coupures urbaines du faisceau ferré LGV / RER C / fret, de l'autoroute A86 et de la RD7, améliorer le maillage viaire au sein de la zone SENIA et en lien avec les quartiers environnants, et donner une large place aux piétons et aux cyclistes par des aménagements adaptés, continus et sécurisés.
- Structurer un plan guide pour accompagner la mutation de la zone d'activité en adéquation avec les fonctions du MIN de Rungis, conjuguant immobiliers productifs denses et intégrés dans le tissu urbain, espaces publics de qualité, offre de services à destination des salariés et habitants.
- Créer les conditions d'une cohabitation pacifiée entre la zone d'activité et le nouveau quartier mixte
- Recréer des continuités écologiques en donnant une place significative aux espaces verts publics et de cœur d'ilot, en retrouvant des espaces de pleine terre végétalisés et en concevant des constructions et des espaces publics concourant à l'infiltration et l'évapotranspiration des eaux pluviales.
- Permettre l'émergence d'un urbanisme bioclimatique : performance énergétique des constructions, production d'énergie renouvelable, végétalisation, matériaux bas carbone, etc.

Programmation :

- 369 500 m² de logements avec diversification de l'offre en fonction des besoins des communes
- 32 200 m² de résidences spécifiques (étudiants, séniors, etc.)
- 29 500 m² de commerces de proximité
- Entre 95 000 et 220 000 m² d'activités économiques et de bureaux au sein des ZAC Chemin des Carrières et Thiais-Orly et le projet Parc en Scène
- 145 000 m² d'activités économiques dans la zone d'activité restante
- 4 200 m² d'hôtel
- Equipements structurants : gare TGV, salle de e-sport Scène Digitale de 2 500 places, passerelle modes doux permettant le franchissement des voies ferrées
- Equipements de proximité : un collège, trois groupes scolaires, une salle de sport polyvalente, un complexe sportif, une mairie annexe, une antenne infos multiservice, un lieu culturel, un tiers-lieu et un équipement médico-social hospitalier
- Trois parcs publics de 0,7 hectares et 2 hectares sur Thiais et 2,2 hectares sur Orly
- Création de places vivantes et reliées entre elles par des espaces publics qualitatifs, requalification des voies existantes et aménagement de voies réservées aux modes actifs de circulation (vélo, piéton)

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Aménagement de nouveaux quartiers mixtes (équipements publics et collectifs, commerces, activités) à vocation d'habitat

Zone d'habitat individuel à préserver

Secteur de réflexion

Equipements publics ou d'intérêt métropolitain à créer ou à requalifier

Localisation indicative des équipements scolaires publics

Créer l'équipement de rayonnement métropolitain de la Scène Digitale

Économie et commerces

Nouveau quartier d'activités à créer

Requalifier et conforter le secteur dit « zone bleue » de logistique et d'activités économiques en lien avec le MIN de Rungis (25 ha)

Requalifier et conforter ces secteurs à vocation économique

Polarité métropolitaine à structurer

Diversification à vocation alimentaire de la zone B du Marché International sur 25 hectares et maintient et développement de l'activité économique sur les 20 hectares restants

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espaces relais des milieux ouverts existants (cimetières et parc Georges Méliès à connecter à la trame verte

Continuité écologique à créer ou à conforter

Espaces verts à requalifier ou à créer

Écran de protection du bruit de l'A86 formé par les bâtiments

Noues à créer sur le secteur des Quinze Arpents

Alignements d'arbres à créer ou à protéger

Localisation indicative des parcs et squares publics

Mobilités / Espaces publics

Principes de liaisons à créer, desservant les nouveaux quartiers

Principe de liaisons douces à créer

Franchissement à créer

Entrée de ville, de site à valoriser

Projet de gare TGV Thiais-Orly

Place publique à créer

Parc de stationnement

Paysage, patrimoine et formes urbaines

Ensemble pavillonnaire de la cité-jardin à préserver

Vue à mettre en valeur

Traitement paysager des franges et lisières

Interface à travailler

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne RER C

Ligne Métro 14

Projet d'extension tramway T9

Projet d'extension du Transport en Commun en Site Propre de la ligne 393

Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

OAP SECTORIELLE INTERCOMMUNALE

Triage

Contexte :

En limite de Valenton et Choisy-le-Roi, le site du triage est considéré comme un des sites majeurs de développement économique du territoire Grand Orly Seine Bièvre qui bénéficie de grandes emprises foncières relativement libres et d'axes de circulation majeurs qu'ils soient ferrés (radiale sud Est et Gare de Lyon), fluviaux (La Seine) ou routiers (A86 et A406). L'emprise ferroviaire s'étend sur près de 200 hectares auxquels on peut ajouter 20 ha du site Renault. Ces emprises foncières historiquement dédiées au monde du transport jouxtent un quartier plus résidentiel et urbain du Triage.

Ancien quartier d'ouvriers et de cheminots, le quartier urbain de triage est composé d'un tissu diversifié de pavillons et petits immeubles en limite des faisceaux ferrés qui l'isolent des autres quartiers. De récentes opérations, certaines en cours de réalisation, permettent une revitalisation de cet ancien village. Le quartier, desservi par la gare RER D de Villeneuve Triage, ne possède qu'une offre limitée d'équipement publics, services de proximité et commerces.

Le quartier du triage et le site Renault sont particulièrement concernés par le risque inondation, situés en aléa fort et très forts selon PPRI du Val de Marne. L'artificialisation et la perméabilité des sols est ici un enjeu important pour limiter le risque inondation et favoriser l'adaptation au changement climatique. Les nuisances sonores et la pollution de l'air liées notamment aux transports (Voiture, train, avion) marquent aussi cette partie du territoire.

Le site ferré du Triage est identifié dans les études prospectives pilotées par l'Etat comme un site présentant un vrai potentiel pour le développement de transports de marchandises décarbonés avec l'intermodalité possible entre route-fer-fleuve. C'est à ce titre que le site fait l'objet d'un Contrat d'Intérêt National signé en janvier 2018. La SNCF mène une démarche de rationalisation de son foncier et optimise le fonctionnement du site ferré. La réalisation en cours d'un technicentre pour ses TGV Sud Est participe à cette démarche.

Les infrastructures ferrées, couplées à la Seine et au réseau routier national (RN6, RN406, A86), offrent des opportunités de développement et constituent de véritables coupures pour les véhicules motorisés ou les modes doux (marche et vélo). Les franchissements de la Seine et des voies ferrées sont distants de près de quatre kilomètres à l'exception d'une passerelle piétonne qui permet de relier la gare de Triage. Ce manque de franchissement pénalise le développement économique et son acceptation citoyenne avec la concentration des camions sur un réseau routier résidentiel et limite l'accessibilité aux aménités pour les habitants et travailleurs du quartier notamment en mode doux.

De nombreux espaces verts ouverts au public avec de grandes qualités écologiques, véritables réservoirs de biodiversité et de qualité paysagère, sont présents sur le site (la Seine et ses berges, le parc interdépartemental des sports) ou à proximité immédiate (le parc de la plage bleue et des lacs de Créteil, le bois des carrières et l'arc boisé, la confluence de l'Yerres et la Saussaie des gobelins) mais sont peu reliés entre eux et peu accessibles.

Objectifs :

L'enjeu sur les sites Triage et Renault est bien de concilier, en zone urbaine, les conditions d'un développement économique en réutilisant des friches industrielles ou de transport tout en offrant un cadre de vie agréable aux riverains ceci en profitant des qualités du site (Seine, espaces verts…) et en limitant les nuisances et contraintes inhérentes.

Le redéploiement des activités ferroviaires sur le site du triage ou sur le site Renault offre de nouvelles marges de manœuvre foncière pour le développement économique tout en respectant et privilégiant l'insertion du site à son environnement urbain avec des enjeux de désenclavement, paysagers et écologiques, d'intégration aux dynamiques locales, de résilience et de mémoire.

Faire émerger des projets générateurs d'investissement et d'emplois, accompagner la mutation urbaine du site ferroviaire et améliorer le cadre de vie des habitants sont les ambitions du Contrat d'Intérêt National qui s'appliquent aussi au site Renault.

Les objectifs opérationnels qui en découlent sont alors de

- Réduire l'usage de la RD138 et le nombre de camions sur les voies résidentielles
- Favoriser l'emploi local
- Développer les aménités, commerces, services et équipements publics
- Améliorer l'attractivité du site avec la création d'espaces verts et d'un équipement culturel
- Prendre en compte le risque inondation et promouvoir la résilience du quartier
- Faciliter l'usage des modes doux de déplacement notamment en limitant les coupures et en reliant les grands espaces paysagers du site ou à proximité
- Créer des continuités écologiques entre les différents réservoirs de biodiversité

Parti d'aménagement :

Pour répondre à l'enjeu de désenclavement plusieurs réponses sont proposées

La réalisation d'une voie de désenclavement Est/Ouest qui relierait la RD138 à la RN406 est un préalable à tout développement économique du site. Cette voie permettrait de décharger la RD138 du trafic camions sujet de nombreuses nuisances. Elle mettrait en connexion de manière efficace, le site Renault, le site de triage, le hub de transport combiné de Valenton et le port de Bonneuil.

Cette voie de désenclavement devra être support d'un réseau cyclable et piéton pour relier de manière sécurisée les différents quartiers et espaces verts entre la Seine et la « Végétale » pour faciliter aussi l'accessibilité en modes doux aux grands parcs ouverts au public comme le parc interdépartemental des sports, de la plage bleue ou la base de loisir de Créteil.

Le désenclavement du quartier sera aussi permis avec le maintien voire la réfection de la passerelle menant à la gare du triage depuis la place Hector Berlioz pour offrir demain une continuité en mode doux vers la Pierre-Fitte et Orly en rive gauche avec la réalisation d'un franchissement de Seine.

Les liaisons douces internes au quartier du Triage qui relieraient les équipements publics, la Seine, les zones d'emplois sont à organiser.

Enfin les mobilités fluviales sont à préserver et à renforcer.

Pour répondre à l'enjeu écologique et paysager les espaces naturels et grands parcs sont à sanctuariser ; les jardins ouvriers le long de la ceinture ferrée aussi. Des s écologiques et trames vertes sont à retrouver pour connecter les réservoirs de biodiversité majeurs que sont la Seine et ses berges, le parc interdépartemental des sports, la plage bleue et la confluence de l'Yerres.

Un parc linéaire au sein du site ferré du triage jouera le rôle de continuité écologique entre le parc interdépartemental des sports jusqu'à la Seine en direction du centre-ville de Villeneuve Saint Georges.

En sus de leur rôle d'accessibilité en modes doux, les franchissements de Seine et ferrés, la voie de désenclavement pourra être vecteurs de continuité écologiques notamment pour relier la « Végétale » et les espaces naturels de Villeneuve le roi et Orly.

L'enjeu d'intégration aux dynamiques locales se décline selon les différents sites : Site Renault, Site ferroviaire du Triage, Quartier urbain du triage. Il s'agit de travailler les liaisons entre ces trois sites pour mutualiser les espaces et équipements publics, services et commerces. Une vigilance sur l'aménagement des sous faces des ouvrages de franchissement est proposée pour atténuer le morcèlement interne et des franges.

Le site Renault développe 10 ha avec dans la partie nord du site sur 1,2 ha un espace dédié à un équipement public et des espaces paysagers qui relieraient la Seine au parc Interdépartemental des sports, en partie Sud, des espaces dédiés au développement économique qui pourraient profiter de la Seine et des voies ferrées.

Après réalisation de la voie de désenclavement, le site ferroviaire du triage s'appuiera sur une armature d'espaces publics pour mettre en réseau les parcours (voiture et circulation douce) et les espaces verts, pour créer une frange entre le secteur purement ferroviaire du nouveau secteur économique. Ce nouveau secteur économique se distingue entre une partie à l'Est qui reste consacrée au transport ferroviaire d'une partie Ouest ouverte aux entreprises plus diversifiées avec une partie au Sud plus orientée logistique entre voie ferré et Port fluvial avec maintien du convoyeur, une partie autour de la gare du triage avec un développement économique à vocation plus urbaine et une partie nord potentiellement plus artisanale et industrie de proximité. Les espaces publics se prolongeront sous les voies ferrées pour assurer des continuités agréables vers le quartier du triage et vers la Seine.

L'aménagement du quartier urbain du triage vise à restructurer le tissu existant autour d'une ossature d'espaces publics adaptés à des usages divers et conforté par une trame ou boucle paysagère. Ce quartier doit revaloriser son rapport au fleuve avec la mise en valeur des espaces publics de connexion (place Moulierat, stade, …) et des espaces publics paysagers en bord de fleuve faisant promenade. Les perspectives et les cônes de vue vers la Seine, les usages fluviaux en complément du port nautique doivent être renforcés. Il s'agira de respecter la silhouette urbaine globale du quartier du triage, de valoriser un urbanisme bioclimatique qui offre un épannelage varié au bénéfice des vues, d'offrir des conditions pour favoriser l'implantation de nouveaux équipements de proximité, commerces au bénéfice des polarités du quartier. Enfin le risque inondation sera pris en compte de manière adaptée.

L'enjeu de résilience est associé au risque d'inondation qui sera pris en considération dans la réalisation des bâtiments et l'aménagement des RDC. La surface de pleine terre sera partout optimisée avec notamment la réalisation du parc linéaire dans la zone ferroviaire. L'adaptation au changement climatique bénéficiera des s écologiques et de la végétalisation du site avec la création d'ilots de fraicheur. Les nuisances sonores seront prises en considération avec une diminution du trafic de la RD 138 et une vigilance pour les bâtiments le long du RER D.

L'enjeu de mémoire est respecté par la continuité de l'outil industriel et ferroviaire, le maintien des jardins ouvriers. Enfin, le parc linéaire et un espace dédié pourrait offrir un écrin à un musée du type « Ville et transports » en profitant du faisceau ferré désactivé et du patrimoine actuellement sur site de la RATP et la SNCF.

Programmation :

Un nouveau quartier mixte avec :

Des espaces publics pour désenclaver
- Voie de désenclavement entre RD138 et RN406 pour véhicules motorisés et circulations douces (Seine/ « Végétale »/ Parc interdépartemental des sports/Plage bleue)
- Réalisation de franchissement Seine et restructuration passerelle Triage pour les circulations douces
- Voie de desserte interne au site ferroviaire du triage
- Aménagement de liaisons douces le long de la Seine, autour du quartier du triage et pour accéder à la Seine depuis le site économique

Des espaces verts connectés entre eux
- Parc linéaire au sein du site ferroviaire
- Aménagement paysager des nouveaux franchissements pour favoriser les continuités écologiques
- Réalisation d'un maillage paysager qui s'appuie sur l'existant et renforce les continuités entre ces espaces végétalisés
- Aménagement en promenade paysagère des berges de Seine

Vers un Pôle économique mixte
- Pôle transport ferroviaire
- Pôle économique de proximité
- Pôle logistique durable et plateforme trimodale (route-fer-fleuve)
- Nouvelles industries en lien avec les possibilités d'intermodalité

Vers un quartier mixte
- Des nouveaux logements qui prennent en considération le risque inondation et le changement climatique
- Des RDC dédiés aux commerces, services ou petit artisanat
- Des équipements publics pour accompagner les polarités

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

- Circulations douces
- Circulations douces à créer
- Voies de circulations
- Voies de circulations à créer
- Mobilités fluviales à préserver ou renforcer
- Réflexion sur les espaces publics
- Accès aux équipements

Logements / Équipements / Projets

- Projets engagés
- Secteurs mutables
- Équipements (scolaire / petite enfance)
- Équipements de proximité à réinterroger

Économie et commerces

- Secteur d'activités
- Emprise ferroviaire à maintenir densifier ou requalifier
- Vocation économique productive à maintenir, requalifier et diversifier
- Plateforme logistique multimodale
- Intensité commerciale et sectorielle
- Port de plaisance et de loisirs à préserver ou à conforter
- Port fluvial logistique à maintenir et à développer

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espace vert
- Continuité écologique
- Espace participant aux continuités écologiques tampon à maintenir ou à développer

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Cônes de vue Seine

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C

Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

OAP SECTORIELLE INTERCOMMUNALE

Aéroport

Contexte :

La fondation de l'aéroport d'Orly sur le plateau de Longboyau remonte au 1er janvier 1918 dans le contexte de la première guerre mondiale. Son développement civil débute pour sa part au début des années 1960, avec la mise en service de l'aérogare Sud (actuel Orly 4) conçu par l'architecte Henri Vicariot comme un symbole d'avant-garde et de la modernité. Orly devint alors le premier aéroport national.

Enserré dans un tissu urbain déjà très largement constitué, l'aéroport d'Orly n'a pas été en mesure de répondre à lui seul au développement du trafic aérien, conduisant à la construction de l'aéroport Roissy-Charles-De-Gaulle dans les années 1970, et des mesures environnementales ont été instaurées dès 1968 pour instaurer un couvre-feu nocturne puis en plafonner le trafic en 1994.

L'aéroport d'Orly constitue aujourd'hui le 2ème aéroport national et accueille plus de 30 millions de passager / an ces dernières années (hors crise Covid) pour environ 230 000 mouvements / an (décollages et atterrissages). Il constitue l'une des composantes majeures de la polarité économique du Grand-Orly.

Il s'étend sur une surface de 1 540 hectares, à cheval sur les 9 communes d'Athis-Mons, Orly, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Rungis, Thiais et Villeneuve-le-Roi sur le territoire de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et de Chilly-Mazarin et Wissous sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay.

Il s'inscrit dans un contexte urbain en forte mutation, en lien avec le développement des transports en commun (tramway T7 et T9 et ligne 14 du métro en service, ligne 18 du métro à venir en 2027) : modernisation des grandes emprises économiques (Min de Rungis, plateforme Sogaris, parc Icade…) et réalisation d'opérations d'aménagement sur les emprises sous-qualifiées (abords de la RD7/RN7, zone SENIA…).

Conscient de cette transformation, le Groupe ADP a engagé un grand projet de modernisation et de développement de la plateforme aéroportuaire baptisé « Paris-Orly 2035 », soumis à concertation publique début 2024. Celui-ci vise à inscrire le devenir de l'aéroport d'Orly en phase avec les projets du territoire, que ce soit en terme de programmation, de continuités urbaines, paysagères et écologiques, d'évolution de la desserte tous modes et de réponse aux enjeux climatiques, environnementaux et énergétiques. Ce développement ne saurait, cependant, générer davantage de nuisances auprès des populations riveraines et doit au contraire concourir à en réduire les impacts en favorisant, par exemple, l'accueil d'avions de nouvelle génération.

Objectifs :

- Faire des emprises et des fonctions annexes de l'aéroport de véritables composantes du tissu urbain et de l'écosystème économique qui l'entoure.
- Réduire l'effet de coupure urbaine générée par son emprise et améliorer son accessibilité à 360 degrés.
- Anticiper la perspective de l'arrivée la gare TGV à Thiais-Orly – Pont de Rungis et les enjeux de correspondances air-fer.
- Faire un usage sobre du foncier.
- Mobiliser les réserves foncières disponibles au service de projets économiques à vocation productive et industrielle, concourant à la dynamique de « Territoire d'industrie » portée par le Grand-Orly Seine Bièvre et pourvoyeurs d'emplois pour les habitants.
- Anticiper les besoins de production et de distribution énergétique concourant à la décarbonation de l'aéroport, qu'il s'agisse de ses installations, des véhicules au sol et des aéronefs.

- Redonner du confort et améliorer la qualité des ambiances urbaines à taille humaine, notamment par la qualification des espaces publics, le rapport entre le bâti et le non bâti et la qualité architecturale des constructions.
- Renforcer la place de la nature, de la faune et la flore, dans le respect de l'exploitation de l'aéroport.
- Réduire le phénomène d'ilot de chaleur urbain et les risques d'inondation par ruissellement inhérent aux zones d'activités et aux parkings très fortement minéralisés.

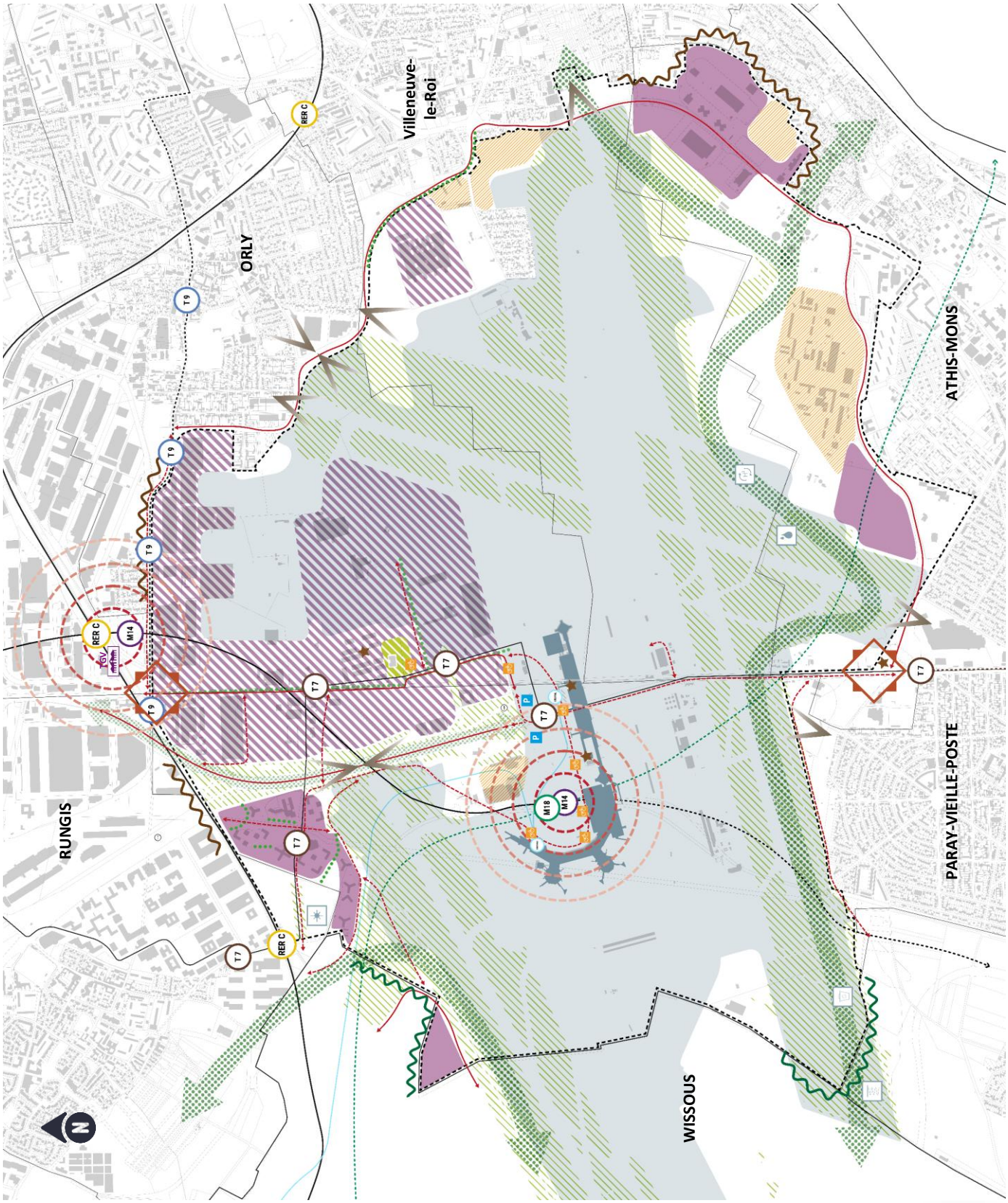
Parti d'aménagement :

- Conforter le réseau de transport en commun existant (transformation d'Orlyval en ligne de desserte locale), prolonger les lignes de tramway T7 vers la gare de Juvisy-sur-Orge et T9 vers l'aéroport, la ligne 18 vers l'est et accueillir les lignes de cars express régionaux.
- Renforcer le maillage viaire (continuité des voies de contournement, nouvel échangeur au nord de l'aéroport) pour réduire les points de congestion
- Réaliser des aménagement piétons et cyclables sécurisés et confortables permettant de desservir l'ensemble de la plateforme, en continuité avec les tissus urbains et projets alentours.
- Développer un campus industriel métropolitain innovant, pour des activités à forte valeur ajoutée, sur les réserves foncières centrales dites « Grand Cœur d'Orly » (Cœur d'Orly Sud, Zone Orly Industrie), permettant de proposer un parcours résidentiel complet aux entreprises industrielles et productives de toutes tailles (depuis les phases de recherche et développement, conception/prototypage, jusqu'aux petites séries) et des parcours de formation aux habitants.
- Développer des parcs d'activités artisanales et industrielles sur les réserves foncières périphériques de l'aéroport à destination des PME-PMI, générateurs d'emplois de toutes qualifications, et de toutes spécialités, répondant aux besoins des habitants.
- Concevoir les projets de développement économique tels de vrais quartiers de ville : immobiliers productifs denses, architecture soignée, espaces publics de qualité, offre de services à destination des salariés et habitants.
- Renforcer la production d'énergie renouvelable électrique (panneaux photovoltaïques en toiture sur en ombrière sur les parkings) et de chaleur (perspectives d'un 2ème puit de géothermie et d'une unité de méthanisation au sud de l'aéroport), et réaliser les installations nécessaires à l'avitaillement des véhicules au sol (bornes de recharge rapide, station multi-énergie, perspective à plus long terme d'une distribution, voire d'une production d'hydrogène liquide).
- Compenser toute nouvelle artificialisation par la désartificialisation et/ou la végétalisation d'une surface correspondante (pleine terre, toiture végétalisée).
- Réserver 30% des emprises de l'aéroport à la biodiversité.
- Préserver les prairies aéronautiques en tant que réservoirs de biodiversité et conforter les s écologiques avec les espaces ouverts environnants.
- Recréer des continuités écologiques en donnant une place significative aux espaces verts publics et de cœur d'ilot, en retrouvant des espaces de pleine terre végétalisés et en concevant des constructions et des espaces publics concourant à l'infiltration et l'évapotranspiration des eaux pluviales.
- Permettre l'émergence d'un urbanisme bioclimatique : performance énergétique des constructions, énergies renouvelables, végétalisation, matériaux bas carbone, etc.

Programmation :

- 52 ha de réserves foncières au cœur de l'aéroport, entre l'aérogare Orly 4 et la zone de maintenance aéronautique située au nord de la plateforme.
- Plus de 90 ha de réserves foncières « périphériques » : environ 65 ha pour Orlyparc au sud-est de l'aéroport, environ 5 ha pour la réserve dite « Tivano » également au sud-est de l'aéroport et environ 22 ha pour la réserve foncière des Avernaises au nord-ouest.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

- Gares à conforter dans leur dimension multimodale
- Localisation indicative de création de la gare TGV
- Pistes cyclables existantes à conforter
- Pistes cyclables à créer
- Parking vélo à optimiser
- Parking en silo à optimiser
- Entrées de l'aéroport en interfaces avec les communes à qualifier

Trame verte / Bleue

- Conforter les corridors écologiques de la trame verte avec les espaces ouverts environnants
- Développer un écologique à fonctionnalité réduite aux abords de la RN 7
- Espaces verts à créer ou à maintenir
- Préserver les prairies aéroportuaires reconnues pour leur intérêt écologique en contexte urbain
- Alignements d'arbre à préserver

Économie / Commerces

- Développer un campus industriel métropolitain innovant à forte valeur ajoutée
- Développer les parcs d'activités artisanales, logistiques et industrielles périphériques

Logements / Équipements / Projets

- Conforter le Système de Traitement des Eaux Pluviales en lien avec infiltration des eaux ne présentant pas de pollution
- Renforcer la production d'énergie renouvelable électrique et de chaleur
- Permettre le développement du hub d'énergie renouvelable
  - Méthanisation
  - Hydrogène
  - Photovoltaïque
- Adapter aux nouveaux enjeux de l'aérien le secteur d'équipement d'intérêt collectif
- Autres secteurs de projets en cours ou en réflexion

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Vues à préserver ou à créer
- Traitement paysager des franges et des lisières à valoriser
- Interfaces urbaines à travailler
- Éléments du patrimoine à identifier *(chapelle américaine, hall 4, Tour de contrôle et le Concorde)*

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Transports en commun existant à conserver
- Transports en commun en projet à accompagner

Grand Orly seine bièvre

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

OAP SECTORIELLE INTERCOMMUNALE

Cité de la Gastronomie / Marché International / Sogaris

Contexte :

La plateforme Sogaris, le Marché d'intérêt National (MIN) de Rungis et la zone Delta ont été progressivement aménagés et mis en service à compter des années 1960 sur les communes de Chevilly-Larue et de Rungis, dans la droite ligne du développement de l'aéroport d'Orly. Ces installations concourent depuis à l'approvisionnement de la région Ile-de-France et constituent des marqueurs forts de notre territoire. Premier marché de produits frais au monde, le MIN de Rungis s'étend sur près de 234 ha et abrite plus de 1 200 entreprises et 12 000 employés. La plateforme Sogaris s'étend pour sa part sur 39 ha et accueille 150 entreprises locataires dans ses 200 000 m² de locaux. Située entre les autoroutes A6, A106 et A86, la zone Delta accueille principalement des hôtels, mais également des bureaux et locaux logistiques.

Ces sites économiques sont aujourd'hui quasi exclusivement desservis par la route, engendrant un trafic poids-lourds important à l'échelle nationale et locale. C'est pourquoi la Semmaris, exploitant du MIN de Rungis, a initié un appel à projet pour l'octroi d'une concession d'exploitation d'un nouveau terminal ferroviaire de transport combiné à compter de 2027, complémentaire au terminal existant plus au nord. Celui-ci accueillera 5 à 6 trains aller-retour par jour depuis le sud et le nord de l'Europe. Ce terminal profitera à l'approvisionnement du MIN et plus largement au sud de la métropole parisienne.

Ces 3 secteurs concourent à la polarité économique du Grand-Orly, majeure à l'échelle de notre territoire. Outre l'enjeu de modernisation de leurs installations qui leur sont propres après plus de 50 ans d'existence, ces 3 secteurs s'inscrivent dans un contexte urbain radicalement différent avec le développement des transports en commun (TVM, puis tramway T7 et désormais la ligne 14 du métro) et la mutation de grandes emprises à leurs abords au profit de projets urbains contemporains, à dominante résidentielle : écoquartier des portes d'Orly à Chevilly-Larue, aménagement de la Plaine de Montjean à Rungis, mutation du SENIA à Thiais et Orly.

La réalisation du projet de la Cité Internationale de la gastronomie Paris-Rungis à l'entrée est du MIN de Rungis, en front de RD7 et à proximité de la nouvelle gare ligne 14 « Chevilly-Larue – Marché international », constituera l'un des nouveaux lieux emblématiques du territoire et participera grandement à cette mutation et au changement d'image du Grand-Orly.

Objectifs :

- Conforter le rôle d'importance vitale du MIN de Rungis en matière de vente et de distribution de produits frais alimentaires, qu'il s'agisse de l'emprise principale du marché de vente physique, de la composante de la zone Delta et du secteur des entrepôts.
- Conforter la vocation logistique principale de la plateforme Sogaris, tout en permettant une diversification économique (commerces professionnels, activités productives, services…) de certaines de ses composantes.
- Conforter la vocation hôtelière et accompagner la diversification économique de la zone Delta (hors zone A du MIN).
- Faire des projets de la Cité Internationale de la gastronomie Paris-Rungis et de la Halle des Trésors Gastronomiques des signaux urbains forts et une nouvelle polarité culturelle, gastronomique, commerciale, de tourisme et de loisirs d'importance du territoire.
- Renforcer le pôle de formation initiale et continue de la Rungis Académie et de la Cité de la gastronomie, et le développement de l'incubateur d'entreprise Rungis & co.
- Réaliser le nouveau terminal ferroviaire du MIN (transport combiné rail-route) et veiller à la limitation des impacts induits par les nouveaux flux de poids-lourds sur les voies de circulation locales alentours.

- Redonner du confort et améliorer la qualité des ambiances urbaines à taille humaine, notamment par la qualification des espaces publics, le rapport entre le bâti et le non bâti et la qualité architecturale des constructions.
- Qualifier l'insertion urbaine des grandes emprises économiques, en réponse aux enjeux d'accessibilité, notamment à pied et à vélo à destination des salariés et usagers de la plateforme et d'amélioration des interfaces avec les quartiers environnants.
- Anticiper la requalification de la RD7 en boulevards urbains.
- Réduire la consommation énergétique du bâti, concourir à la production d'énergie renouvelable (panneaux solaires, valorisation énergétique des déchets…) et accompagner la mutation des flottes de véhicules légers et poids-lourds par l'installation de stations d'avitaillement multi-énergies (électricité, bioGNV, hydrogène…).
- Réduire le phénomène d'ilot de chaleur urbain et les risques d'inondation par ruissellement inhérent à des zones d'activités totalement minéralisées.

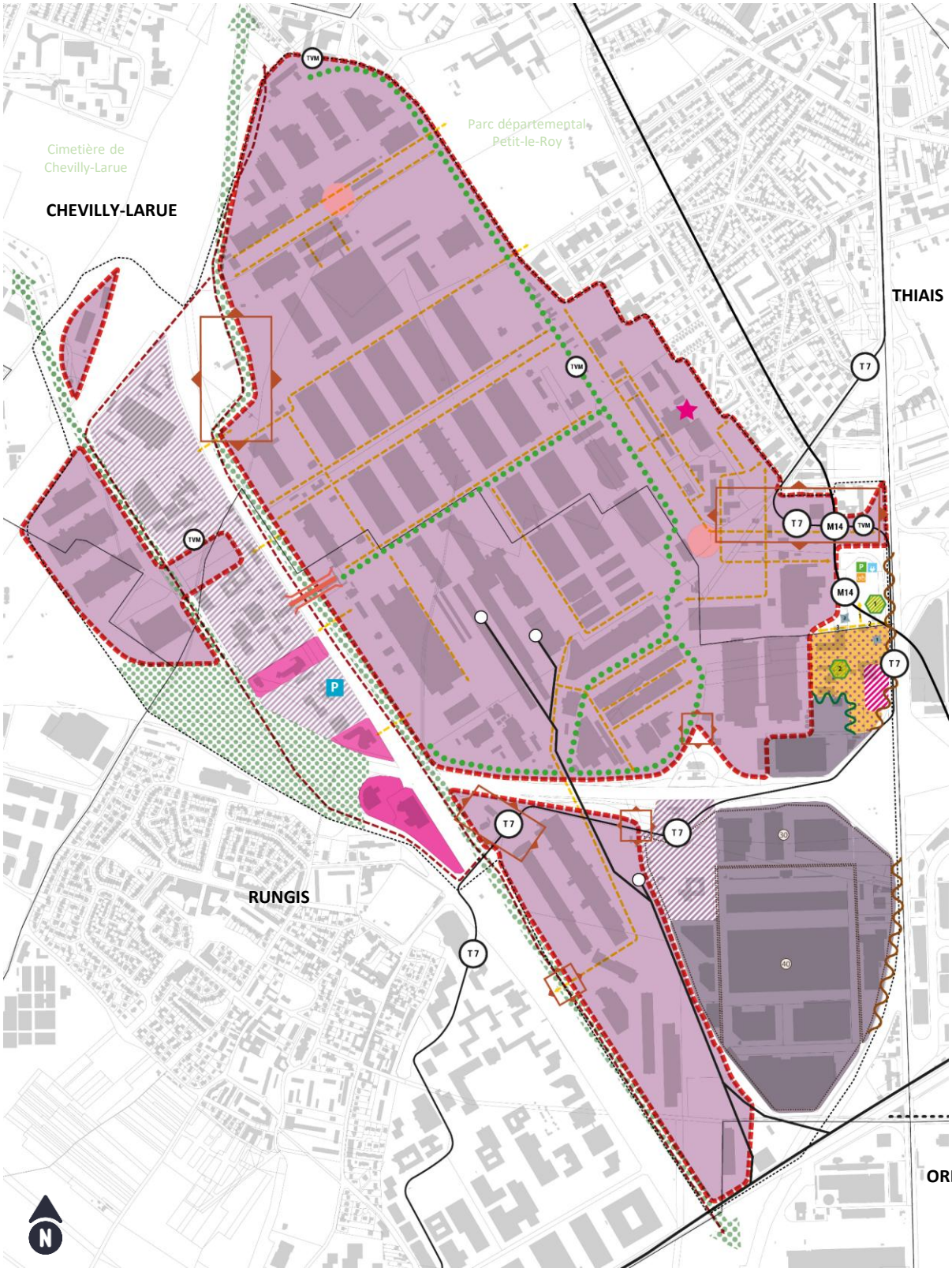
Parti d'aménagement :

- Permettre l'adaptation, la rénovation et/ou la démolition-reconstruction des bâtiments existants afin de répondre aux normes environnementales et énergétiques en vigueur.
- Transformer la RD7 en boulevard urbain : réduction de l'espace dédié aux véhicules motorisés, aménagement de trottoirs confortables et de pistes cyclables continues et sécurisées, déminéralisation, végétalisation (arbres de haute tiges et strate arbustive basse) en prenant en compte les accès véhicules et poids lourds aux sites économiques environnants.
- Préserver les arbres d'alignement existants et conforter le caractère boisé des délaissés et des échangeurs de l'autoroute A86 pour en faire des éléments de la trame verte intégrés au paysage urbain.
- Encourager la réalisation de cheminements piétons et vélos au sein des emprises économiques à destination des salariés et usagers de la plateforme dans le respect des impératifs de sécurité des sites, et dès lors que cela est possible en lien avec les quartiers environnants pour créer de nouvelles perméabilités (hors périmètre de sécurité alimentaires et périmètres ICPE du MIN et de la SOGARIS).
- Traiter les façades le long de la RD7 et les portes d'accès des grandes emprises économiques de manière plus urbaine et paysagère.
- Enfouir les lignes aériennes très haute tension (THT).
- Valoriser les grands marqueurs paysagers que constituent la tour du MIN de Rungis, le bâtiment pont du Métropolis, les 2 hôtels situés de part et d'autre de l'autoroute et la tour située au cœur de la zone Delta, par des traitements architecturaux de qualité.
- Préserver des cônes de vues aérés vers le bâtiment totem de la Cité de la gastronomie depuis l'émergence sud de la station du métro de la ligne 14 « Chevilly-Larue Marché international », en travaillant des marges de recul et des largeurs de mails piétons suffisantes (prospect de 20 mètres minimum de façades a façades).
- Désimperméabiliser et végétaliser l'ensemble des espaces pouvant l'être, afin de concourir à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à la création d'ilots de fraicheur, à l'évapotranspiration et l'infiltration des eaux de pluie, au rechargement de la nappe phréatique, à la structuration d'une trame verte continue et accessible et au renforcement des continuités écologiques.

Programmation :

- Encourager la modernisation et/ou le renouvellement progressif des bâtiments du MIN en s'appuyant sur des secteurs de projet :
    - Cité de la Gastronomie
    - Zone des entrepôts
    - Entrée Est
    - Zone de transport combiné
    - SENIA (périmètre B du MIN)
    - Secteur Delta (périmètre B du MIN)
- Permettre à l'entrée est du MIN, en interface avec la gare de métro ligne 14 « Chevilly-Larue – Marché international », la construction de la Cité internationale de la gastronomie Paris-Rungis et son quartier (entre 50 000 et 65 000 m² SDP au total) dédiés à la culture, la restauration, l'évènementiel, la formation et l'hébergement (étudiants, jeunes en formation et en activité sur le marché, touristes...), ainsi qu'une pension de famille au sud-est du site sur la commune de Rungis.
- Construction du terminal ferroviaire sud de transport combiné à l'entrée du MIN de Rungis (13 ha), connecté à l'anneau de circulation surplombant l'autoroute A86.
- Instauration d'une mixité fonctionnelle au sein des îlots de la zone Delta (hors périmètre A du MIN) pour favoriser les synergies entre les espaces : hôtels, activités productives et logistiques, services de proximité pour répondre aux besoins des personnes fréquentant le quartier, espaces partagés de stationnement.

Cartographie de l'OAP :



Cartographie de l'OAP :

ZOOM : La Cité de la gastronomie

Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

- Passerelle piétonne existante
- Continuité piéton/cycle à créer ou conforter :
  1. Largeur de façade à façade : 20 m
  2. Largeur de façade à façade : 20 m
  3. Largeur de façade à façade : 12 m
- Parking vélo
- Parkings véhicules légers prioritaires pour à la désimperméabilisation
- Parking véhicule léger
- Bornes de recharge véhicules électriques
- Installation de transport combiné à développer / Voies ferrées de transport de marchandises existantes à préserver
- Qualifier les portes d'entrées du MIN
- Création de parvis

Trame verte / Bleue

- Continuité verte ou écologique à conforter ou à créer en prenant en compte les impératifs sanitaires du MIN
- Continuités vertes à maintenir ou créer en prenant en compte les impératifs sanitaires du MIN
- Espaces ouverts et paysager :
  1. Square des 5 sens
  2. Forum central (minimum de 10 000 m2)

Logements / Équipements / Projets

- Secteur de mixité fonctionnelle (équipement, commerce, service, restauration, bureau, activité économique, établissement de formation, hôtellerie)
- Secteur d'hébergement et pension de famille

Économie / Commerces

- Diversifier les activités économiques
- Maintenir et valoriser le Marché international
- Conforter la vocation logistique principale des activités de Sogaris
- Conforter les activités hôtelières et de services
- Polarité commerciale à conforter
- Equipements :
  1. Cité internationale de la gastronomie
  2. Halle du Sport et du bien-être

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Front végétal entre les ilots et les pavillons du MIN. Ce retrait ne s'applique pas en cas de construction de parking silo
- Qualifier la façade urbaine sur la RD7
- Secteur de hauteur spécifique

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Transports en commun
- Transports en commun en projet
- Périmètre A du Marché international

SOMMAIRE OAP SECTORIELLES LOCALES

Arcueil ..... page 72
Athis-Mons ..... page 89
Cachan ..... page 105
Chevilly-Larue ..... page 125
Choisy-le-Roi ..... page 148
Fresnes ..... page 152
Gentilly ..... page 162
Ivry-sur-Seine ..... page 186
Juvisy-sur-Orge ..... page 220
Le Kremlin-Bicêtre ..... page 227
L'Haÿ-les-Roses ..... page 241
Morangis ..... page 260
Orly ..... page 271
Paray-Vieille-Poste ..... page 295
Rungis ..... page 305
Savigny-sur-Orge ..... page 317
Thiais ..... page 330
Valenton ..... page 343
Villejuif ..... page 361
Villeneuve-le-Roi ..... page 380
Villeneuve-Saint-Georges ..... page 396
Viry-Chatillon ..... page 410
Vitry-sur-Seine ..... page 424

ARCUEIL

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

- Implantation de 2 nouvelles gares du GPE accessibles en 15 min à pied
- Nouvelles programmations développées par les projets Écotone, Campus Grand Parc et l'entrée du Kremlin Bicêtre
- Contraintes et nuisances imposées par l'autoroute
- Requalification de la RD161 à l'Est du Carrefour des 4 Chemins (CD94)
- Forte dynamique de projets privés

Objectifs :

- Améliorer la qualité de l'insertion architecturale et paysagère (évitement des effets de barre, transition des hauteurs de bâti et attiques, limiter les co-visibilités et les ombres portées sur les habitations…)
- Mieux relier le secteur des 4 Chemins vers le reste d'Arcueil et les pôles gare du Grand Paris Express, via les modes de déplacement actifs sur des itinéraires qualitatifs et sécurisés
- Créer des espaces publics apaisés et de convivialité répartis dans le secteur des 4 Chemins
- Réduire les effets d'îlot de chaleur et accroître la biodiversité du secteur en végétalisant les espaces publics et privés
- Développer la mixité sociale et mieux la répartir dans le secteur des 4 Chemins
- Développer l'offre de commerces et de services de proximité autant que possible

Programmation :

Les règles de construction de l'OAP permettraient la création de 150 à 200 logements.

Un quartier de proximité, mieux relié, verdoyant et actif

Des espaces publics apaisés et de convivialité

- Création et requalification de cheminements éloignés de l'intense circulation des voiries départementales
- Création d'une « rue apaisée » sur la rue Maurice Barbieri, aux abords de l'école maternelle Pauline Kergomard
- Sécurisation des piétons et cyclistes sur les voies départementales, carrefour des 4 Chemins inclus.
- Création d'une nouvelle section de la coulée verte Bièvre-Lilas dans le cadre de la requalification de la RD 161
- Création d'espaces publics de convivialité répartis dans le secteur des 4 Chemins : aux abords de l'école maternelle, dans la friche des Monts Cuchet, avenue Paul Vaillant Couturier, rue Camille Desmoulins
- Éviter la saturation des espaces publics par le stationnement en disposant d'une offre souterraine suffisamment dimensionnée pour tout nouvel immeuble

Végétalisation des espaces publics et privés

- Renforcement des alignements d'arbre le long des grandes voies
- Retrait végétalisé de l'implantation des futurs bâtiments
- Densification végétale dans le carrefour des 4 Chemins
- Végétalisation adaptée aux petites rues

Des constructions à échelle humaine

- Protection du cœur pavillonnaire
- Des hauteurs maximales en R+2+attique pour la plupart et de R+5 au plus sur une partie du carrefour des 4 Chemins
- Transition de hauteurs des futurs bâtiments vers les constructions existantes
- Préservation de cônes de vue dégagée

Plus grande mixité des fonctions

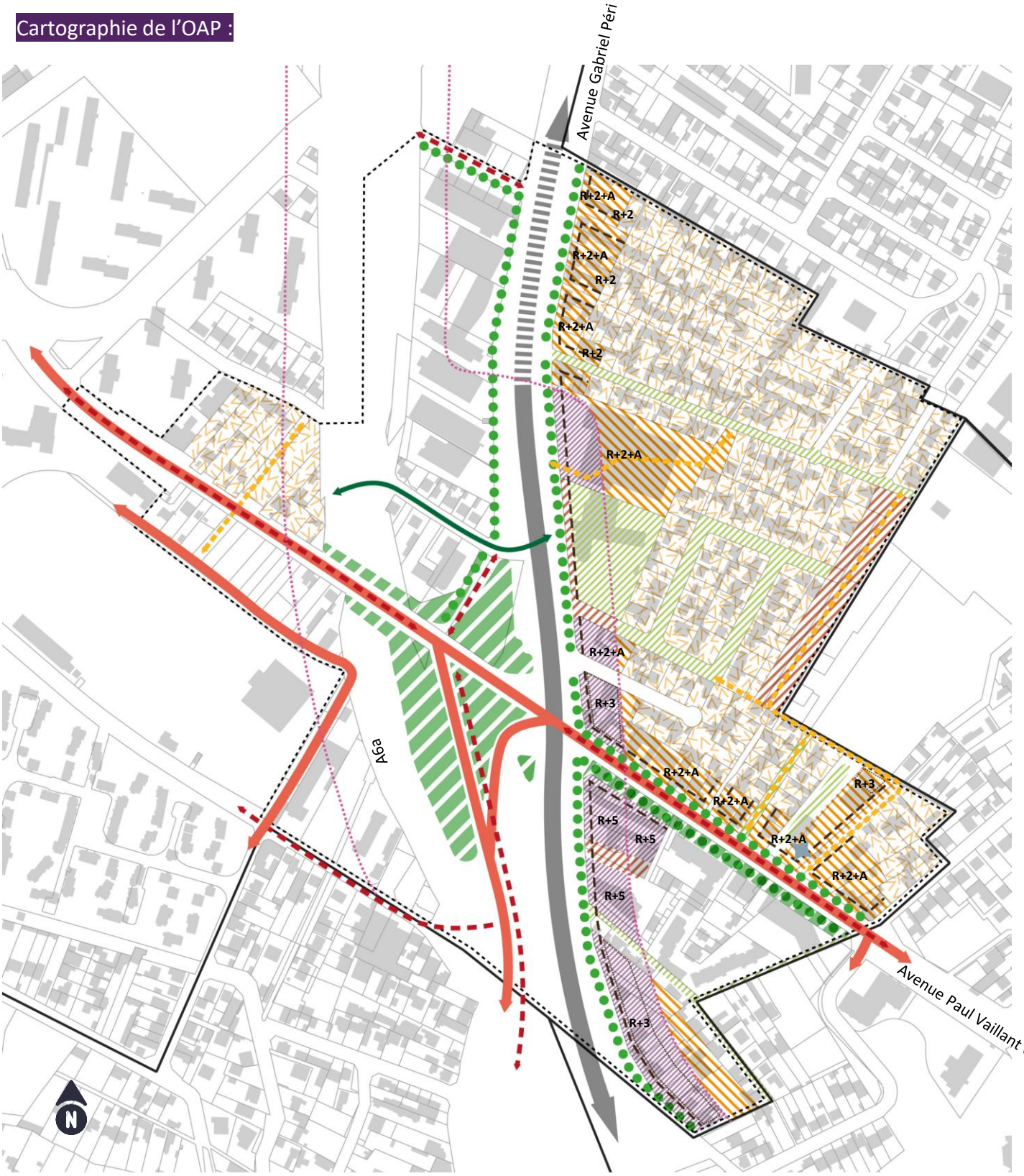
- Implantation de commerces et de services de proximité
- Développer une offre de commerces et de services de proximité en pied d'immeuble
- Développer, le long de la rue Camille Desmoulins, une offre d'activités en lien avec Campus Grand Parc

Développer la mixité sociale et mieux la répartir dans le secteur des 4 Chemins

- Intégration d'une part de logements sociaux dans les opérations immobilières
- Diversifier l'offre de logements pour faciliter le parcours résidentiel des habitants du secteur des 4 Chemins

Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le plan de mixité, les opérations d'habitation d'une surface de plancher supérieure à 800 m² doivent comprendre une part d'au moins 25 % de logements locatifs sociaux.

Cartographie de l'OAP :



*Les hauteurs indiquées sont des hauteurs maximales autorisées.

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Renouvellement urbain à dominante logements avec rez-de-chaussée actifs (commerces, services, équipements) avec 30% d'espace vert minimum *(indication de hauteurs maximales)*
- Préservation des quartiers pavillonnaires
- Développement d'un pôle médical ou éducatif

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Principe de végétalisation des espaces
- Densification végétale
- Alignements d'arbres à créer

Mobilités / Coupures urbaines

- Voies à requalifier
- Création de circulations douces
- Cheminement piéton à requalifier
- Piste cyclable à prolonger ou à requalifier
- A6b existante (externe/interne)
- Création d'espaces publics végétalisés

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

- Retrait végétalisé imposé depuis la voirie
- Limite des secteurs de hauteur en R+3

Économie / commerces

- Secteur à proximité d'une autoroute
- Secteur de renouvellement urbain d'activité, de bureaux, de commerces ou de services *(indication de hauteurs maximales)*

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Contexte :

Le projet cœur de ville est issu de la mise à jour du projet Hôtel de Ville (faisant l'objet d'une OAP du même nom) et de l'OAP Convention.

Il résulte d'une approche renouvelée de tout le fond de vallée du territoire d'Arcueil, permise par le déplacement de l'hôtel de ville du secteur Doumer (dit aussi « hôtel de ville ») au secteur Cauchy-Convention avec le regroupement des services techniques (site du Centre technique Municipal) sur le même site.

Ce déménagement ouvre ainsi la possibilité, en libérant deux sites, de renouveler les projets sur les secteurs Doumer et Convention et surtout de traiter l'entrée de ville sud avec la possibilité de faire évoluer le site du Centre Technique Municipal au pied de l'Aqueduc.

La mise en cohérence de l'ensemble de ces interventions dans le fond de vallée, en intégrant aussi le centre ancien, permettent de révéler un véritable cœur de ville.
L'OAP cœur de ville vient donc remplacer et compléter les OAP « hôtel de ville » et « Convention ».

Cette OAP exprime les principes généraux du projet. Les cahiers des charges qui seront élaborés en phase opérationnelle donneront les aspects détaillés du projet.

Programmation :

- La construction d'environ 300 nouveaux logements collectifs privés et sociaux (entre 25 et 30%) en R+6 maximum aux normes RE2020 qui donnent la priorité à la sobriété énergétique et à la décarbonation de l'énergie ;
- La transformation de l'Hôtel de Ville en un espace mixte de plus de 2000m² dédié à des acteurs de l'économie sociale et solidaire, des associations, de l'habitat ;
- La réhabilitation ou la reconstruction de la galerie d'art municipale.
- 2000m² de surfaces de commerces de proximité créés pour accroître l'offre de qualité et renforcer la dynamique des cellules existantes
- L'aménagement (rénovation ou création) d'environ 33 000 ² d'espaces publics pour garantir un cadre de vie plus vert et convivial.
- La réhabilitation ou la reconstruction de la galerie d'art municipale

Objectifs :

Le projet cœur de ville est un projet multi sites qui a vocation à redynamiser le cœur de ville par des interventions sur les espaces publics à l'échelle de l'ensemble du périmètre et la construction de nouveaux ilots sur 3 secteurs identifiés : le secteur dit « Doumer » ; le secteur « Cauchy/Convention » et le « bas d'Arcueil. ».

Le projet est fondé sur les grands principes suivants :

- L'amélioration de la vie quotidienne des habitants à travers la qualité des bâtiments, la création d'espaces publics, des déplacements facilités et apaisés, une offre commerciale renforcée ;
- La prise en compte du « déjà là » : le patrimoine bâti et végétal, l'histoire urbaine, la topographie ;
- La prise en compte du défi climatique avec notamment une végétalisation renforcée et la prise en compte du bilan carbone des opérations ;
- La construction de logements dans une forme (densité / hauteurs) aérée.

Chaque sous-secteur aura son rôle dans la constitution de ce cœur de ville :

- Faire quartier sur le secteur Doumer en recomposant les espaces, en prolongeant l'animation de l'avenue Laplace et en donnant une cohérence d'ensemble pour un quartier accueillant et vivant.
- Relier à la fois les différents secteurs du Cœur de ville entre eux et les quartiers à ce cœur avec en son centre, en position de charnière, le nouvel hôtel de ville déplacé au sein du secteur Cauchy/Convention.
- Aérer les tissus urbains au sud, en composant une entrée de ville valorisante et en révélant le centre ancien.

Parti d'aménagement :

Le projet se veut exemplaire d'un point de vue environnemental. Notamment, en termes de nature en ville, Il devra permettre de renforcer la biodiversité en confortant les trames brunes, verte et bleue. Le maximum d'arbre sera maintenu et des arbres supplémentaires seront plantés.

Il est demandé d'atteindre une part minimum de surface de pleine terre de 20 à 24% à l'échelle de chacun des 2 secteurs UP1 (hors voirie routière)

Secteur Doumer :

L'avenue Doumer sera apaisée et reconfigurée pour donner plus de place et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Ces modifications réduiront également les nuisances liées à la circulation.

Les abords de l'avenue Doumer seront aménagés en une trame verte et fraîche, notamment avec la promenade de la Bièvre prolongée (nouveau maillon de la coulée verte départementale, reliant le parc des Lilas au coteau de la Bièvre). Cette dernière sera réalisée sur le tracé de la Bièvre pour relier l'avenue Doumer et l'avenue de la Convention. La place du Docteur Conso sera agrandie et une partie sera aménagée en square.

La restructuration de l'extrémité de l'Hôtel de Ville permettra de prolonger le mail et de créer un belvédère sur l'aqueduc. La place Doumer sera aménagée en un lieu de vie avec terrasses, espace vert, etc. De plus, la galerie Gonzalez sera ouverte sur un parc en terrasse.

La relocalisation des services municipaux au 44 rue Cauchy libère le bâtiment actuel de l'Hôtel de Ville pour de nouvelles utilisations. En le conservant et en le transformant en un lieu mixte dédié notamment à l'économie sociale et solidaire, le but sera d'animer encore davantage le quartier et de donner un espace dans la ville à ce type d'activité. Seule l'extrémité du bâtiment sera démolie pour prolonger le mail jusqu'à l'avenue Doumer afin de mieux connecter le centre ancien, le futur Hôtel de Ville et le secteur Doumer (tout en désenclavant l'entrée du collège et la médiathèque). Il s'agit de profondément transformer le point de rencontre entre ces deux grands axes de la ville.

Secteur Cauchy-Convention :

Pour ce secteur, la priorité est de « recréer du lien » entre les habitant.es des différents quartiers.

L'avenue de la Convention, située en fond de vallée, occupe une position centrale dans la ville. Des sentiers piétonniers sont prévus pour relier le cœur de ville avec les quartiers Jean-Macé, Ferry et Barbusse, situés de part et d'autre de cet axe. Une placette donnera accès à une promenade qui suivra le trajet de la Bièvre enterrée et mènera jusqu'à l'avenue Doumer. Le Département a également prévu de créer une piste cyclable avenue de la Convention.

Les travaux de transformation ont déjà commencé sur cet axe important de la ville. La construction d'une résidence intergénérationnelle vient de s'achever et deux autres projets seront lancés dans les prochains mois, au 53 avenue de la Convention et au 43 avenue de la division Leclerc. Ces projets intégreront de nouveaux sentiers piétonniers, qui seront reliés à la future promenade de la Bièvre, dans le prolongement de la Bièvre réouverte. L'objectif est de préserver les activités économiques avenue de la Convention, notamment artisanales.

Le nouvel Hôtel de Ville sera rendu visible et accessible à toutes et tous. Un escalier sera créé pour relier les rues Sidobre et Cauchy. L'ambition est de revitaliser la rue Cauchy, avec de l'activité en rez-de-chaussée, et de la requalifier avec un nouveau profil et des plantations.

Secteur bas d'Arcueil :
Sur le site actuel du Centre Technique Municipal, qui est entièrement construit et bitumé, seront construits des bâtiments de faible hauteur en retrait de la rue, offrant ainsi une vue imprenable sur l'aqueduc depuis les rues Émile Raspail et l'avenue de la Convention. Un mail piéton, bordé d'arbres, sera également aménagé pour relier ces rues.
À la sortie de ce mail, rue Émile Raspail, une nouvelle placette sera créée avec des commerces et des terrasses. Ces aménagements permettront de donner un nouvel élan à l'entrée Sud de la ville depuis Cachan, tout en mettant en valeur le patrimoine d'Arcueil, dont l'aqueduc est la figure emblématique.
En ce qui concerne le centre ancien, la rue Émile Raspail sera pacifiée au profit des piétons, de l'animation commerciale et des cyclistes. la place de la République sera mise en valeur par une meilleure accessibilité depuis la rue Emile Raspail.

Cartographie de l'OAP :

*Les hauteurs indiquées sont des hauteurs maximales autorisées.

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Renouvellement urbain, constructions nouvelles, réhabilitations et rénovations
- Secteur mixte de logements et d'activités

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts à conforter ou à créer
- Espaces verts existants
- Tracé sous-terrain de la Bièvre
- Promenade de la Bièvre à aménager
- Bièvre à renaturer

Mobilités / Coupures urbaines

- Liaisons douces en cours de réalisation
- Liaisons douces à créer
- Connection, liaisons à renforcer
- Principe de liaison cyclable
- Espaces publics structurants à créer ou à réaménager

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

- Vues à préserver/développer
- Élément patrimonial remarquable : Aqueduc de la Vanne

Économie / commerces

- Linéaires actifs à protéger
- Linéaires actifs à prolonger
- Polarités à créer ou à renforcer

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- RER B

Contexte :

Un secteur bien desservi :
- RD 920 (ex-RN 20),
- 1,5 km de la porte d'Orléans,
- 10 minutes à pied de la gare du RER B et de la ligne 4 du métro

Un fragment urbain obsolète, caractérisé par :
- Ses sols entièrement imperméabilisés et ses effets d'îlot de chaleur,
- De vastes parkings à ciel ouvert,
- Ses entrepôts en tôle,
- L'absence de porosité entre la RD 920 et le cœur de l'îlot (Rue du Général de Gaulle, etc.)

Opportunités des dynamiques urbaines
- Voisins de la ZAC de la Vache Noire (Arcueil) et de la ZAC Victor Hugo (Bagneux) créant un pôle tertiaire significatif au Sud de Paris,
- Projet de requalification de la RD 920,
- Proximité du prolongement potentiel de la Promenade des Aqueducs.

Objectifs :

Ilot qui s'appuie sur la dualité « dedans/dehors » :

- Frange habitée tournée vers la RD 920 qui protège le cœur d'îlot apaisé avec un programme de logements et RDC commerces et services. Des stratégies devront être trouvées pour limiter l'exposition des logements aux nuisances de la RD 920 (implantation perpendiculaire, mise à distance, espaces tampons…)
- Programme d'habitat essentiellement familial respectant les proportions LLS inscrites au PLU
- Traversée de l'îlot via une trame verte piétonne et cyclable connectant les espaces publics attenants à la Rue du Général de Gaulle et la Promenade des Aqueducs.

Programmation :

Créer une trame piétonne et cyclable qui autorise des traversées de l'îlot et multiplie les séquences urbaines :
- Gérer les transitions nécessaires entre les différents tissus (autour de la RD 920 et les autres artères, tissus et voies résidentielles, voies douces)

Doubler cette trame par une armature paysagère qui reconnecte espaces paysagers majeurs et paysage domestique :
- Renforcer les continuités écologiques et les mobilités douces,
- Créer une ambiance apaisée en intérieur d'îlot

Réduire les IUC (îlots de chaleur)
- Désimperméabilisation des sols (parcelles projet aujourd'hui 100% artificialialisées),
- Création d'un ouvert végétal

Un îlot stratégique, visible qui invite à une solution exemplaire :
- Architecture bioclimatique,
- Mutualisation et mixité des programmes,
- Qualités d'habiter et de travailler en ville

Des morphologies bâties sous conditions :
- Traiter les articulations entre les différentes morphologies (transition des hauteurs avec le bâti environnant au secteur RD 920 Nord, mixité des hauteurs, morphologie et strates urbaines au sein du site RD 920 Nord et en relation avec ses abords),
- Créer une ambiance apaisée en intérieur d'îlot,
- Permettre une programmation de logements mais qui oblige à des critères environnementaux forts.

Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le document graphique, les opérations d'habitation d'une surface de plancher supérieure à 800 m² doivent comprendre une part d'au moins 25 % de logements locatifs sociaux.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de logements et d'habitat à créer

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Transitions de hauteur pour l'interface urbaine à travailler

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Cœurs d'îlots et espaces verts à végétaliser

Espaces verts existants à restaurer/protéger (terrains sportifs)

Espaces verts à requalifier ou à créer

Alignements d'arbres, continuités vertes, …, à maintenir ou à créer

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Mobilités / Coupures urbaines

Franchissements à créer

Liaisons douces à créer

Économie / commerces

Linéaire RDC actifs

Secteur de bureaux et hôtels

Secteur de développement économique commerces et activités de services

Contexte :

Inscription dans la topographie de la vallée de la Bièvre : dénivelé du coteau et vues sur le grand paysage de la vallée.

Diversité du tissu urbain environnant : grands ensembles (allée des Grandes Maisons, quartier Gabriel Péri à Gentilly, résidence Schuman au Kremlin-Bicêtre), petits collectifs et tissu pavillonnaire à l'Est, infrastructures autoroutières...

Amélioration très significative de l'accessibilité de la ZAC du Coteau via les nouvelles gares de métro Hôpital Bicêtre (ligne 14) à 600 m et Villejuif Gustave Roussy (lignes 14 et 15) à 1 000 m.

Forte dynamique de projets urbains environnante : opération «Entrée de Ville Sud Ouest» au Kremlin-Bicêtre, ZAC Campus Grand Parc à Villejuif, projets immobiliers importants à proximité de la gare Hôpital Bicêtre, projet de revitalisation commerciale dans le quartier Gabriel Péri à Gentilly, projet d'extension et de valorisation du crématorium.

Intérêt écologique des friches en continuité du parc départemental du Coteau et des berges de l'autoroute A6a.

Des impacts routiers contrastés : un site bien desservi via l'échangeur de l'A6 et la relative proximité du périphérique, mais exposé aux nuisances sonores et aux pollutions de l'air autoroutières, ainsi qu'à la place insuffisante donnée aux modes actifs de déplacement sur l'avenue Malleret-Joinville.

Programmation :

Les surfaces indiquées correspondent aux surfaces restant à construire : 53 000 m² maximum, composé de :

- Max 10 000 m² SDP de logements « pérennes »
- 8 000 m² SDP d'hébergement (hôtellerie, résidences chercheurs…)
- 30 000 m² SDP de bureaux/labos
- 2 500 m² SDP d'équipements
- 2 500 m² SDP de restaurants et commerces

Objectifs :

- Renforcer le développement économique de la commune et du territoire.
- Contribuer à la politique municipale dynamique et maîtrisée de l'habitat.
- Offrir des aménités supplémentaires aux habitants : extension du parc départemental du Coteau, ajout de services et commerces de proximité.
- Mettre en valeur le paysage et l'entrée de ville d'Arcueil.
- Adopter une approche écoresponsable : renforcement de la trame verte, préservation d'espèces protégées, gestion de l'eau autant que possible in situ, attention portée à la réduction de l'emprise bâtie, performance écologique et énergétique des bâtiments, desserte privilégiée par les transports en commun et les modes actifs de déplacements.
- Protéger les logements du bruit des autoroutes et garantir des conditions sonores optimales dans les espaces de travail.
- Axer une partie du développement économique autour des domaines de la santé (en lien avec l'Institut Gustave Roussy, l'hôpital Bicêtre, le pôle de compétitivité Medicen, la Vallée Scientifique de la Bièvre…)
- Concilier l'expression d'un évènement urbain sur le pourtour du carrefour Malleret-Joinville et une intégration cohérente au tissu existant au droit des petits collectifs et pavillons kremlinois et arcueillais.

Parti d'aménagement :

Renforcer le et libérer des zones perméables : La partie ouest du lot Nord et la partie sud du lot Sud sont libérées de toute construction ou ouvrage imperméabilisant, et sont consacrées à des aménagements végétalisés favorables à la biodiversité et à des aménagements de stockage des eaux pluviales. Ces aménagements paysagers permettent de renforcer le écologique.

Implantation bâtie : Au sud du lot Nord, le long de l'autoroute A6a, les bâtiments dédiés à l'activité économique permettront de faire écran devant les bâtiments consacrés au logement, adressés sur le parc, face aux logements existants de la ZAC. De l'habitat (hébergement…) pourra être positionné sur l'avenue Gabriel Péri également, au sud de l'ouverture de l'autoroute A6b, faisant face au tissu pavillonnaire. Les bâtiments seront placés à l'alignement sur les deux avenues et le parc de façon à offrir un front urbain. Ils ménageront des perméabilités de façon cohérente entre les deux lots permettant des circulations au sein des programmes.

Perméabilité : Le site dispose d'une situation inédite, non urbanisée, constituée d'espaces vierges depuis une dizaine d'années. Il est proposé de profiter de cette colonisation urbaine des ilots de grande taille, pour fabriquer des traversées, créant des invitations aux perméabilités urbaines accompagnées de potentielles continuités écologiques. Ces parcours formalisent des lignes accessibles à pied, qui vont permettre de pratiquer l'intérieur des ilots pour être connecté aux îlots de la ville ainsi qu'aux réseaux de trottoirs et de pistes cyclables existants.

Épannelage : En cohérence avec le bâti existant (tissu pavillonnaire sur la rive Est de l'avenue Gabriel Péri, immeubles hauts de logements de part et d'autre de l'allée des Grandes Maisons) et à venir (projet EVSO au Kremlin-Bicêtre), les hauteurs de bâti respecteront un principe d'épannelage décroissant du nord au sud sans dépasser le R+9. Au sud-est, sur Gabriel Péri, en vis-à-vis des pavillons arcueillais, le bâti sera plafonné à R+4.

Entre les deux, un épannelage varié permettra une liaison entre ces deux hauteurs tout en garantissant la préservation de certaines vues sur le grand paysage ainsi que le caractère diversifié de la silhouette urbaine. Cette silhouette, située sur les hauteurs d'Arcueil et de la vallée de la Bièvre et ainsi très visible, cherchera à s'intégrer harmonieusement dans le paysage du coteau.

Façade majeure :

Séquence avenue Gabriel Péri, vers le projet EVSO du Kremlin-Bicêtre : Façade urbaine face au projet résidentiel (lot E) et vers le futur parvis Malleret-Joinville. Le rapport d'échelle doit être cohérent et progressif, sans être mimétique avec le contexte environnant. Afin d'exprimer la vocation écologique du projet, l'intégration de végétation dans les façades participant à l'affichage du projet est souhaitée.

Façade intercommunale sur le Carrefour Malleret-Joinville : Cette façade, affichant l'entrée nord de la ville d'Arcueil, est plus démonstrative et plus haute en intégrant une dimension métropolitaine intercommunale.

Façade le long du parc départemental : Cette séquence doit constituer à la fois une véritable « façade de parc » et répondre à la séquence des logements existants de la ZAC de l'autre côté du parc. Dans cet esprit, un certain nombre de perméabilités permettant d'appréhender le parc depuis l'ilot est souhaité. Ce front bâti est associé à une disposition en quinconce, afin de composer avec les vis-à-vis imposés par le contexte existant. Ces façades résidentielles délimitent ainsi l'espace d'un parc linéaire selon une profondeur d'espaces verts de 40m environ.

Façade métropolitaine du projet : Face à l'A6a, cette séquence est visible depuis l'axe métropolitain. Cette façade renvoie l'image du projet suivant cette échelle tout en symbolisant l'empreinte de la ville d'Arcueil dans le grand paysage.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements/Equip ements/ Projets

Secteur mixte (logements/hébergement/activité)

Economie/ Commerces

Secteur d'activité à créer

Trame verte / Gestion des eaux pluviales / Riques et nuisances

Espaces verts à requalifier (cœurs d'ilots, espaces verts des grandes résidences etc.)

Continuité verte et écologique à conforter

Alignements d'arbres à créer

Bassin de rétention à créer

Mobilités/ Coupures urbaines

Voie à requalifier

Principe de liaison à créer

Liaison douce à créer

Paysage/ Patr imoine / Forme urbaine

Vues à préserver et à mettre en valeur

Principe de perméabilité

Traitement paysager des franges et lisières

Transition avec le tissu urbain existant

Alignement urbain

Retrait à respecter

Interface à travailler

Fond de plan :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite communale

ATHIS-MONS

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Les bords de Seine d'Athis-Mons sont aujourd'hui marqués par la présence d'activités économiques tournées vers l'industrie (recyclage) ou le commerce de gros et le stockage. Alors que l'activité économique a été un marqueur historique pour les bords de Seine, sa mutation et sa montée en gamme apparaissent aujourd'hui comme des enjeux de premier plan.

Largement dédiés à la voiture individuelle, les bords de Seine présentent un caractère très routier qu'il s'agit de faire évoluer. Si des aménagements existent d'ores et déjà pour les modes actifs, il convient aujourd'hui de les renforcer pour permettre la réappropriation des berges par les piétons.

Créée en 2007, et inscrite en tant que zone AU au sein du PLU en vigueur, la ZAC Seine Aval vise la création d'environ 540 logements sur 3,8 hectares. Véritable morceau de ville en devenir, en passe d'être achevée, l'opération doit s'intégrer à un tissu urbain qualitatif, offrant des espaces de respiration, des aménités en rez-de-chaussée, ainsi que des modes de déplacements apaisés. Il apparaît donc nécessaire d'engager des réflexions pour assurer la coexistence de ce nouveau quartier de vie avec les activités économiques présentes, dans un souci de mixité fonctionnelle pour les bords de Seine.

Dans la continuité de ces réflexions, le développement des activités récréatives en lien avec la nature et la présence de l'eau, associant des espaces de détente, de contemplation, de jeux ou de rencontre, émerge aujourd'hui comme un enjeu prioritaire. L'objectif est ici de faire des bords de Seine un espace approprié et agréable à vivre, à l'échelle du piéton. Cet espace doit également permettre, via un aménagement cyclable continu, des liaisons cyclables à grande échelle, conçues notamment dans le cadre du projet de RER à vélo porté par la Région Île-de-France. Pour ce faire, un travail avec les différents partenaires intervenant sur le site est nécessaire, notamment Voies Navigables de France (VNF).

Athis-Mons – Plan Local d'Urbanisme – Additif au rapport de présentation

Pour nourrir ces réflexions, associant mutation des activités économiques, réappropriation piétonne et récréative des bords de Seine, la constitution d'une offre d'équipements / services en lien avec la recyclerie existante semble cohérente, dans une logique d'économie sociale et solidaire.

A noter que les bords de Seine figurent au sein du PPRI comme zones à aléa fort et moyen. Les mutations pouvant être effectuées sont donc limitées, notamment en matière de logements. La future programmation des bords de Seine devra se faire en accord avec la réglementation et prendre en compte le risque inondation. Les enjeux de pollution des sols devront également être évalués dans le cadre des futures interventions.

La présente OAP met donc l'accent sur la constitution d'une trame verte protéiforme lors des aménagements futurs, la réappropriation des bords de Seine via les modes actifs, ainsi que la promotion d'activités nouvelles.

Parti d'aménagement :

Les bords de Seine font d'ores et déjà l'objet d'une OAP au sein du PLU actuel. Si le document propose certains principes d'aménagement (circulations douces, points de vue, alignement d'arbres etc.), il n'apparaît plus adapté à la situation actuelle, plaidant donc pour une évolution. La présente OAP doit ainsi permettre de prendre en compte les évolutions récentes (notamment liées à l'aménagement de la ZAC Seine Aval), et de proposer des principes d'aménagement plus ambitieux.

Les bords de Seine sont actuellement couverts par plusieurs zones au sein du règlement graphique, à savoir UIe pour la quasi-totalité du site, UAd pour la partie urbanisée et AU pour la ZAC Seine Aval. Plusieurs prescriptions graphiques sont également à noter, tels qu'un alignement d'arbre, des points de vue à protéger etc. Les dispositions présentes au sein du règlement graphique n'ont pas vocation à être modifiées.

Objectifs :

- Permettre la réappropriation de ce secteur par les athégiens. Il répond également aux orientations de soutien de l'économie communale.
- Réduire les sources de pollution en incitant le remplacement des activités existantes par des activités non polluantes
- Affirmer la volonté de protection de ces espaces vis-à-vis des nuisances
- Renouveler les bords de Seine permettra d'améliorer la qualité du cadre de vie avec de nouveaux espaces verts donnant sur la Seine

Programmation :

- Installation de nouveaux bureaux, services, équipements et espaces de loisirs
- Création de nouveaux aménagements devant accueillir des espaces verts
- Percement d'un nouveau maillage viaire

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

- Mise en place de liaison douce
- Création d'un aménagement cyclable dédié le long des berges
- Traitement végétal des espaces publics permettant la reconquête des berges par les piétons

Logements / Équipements / Projets

- Création d'une offre d'équipements/services en lien avec la recyclerie existante
- Développement d'activités ludiques et récréatives e lien avec les berges de Seine

Trame verte / Bleue

- Renforcement de la place de la nature lors des aménagements

Économie / Commerces

- Renouvellement et montée en gamme des activités économiques existantes

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

- Points de vue

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C
- Ligne RER D

Contexte :

D'une superficie de 33 hectares, le quartier de la Cité de l'Air a initialement visé, lors de sa construction dans les années 1950, à loger les employés de l'aéroport d'Orly. Constitué d'environ 300 logements, propriété de l'Immobilière 3F et de l'Etat (DGAC), le site présente un modèle d'urbanisation spécifique, emblématique des cités jardins anglo-saxons datant d'après-guerre. Peu dense et offrant une place prépondérante aux espaces libres et végétalisés, la Cité de l'Air est essentiellement constituée de petites maisons organisées autour d'un espace vert commun, des pavillons présentant un espace avant ouvert et des espaces arrière de jardins clos, ainsi que quelques maisons en bande.

La trame verte du quartier est particulièrement dense et riche au sein du quartier. Si l'ensemble des espaces végétalisés sont de nature anthropique, on constate une trame paysagère riche, associant alignement d'arbres, haies, pelouses, espaces ouverts végétalisés, etc. Au-delà de cette trame verte, une seule espèce végétale à enjeux est présente, à savoir la renoncule à petites fleurs. Les enjeux de lutte contre l'artificialisation apparaissent essentiels au sein de la Cité de l'Air, les espaces naturels et non construits devant être préservés, dans leur fonctionnement écologique. La gestion des eaux pluviales apparaît également comme un enjeu prioritaire en favorisant le traitement à la parcelle.

Au-delà de ces spécificités, la Cité de l'Air jouit d'une situation stratégique, située à proximité du cœur de ville, accessible par les transports en commun, et desservie par des voies structurantes. Néanmoins, plusieurs dysfonctionnements existent au sein du quartier, liés à la vétusté des voiries, l'obsolescence des réseaux d'assainissement, un phénomène de squats, une dégradation du bâti, ainsi qu'une carence en équipements.

L'aménagement du quartier apparait marqué par un double enjeu, associant la nécessité de constituer un quartier « en propre », offrant les aménités nécessaires à la qualité de vie des habitants, et bien relié au reste de la commune.

Afin de mener à bien le réaménagement du site, une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) a été initiée par délibération du Conseil Municipal le 27 septembre 2015, dont les études préalables ont été portées par la SORGEM. La programmation du site visait alors à la démolition de la quasi-totalité des pavillons présents et la création d'environ 1 400 nouveaux logements. Le projet faisant fi des spécificités intrinsèques du quartier, lesquelles jouent pourtant un rôle essentiel dans l'identité communale, il apparaît aujourd'hui nécessaire de repenser la mutation du site, à travers la présente OAP.

Cette dernière entend réaffirmer les principes essentiels portés par la commune d'Athis-Mons, visant notamment à préserver les qualités morphologiques des pavillons actuels dans le cadre de la mutation future du quartier, ainsi que sa trame verte et arborée. L'enjeu des circulations apparaît également important pour le devenir de la Cité de l'Air, afin d'en faire un quartier intégré au reste de la commune, et fonctionnant en interne comme un réel lieu de vie qualitatif. A noter qu'une étude de programmation ayant été lancé au début de l'année 2022, la présente OAP entend mettre en avant les principes d'aménagement incontournables du quartier, sans pour autant contraindre les futures propositions qui émergeront de l'étude en question. L'OAP a ainsi vocation à être précisée et enrichie dans le cadre du PLUi.

Objectifs :

- Améliorer le cadre de vie et l'environnement
- Promouvoir un parc de logements et d'équipements pour les athégiens
- Articuler emplois, déplacements et développement économique

Parti d'aménagement :

Améliorer le cadre de vie et l'environnement

- Végétaliser les espaces libres ou peu construits actuels, dans une logique de trame verte structurante, tout en permettant la mise en valeur de l'équipement actuel. Veiller à ne pas porter atteinte aux continuités écologiques en favorisant des solutions telles que les clôtures perméables à la petite faune.
- Conforter des démarches de plantations d'arbres ambitieuses, permettant de constituer de véritables ilots de fraicheur, tout en conférant au site une réelle qualité paysagère.
- Fixer de hauts niveaux d'ambition dans les démarches de réhabilitations futures, afin de limiter les consommations énergétiques des ménages. Privilégier les matériaux bas carbone, bio-sourcés et issus du réemploi pour la construction neuve ou la rénovation.
- Privilégier les solutions fondées sur la nature (noues paysagères, pavés enherbés pour les parkings) afin de lutter contre le risque de ruissellement et les îlots de chaleur urbains.
- Proposer, pour les axes de liaisons et les principaux carrefours routiers, des aménagements paysagers végétalisés, respectueux de l'identité verte du quartier.

Promouvoir un parc de logements et d'équipements pour les athégiens

- Préserver l'identité urbaine et paysagère de la Cité de l'Air , à travers sa morphologie bâtie peu denses, aérée et fortement végétalisées, et engager des démarches de réhabilitation ou de construction d'un nouvel habitat bioclimatique. Ces réhabilitations ou ces constructions ne devront pas porter atteinte à la qualité paysagère et urbaine du quartier, et préserver la pleine terre pour tendre vers la zéro imperméabilisation.

Articuler emplois, déplacements et développement économique

- Proposer des axes de liaisons internes et vers l'extérieur agréables pour tous les modes.
- Veiller à une desserte qualitative du quartier, notamment en matière de lignes de bus.
- Veiller à l'apaisement et la sécurisation des principaux carrefours.
- Porter une attention à l'accessibilité du quartier pour toutes et tous, notamment les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Programmation :

- Installation de nouveaux bureaux, services, équipements et espaces de loisirs
- Création de nouveaux aménagements devant accueillir des espaces verts
- Percement d'un nouveau maillage viaire
- 600 logements dont 300 déjà existants

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

Veiller à la fluidité des liaisons

Apaisement et sécurisation des principaux carrefour avec un aménagement paysager végétalisé

Trame verte / Bleue

Fixation de niveaux de végétalisation importants dans les secteurs d'équipements publics

Valorisation de la trame verte secondaire au sein des cœurs d'îlot

Accompagner les axes de liaisons d'aménagement paysagers végétalisés

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Préservation de l'identité urbaine et paysagère de la Cité de l'air par la réhabilitation des pavillons et la création d'un habitat bioclimatique

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

Véritable axe de transit traversant la commune du nord au sud, et assurant notamment une liaison vers les pôles de Juvisy, Orly et Rungis, l'avenue François Mitterrand présente un profil routier particulièrement marqué (2x2 voies + tunnel central), en faisant une véritable autoroute urbaine peu qualitative. Prévu à horizon 2030, le tramway 7 vers Juvisy représente une formidable piste de renouvellement pour la commune, afin de faire de la RN7 un axe apaisé, au profil urbain, et agréable à vivre pour toutes les populations.

Historiquement marquée par une activité commerciale tournée vers l'automobile, la RN7 accueille le marché des Gravilliers. Présentant une vacance commerciale très importante, cette polarité est aujourd'hui inactive, et on constate un manque de qualité dans de nombreux commerces de l'axe, malgré certaines locomotives (ALDI, Biocoop) ou polarités isolées (Paul, Nicolas). L'arrivée du tramway est ainsi l'occasion d'affirmer l'attractivité commerciale sur la RN7, en privilégiant par exemple des activités davantage adaptées aux mode actifs.

A noter que le secteur de la RN7 bénéficie aujourd'hui de plusieurs équipements (scolaires, sportifs). Néanmoins, il apparaît aujourd'hui une tension sur les équipements scolaires de la commune, et notamment autour de la RN7. Il apparaît donc nécessaire, dans le cadre des futures mutations le long de l'axe, d'anticiper le renforcement de l'offre scolaire existante.

Au sein des documents supérieurs, en premier lieu le SDRIF, la mutation de la RN7 est prévue dans une logique de densification. Le PLU en vigueur prévoit ainsi une mutation vers des formes urbaines plus compactes, ce qui a permis, durant les dernières années, à des constructions particulièrement importantes de s'implanter. On constate en effet un important décalage dans les formes urbaines existantes aujourd'hui, ainsi que des ruptures de niveaux et d'alignement portant préjudice à la qualité urbaine de la RN7.

Portant sur la portion nord de l'avenue François Mitterrand, pour laquelle la commune dispose d'une vision claire sur le devenir de l'ilot principal, présentant des potentiels de mutation à court-terme et d'une opérationnalité déjà engagée, l'OAP associe des principes de construction à des éléments paysagers, devant concourir à créer l'axe qualitatif et réellement habité de l'avenue de demain. A noter qu'une fois les réflexions davantage engagées pour la portion sud de l'axe, il sera possible, notamment dans le cadre du PLUi, d'étendre cette OAP.

La présente OAP prévoit ainsi d'encadrer la mutation de la portion nord de l'axe, en recherchant davantage de cohérence, ainsi qu'en permettant des aérations ponctuelles des tissus, ainsi que la création d'une offre résidentielle diversifiée. La recherche d'une diversité typomoprhologique au sein de l'ilot principal entend proposer, via des formes urbaines variées, des produits résidentiels adaptés aux besoins des différents ménages athégiens, afin de leur offrir un parcours résidentiel complet sur la commune, et lutter contre l'effet PINEL, aujourd'hui à l'oeuvre le long de l'avenue.

Objectifs :

- Articuler emplois, déplacements et développement économique
- Promouvoir un parc de logements et d'équipements pour les athégiens
- Améliorer le cadre de vie et l'environnement

Parti d'aménagement / Programmation :

Améliorer le cadre de vie et l'environnement

- Créer une frange verte et arborée en front d'avenue, entre les constructions et la voie, afin de réduire l'exposition des populations aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques. Pour ce faire, les espèces présenteront des feuillages denses et persistants, capables d'absorber le monoxyde de carbone, en veillant à ce qu'elles ne soient pas allergènes. Le choix des essences, notamment en matière de développement racinaire, ne devra pas compromettre les travaux d'aménagement relatifs au projet de tramway n°7. Cette frange permettra également de constituer une continuité paysagère qualitative. Tout arbre abattu devra être remplacé par un arbre d'essence et de développement équivalents.
- Créer de réels alignements d'arbres et favoriser la végétalisation des pieds d'arbres avec des bacs de plantations adaptés
- Développer des espaces de respiration au sein des lieux de vie, tels que des jardins végétalisés en pleine terre, fonctionnant comme des espaces de fraicheur permettant de lutter contre les ilots de chaleur, tout en permettant ponctuellement, des usages partagés autour de la nature en ville. A ce titre, le principe des « cours oasis » sera repris pour l'aménagement de l'équipement scolaire, avec une large place accordée à la végétation. La création d'un hôtel à insectes ou d'une ruche sont autant de démarches qui devront être mises en place. Les clôtures entre habitations seront-elles-aussi, largement végétalisées, avec une part maximale de pleine terre.
- Développer des solutions de phytoremédiation pour lutter contre la pollution des sols, si celle-ci s'avère confirmée par les études spécialisées préalables à l'aménagement du site. Privilégier l'adoption de matériaux non polluants pour les revêtements extérieurs. A noter que les pétitionnaires seront systématiquement informés du risque de pollution, et de l'obligation, en conséquence, de mener les études géotechniques nécessaires.
- Œuvrer pour des niveaux de performances énergétiques ambitieux au sein des nouvelles constructions. Privilégier les matériaux bas carbone, biosourcés et issus du réemploi pour la construction neuve ou la rénovation, et qualitatifs au regard de la santé des populations (absence de solvants etc.). Tant que possible, l'autoconsommation des bâtiments sera favorisée, ainsi que l'innovation dans l'approvisionnement énergétique, notamment par la création de dispositifs d'énergies renouvelables.
- Mettre en place des principes de ventilation pour un apport d'air sain, avec, par exemple, un positionnement des prises d'air et des ventilations mécaniques sur les façades ou les toitures les moins exposées. A noter que les dispositifs de lutte contre les nuisances lumineuses, bien que devant être systématiques, ne devront pas s'opposer à la ventilation. A ce titre, les entrées d'air seront également positionnées, de manière privilégiée, à distance des parcs de stationnement, d'un lieu qui dégage des odeurs ou de bouches de rejet d'air vicié.

Ecoles élémentaires Jeanne d'Arc (Paris 15ème) et Trulin (Lille)

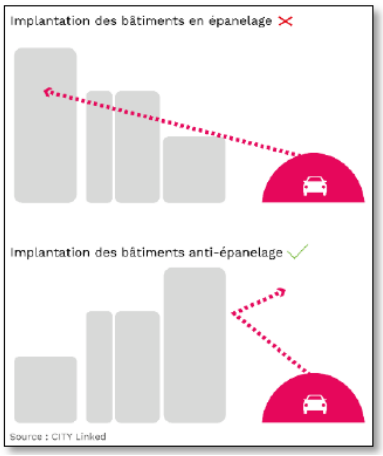
École maternelle Tandou (avant travaux), Paris
© CAUE de Paris

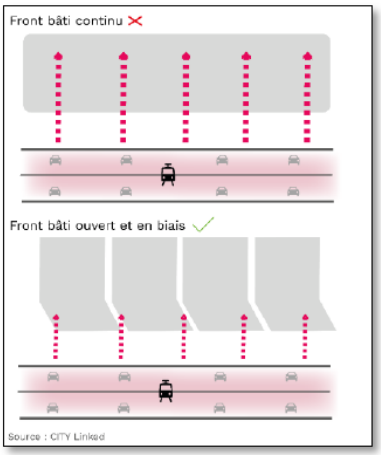
Mur végétalisé sur câbles tendus © CAUE de Paris

Clôture végétalisée sur treillage
© CAUE de Paris

Promouvoir un parc de logements et d'équipements pour les athégiens

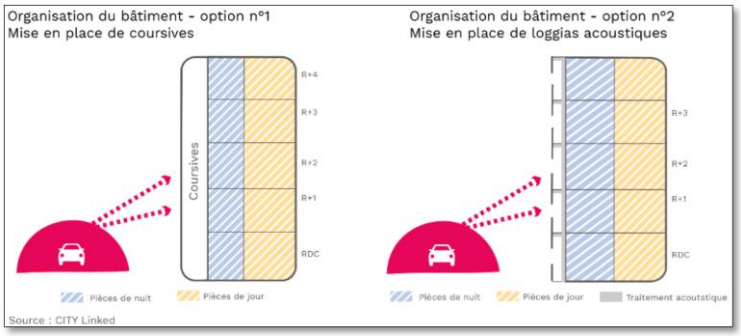
- Tendre vers la constitution d'une nouvelle offre de logements en front d'avenue veillant à la cohérence des hauteurs avec l'existant, afin de ne pas amener à des effets de rupture dans l'épannelage, mais également protéger les constructions situées en second rang des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques. Afin de limiter l'exposition des habitants de ces logements aux nuisances, il est prévu une implantation en peigne vis-à-vis de la voie à travers un linéaire bâti discontinu, permettant la circulation de l'air. De plus, ces logements connaitront un recul par rapport à la voie, afin de réduire tant que possible l'intensité des nuisances sonores perçues par les habitants.



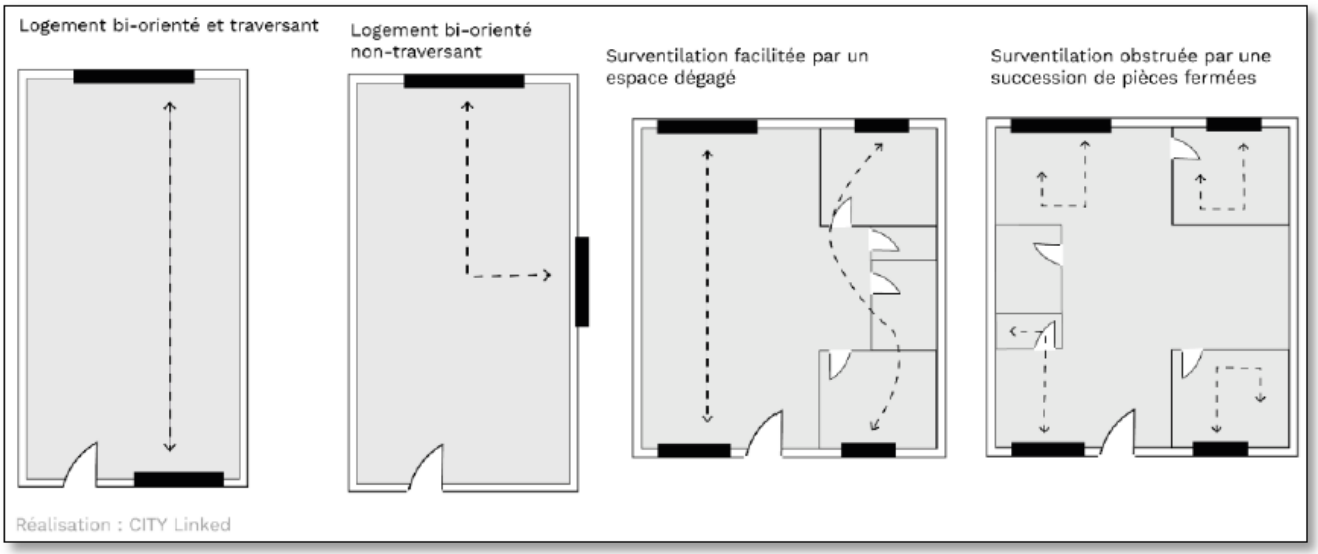


- Développer une offre d'habitat individuel groupé, dans une logique d'accession à la propriété pour les ménages, et permettant de constituer une transition qualitative avec les quartiers pavillonnaires situés en retrait de l'axe. Ces logements seront situés en cœur d'ilot, afin de connaitre une moindre exposition aux nuisances et pollutions issues de l'avenue François Mitterrand.

- Proposer une offre d'équipement scolaire de facture qualitative, adaptée aux besoins des populations du secteur. Le groupe scolaire comprendra une école maternelle, une école élémentaire, des locaux pour la restauration, des espaces périscolaires ainsi que des espaces extérieurs avec une ambiance végétale marquée. La conception du groupe scolaire devra veiller à limiter l'exposition des publics aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques induites, à travers une gestion de l'orientation, des ouvertures, des matériaux, de la ventilation, etc.
- Privilégier la constitution de coursives en front d'avenue, afin de limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores et atmosphériques. A défaut que les logements puissent tous offrir des pièces à vivre non orientées vers l'avenue François Mitterrand, il sera prévu que les logements soient traversants, et a minima, bi-orientés, permettant une aération et un ensoleillement facilité, et non exclusivement tributaire de la façade la plus exposée aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique.
- Concevoir l'ensemble des logements collectifs avec des espaces extérieurs (balcons, terrasses, etc.) afin que chaque ménage puisse bénéficier d'un vrai lieu de vie extérieur. L'orientation de ces espaces extérieurs devra se faire de manière prioritaire vers les cœurs d'ilots.

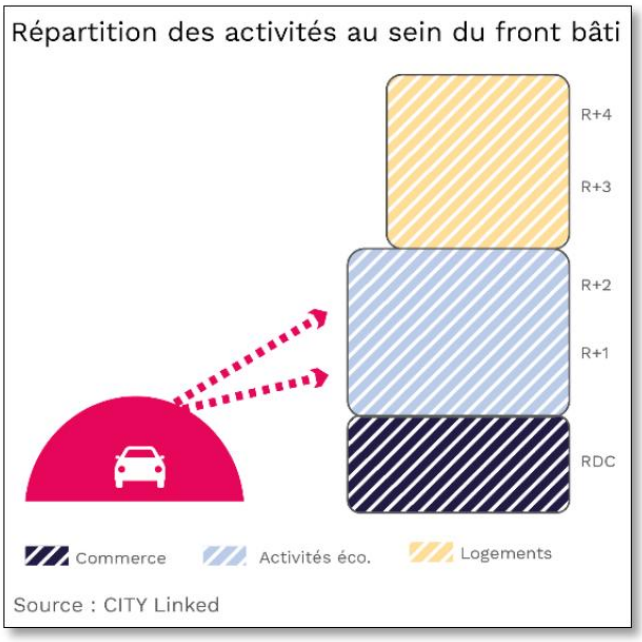


- Faire en sorte que les logements bénéficient, dans la mesure du possible, d'une bi-orientation, ou soient traversants, et si possible sans obstacles entre les différentes aérations, afin de permettre une bonne ventilation des pièces. Une attention devra être portée à la circulation des vents, afin de favoriser une circulation de l'air naturelle, ainsi qu'une bonne diffusion atmosphérique des particules issues du trafic routier.
- Travailler sur l'isolation acoustique des constructions, à travers l'irrégularité et la porosité des matériaux. Privilégier la constitution de façades épaisses, offrant une meilleure isolation acoustique. Pour ce faire, la mise en place de loggias acoustiques (comportant des protections solaires), via des bardages en bois ou en matériaux épais, devront également permettre de limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores. L'indice d'affaiblissement acoustique sera alors mobilisé (exemple : parois en double matériaux, bardage en bois au sein des coursives). L'isolement acoustique des pièces principales et des cuisines vis-à-vis de l'extérieur respecteront de hauts niveaux d'exigence.
- Prévoir des seuils ambitieux au sein des bâtiments, à travers une enveloppe fortement isolée (épaisseur des parois et des menuiseries, triple-vitrage étanchéité de l'air), mais également des matériaux de bonne qualité et favorables à la santé. A titre d'exemple, 100% du bois utilisé sera certifié FSC ou PEFC, 100% des matériaux ou labels équivalents auront une étiquette sanitaire A+, les produits de pose disposent du label EMICODE EC1 Plus, tandis que seront privilégies des Ecolabels européens (NF Environnement ou équivalent).

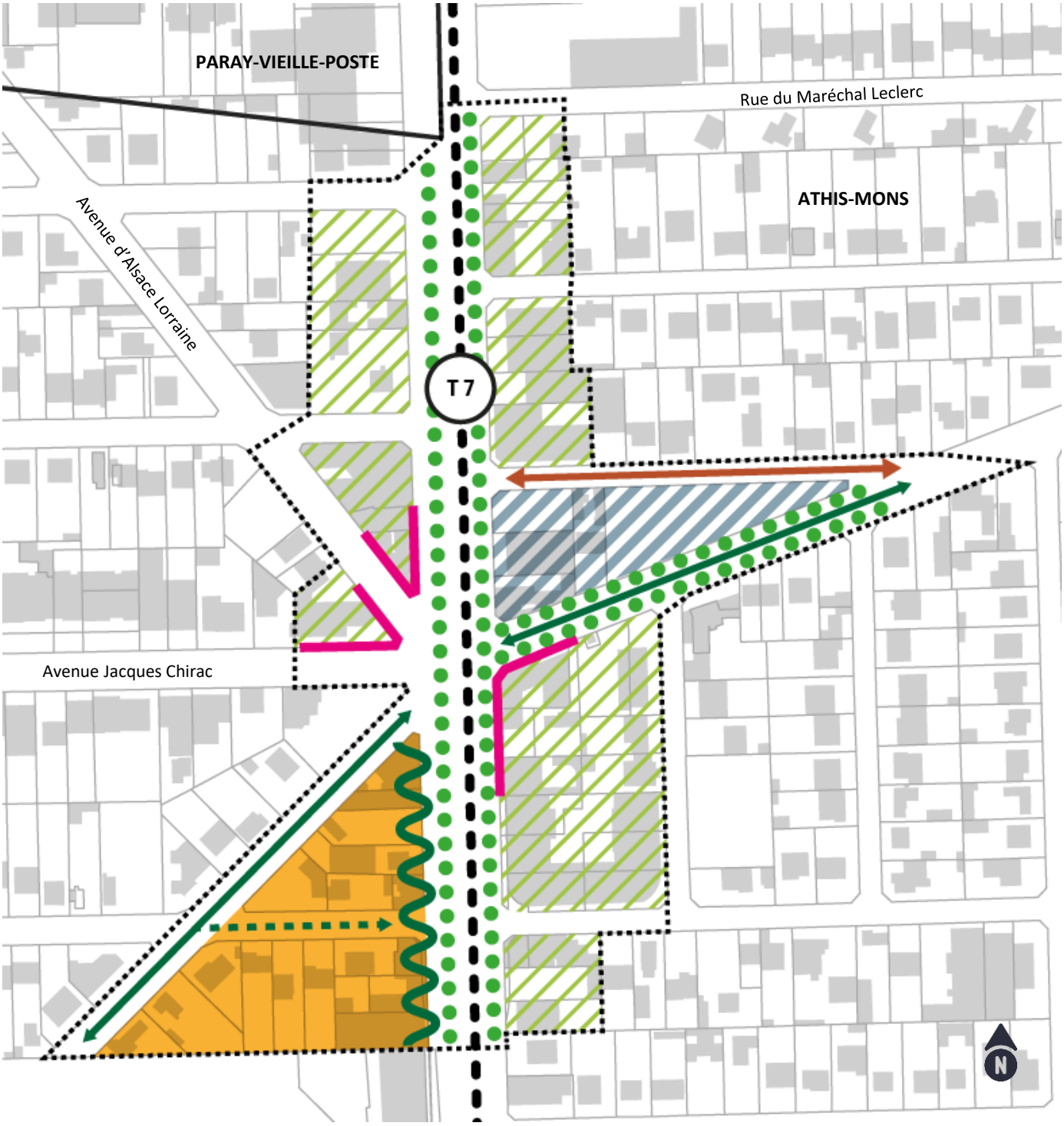


Articuler emplois, déplacements et développement économique

- Dans une logique de mixité fonctionnelle, et afin de limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores issues du trafic routier, permettre l'accueil d'activités économiques en rez-de-chaussée et dans les premiers étages (R+1, R+2), pour les constructions situées en front d'avenue. L'objectif est ici d'accueillir, au sein des niveaux les plus exposés, les activités les moins sensibles. A noter que les locaux dédiés à ces activités devront être conçus à travers un principe de réversibilité.
- Développer des rez-de-chaussée commerciaux sur les linéaires ciblés, dans une logique d'animation de l'avenue et de ses environs.
- Assurer des accès confortables et sécurisés pour les populations, en veillant à leur lisibilité depuis la chaussée circulée, et accessibles pour tous les modes, et notamment les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).
- Favoriser les liaisons piétonnes au sein des ilots, offrant des liaisons confortables et sécurisées vers les quartiers pavillonnaires situés en profondeur.
- Dans un souci de sécurité pour les futurs élèves, l'aménagement de l'équipement scolaire et de ses abords se fera dans un principe de pacification et de gestion rigoureuse de l'accidentologie, qui sera conforté avec la mise en service du tramway à horizon 2030. En effet, l'arrivée du tramway permettra d'apaiser fortement les alentours de l'établissement.



Cartographie de l'OAP :



Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

Favoriser les liaisons piétonnes

Offrir des liaisons piétonnes au sein des ilots

Permettre le bon fonctionnement de l'établissement avec un accès dédié à la livraison

Trame verte / Bleue

Engager des démarches de végétalisation en créant de réels alignements d'arbres et en favorisant la végétalisation des pieds d'arbres

Proposer des espaces libres végétalisés avec une part de pleine terre

Économie / Commerces

Zone d'activité

Développer des rez-de-chaussée actifs à l'alignement

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Permettre la végétalisation de la marge de recul entre les bâtiments et la voie

Logements / Équipements / Projets

Créer une nouvelle offre résidentielle avec une densité atténuée en fond d'îlot

Proposer une offre en équipement scolaire pensée avec une toiture-terrasse pour bénéficier d'un vaste espace extérieur et offrir des cours oasis

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Tram T7

CACHAN

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Ce secteur situé aux abords des voies ferrées et de la gare RER B Arcueil-Cachan doit accueillir la nouvelle gare du Grand Paris Express. La ligne 15 offrira une nouvelle desserte du secteur et permettra de nouvelles mobilités Est/Ouest au sud de la Métropole parisienne. Le périmètre de l'OAP se situe de part et d'autre de la voie RER, au sud de l'avenue Carnot.

Ce secteur bénéficie d'un positionnement stratégique et fait l'objet d'une mutation ayant pour objectif de requalifier les abords de la gare et créer une centralité dynamique et attractive. Il constitue un site de développement prioritaire pour la commune de Cachan.

L'implantation de la gare s'accompagne d'un projet immobilier connexe qui permettra d'offrir un signal fort de développement urbain par l'accueil d'emplois et d'habitat sur un axe majeur de desserte en transport en commun. Le projet s'accompagnera de la création d'espaces publics apaisés et paysagés sur l'ensemble du secteur.

Parti d'aménagement :

Une mixité fonctionnelle est souhaitée sur le secteur qui devra accueillir une proportion d'activités économiques.

Sur l'avenue Carnot, un front urbain sera recherché avec une animation commerciale des rez-de-chaussée à l'Est des voies. Cette animation commerciale se prolongera sur l'avenue Léon Eyrolles.

Le cœur de quartier, aux abords de l'avenue Léon Eyrolles, inclura une part importante de logements. Les façades de l'avenue Léon Eyrolles seront rythmées par des décrochés dans le bâti permettant de créer des espaces de respiration.

La diversité des hauteurs des futures constructions sur l'avenue Léon Eyrolles et l'inscription de jardins participeront à l'aération spatiale du quartier, en créant un lien végétal avec le Jardin Simonnin.

Sur l'avenue Carnot au-dessus et à toute proximité de la gare, les bâtiments d'une hauteur plus importante vont créer un signal et identifier ainsi une nouvelle centralité urbaine et entrée en cœur de ville.

Un espace public apaisé et paysagé sur l'ensemble du secteur facilitera les déplacements doux. Trois espaces majeurs ouverts au public seront créés au droit de l'entrée de la nouvelle gare, aux abords de la halle du marché, et à l'ouest des voies du RER bordant la rue de la Coopérative.

L'avenue Léon Eyrolles sera piétonnisée, végétalisée et redimensionnée en lien avec l'implantation de bâti à l'ouest de la voie. L'ouverture de l'impasse Benoît Guichon fluidifiera la circulation des véhicules et les cheminements piétons et l'accès à la gare RER.

Objectifs :

- Inscrire un signal urbain à l'échelle de la métropole économique.
- Constituer un pôle urbain de proximité emplois-résidence.
- Structurer et requalifier durablement un foncier urbain.
- Constituer un quartier de mixité fonctionnelle et sociale innovant
- Concevoir un secteur au cadre de vie attractif (verdir les rues, conforter l'espace du piéton, lutte contre les îlots de chaleur, réduction des nuisances sonores, qualité de l'air, etc.)
- Remplacer un bâti obsolète par des constructions résilientes, économes en énergie et respectant les impératifs de développement durable.
- Développer les mobilités douces et décartonnées
- Végétaliser un secteur fortement imperméabilisé. Diffuser la trame verte au sein du quartier en concevant l'ensemble des supports comme des espaces de végétalisation.
- Accompagner les nouveaux modes d'habiter, travailler, consommer.

Programmation :

L'ensemble du secteur est voué à accueillir une programmation mixte avec des logements en accession, des logements sociaux, des activités commerciales et tertiaires.

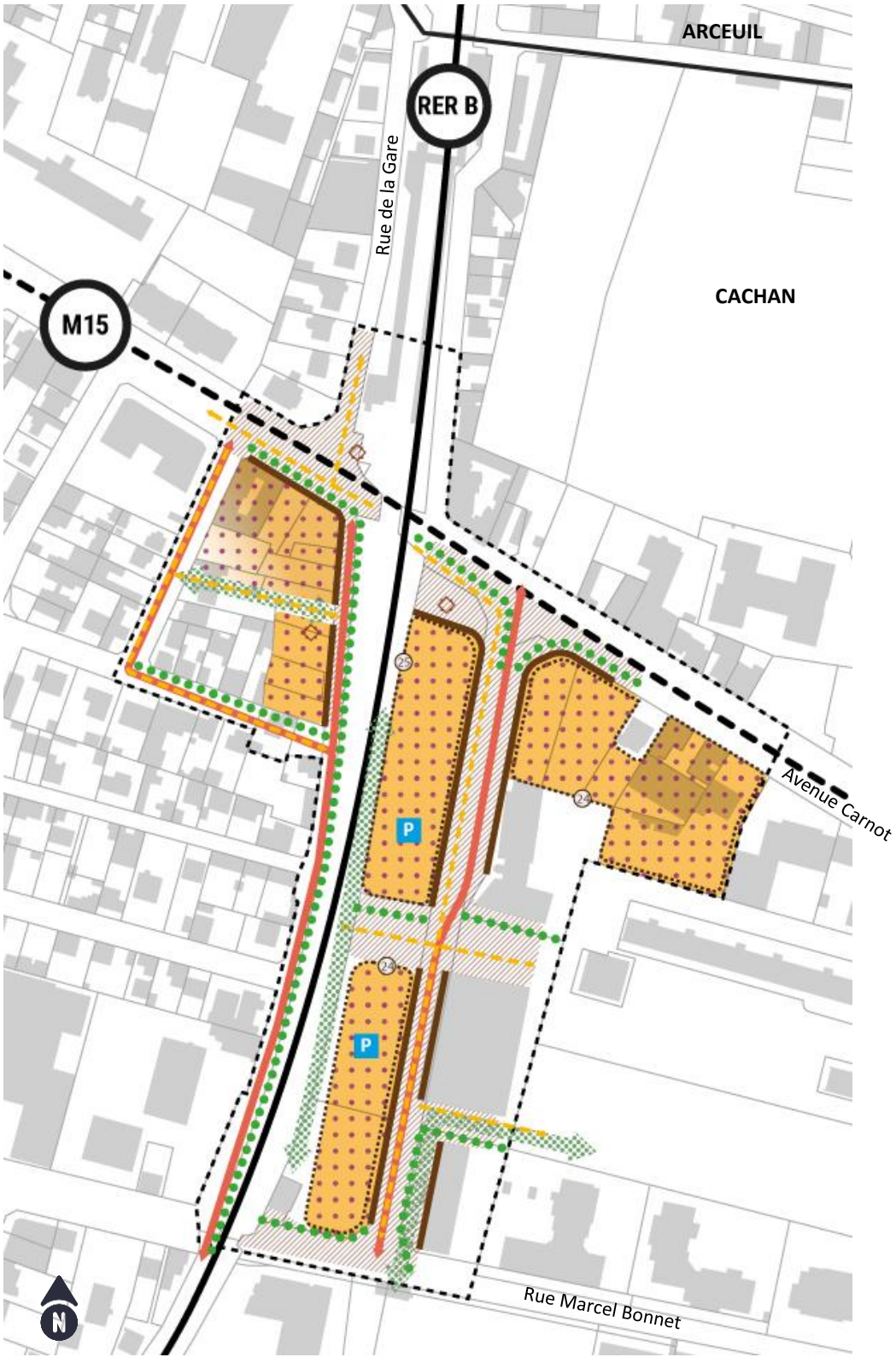
Les logements intégreront une réflexion globale liée au confort, à la santé et une stratégie énergétique bas carbone

Les surfaces commerciales, en lien avec le marché, permettront une grande animation de quartier et une complémentarité avec les commerces du centre-ville.

Dans leur globalité, les projets situés au sein du secteur Gare, porteront l'ambition de mettre en valeur un modèle de développement durable illustrant le caractère et le cadre de vie agréable de la commune.

Sur le secteur de la Gare élargi, sous réserve que tous les projets aillent jusqu'à leur livraison, il est programmé ou connu à ce stade environ 489 logements dont 30 % de logements locatifs sociaux.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

- Cheminement piéton majeur et traversant
- Réaménagement des voies Léon Eyrolles, Auguste Rodin, Coopérative, impasse Benoit Guichon
- Accès au RER B et à la gare du Grand Paris
- Emplacements parkings souterrains
- Espace public traité en faveur des modes doux

Logements / Équipements / Projets

- Secteur d'accueil de constructions mixtes
- Principe d'épannelage des hauteurs en direction du tissu pavillonnaire (21m + dégressivité)

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

- Façade urbaine à composer
- Secteur de hauteur spécifique

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Continuités végétales à préserver ou à créer
- Paysagement des espaces publics

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER B

Contexte :

L'avenue Gabriel Péri constitue avec la rue Camille Desmoulins (D127) et la D920 un axe territorial Nord/Sud majeur.

Le secteur de projet Gabriel Péri constitue la rive Est de la ville.

C'est un espace urbain marqué par la présence de l'A6, qui opère une rupture infranchissable du tissu urbain entre les villes de Cachan et de Villejuif.

Il porte un enjeu d'amélioration des connexions piétonnes avec le centre-ville, mais aussi de connexion avec la ville de Villejuif avec la création d'une nouvelle entrée de ville assurant la liaison avec la gare L14-L15, le Parc des Hautes Bruyères, l'IGR et le Campus Grand Parc.

Le secteur offre :

- Un tissu urbain de faible densité, à dominante résidentielle et structuré par la topographie du coteau et de la vallée de la Bièvre.
- Une forte présence végétale à valoriser
- Des vues remarquables sur le paysage de la vallée de la Bièvre et vers Paris
- Un réseau de sentes piétonnes à renforcer et préserver vers le centre-ville.

Situé en limite communale, le secteur est soumis à forte pression immobilière et constitue une opportunité de développement urbain qu'il convient de maitriser pour préserver un paysage remarquable.

Programmation :

- Il est évalué un potentiel d'environ 200 logements
- Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le plan de mixité, les opérations de logements comprenant plus de 20 logements ou d'une surface de plancher supérieure à 1000 m² doivent comprendre une part d'au moins 30 % de logements sociaux.

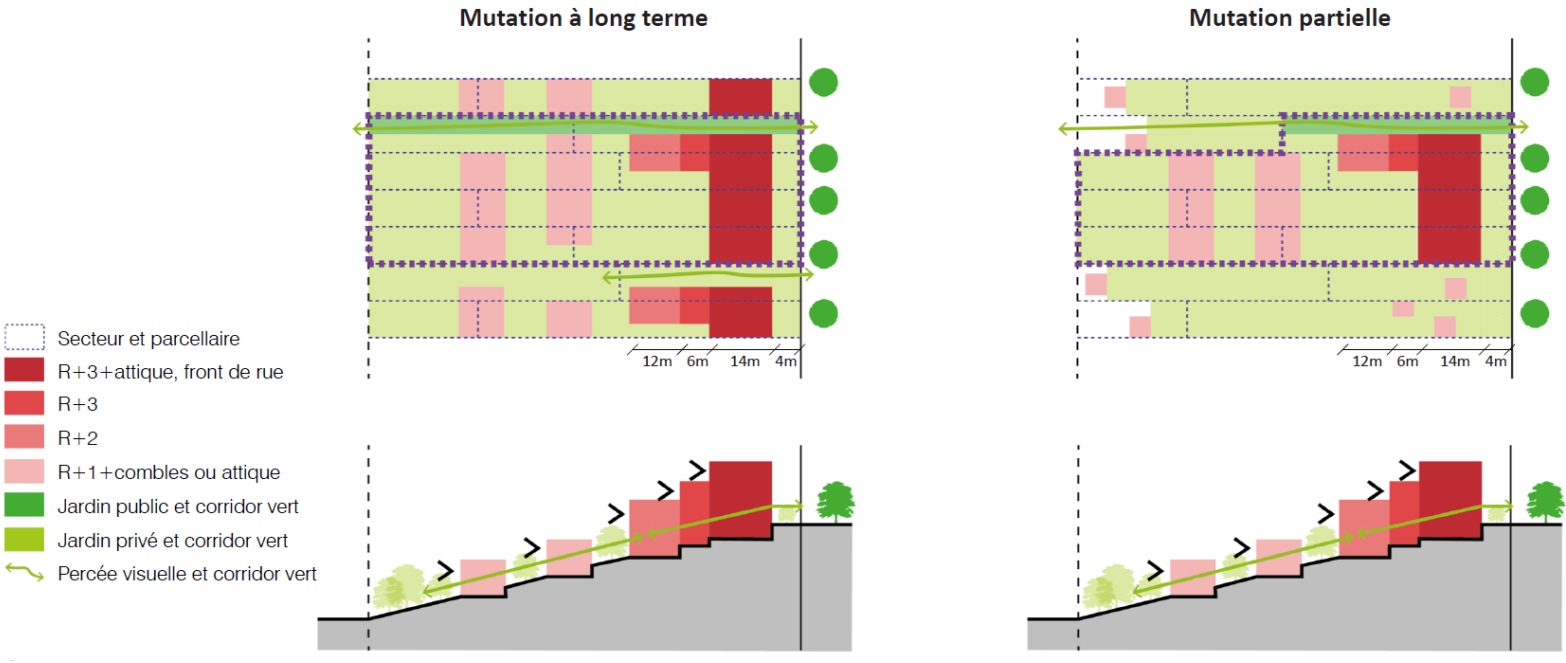
Objectifs :

- Permettre la réalisation d'opérations immobilières dans le diffus et la création de nouveaux logements mais participant dans le même temps à la valorisation d'un paysage urbain remarquable sur la vallée de la Bièvre ;
- Renforcer les connexions piétonnes avec le centre-ville ainsi qu'avec la commune de Villejuif
- Préserver les cœurs d'ilot vert et renforcer la présence du végétal ainsi que les continuités écologiques dans une logique environnementale et de lutte contre le réchauffement climatique
- Permettre la requalification de la rue G Péri en espace pacifié
- Accueillir de nouvelles activités, notamment dans la partie sud de l'OAP

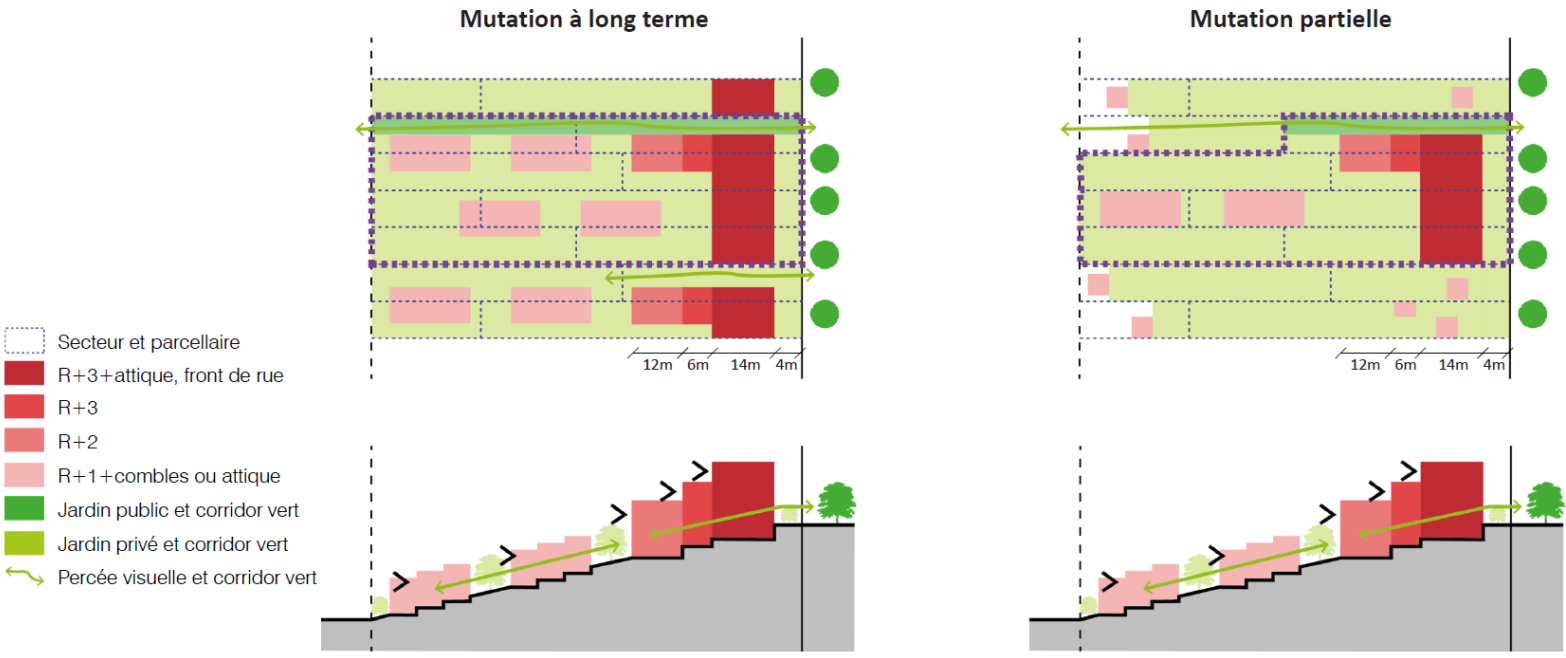
Parti d'aménagement :

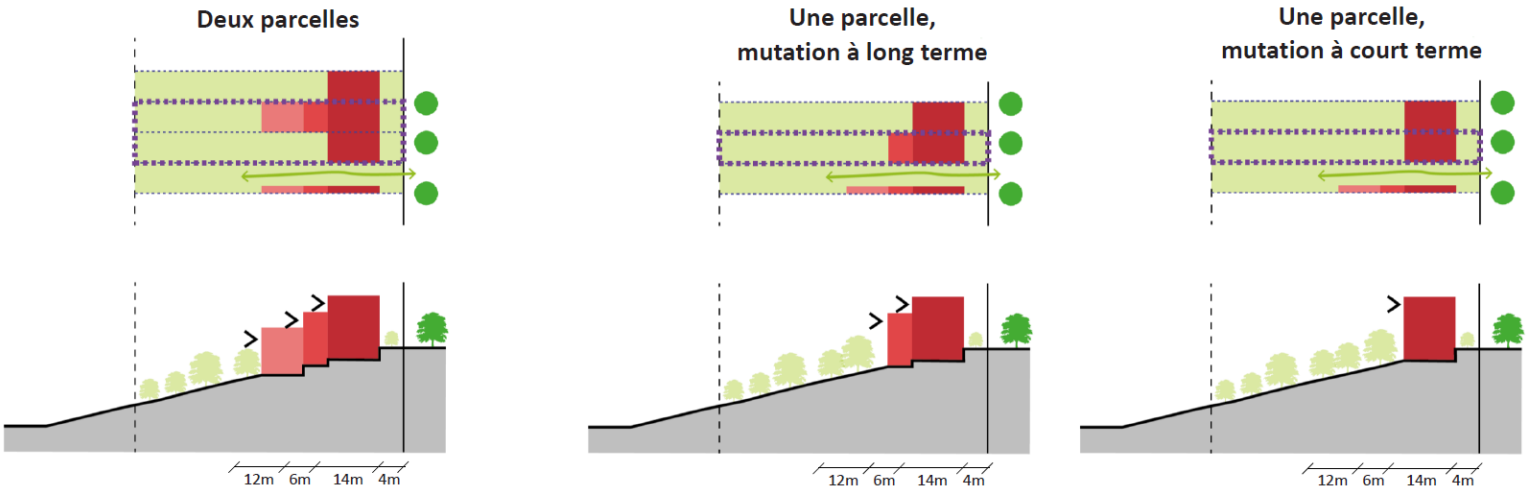
- Constituer un front bâti R+3+attique en retrait de 4m sur l'alignement de l'avenue Gabriel Péri
- Les implantations sur l'avenue devront ménager une bande de 6m de large minimum en pleine terre et végétalisée, destinée à assurer des continuités végétales entre les jardins de cœur d'ilot et les arbres d'alignement sur l'avenue et à ménager des percées visuelles lointaines
- Le bâti en retrait et le long des rues perpendiculaires à l'avenue sera limité à R+2 / R+3
- Le bâti en cœur d'ilot sera limité à R+1+combles ou attique
- Préserver les cœurs d'ilots verts avec renforcement du végétal
- Requalification de la rue Gabriel Péri et plantation d'arbres d'alignement

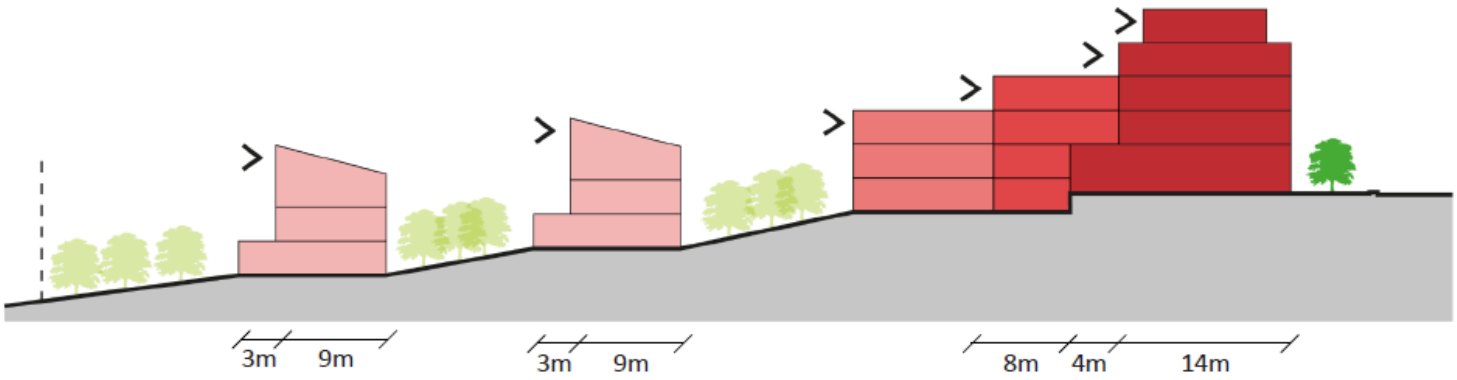
Implantation transversale dans la pente



Implantation longitudinale dans la pente

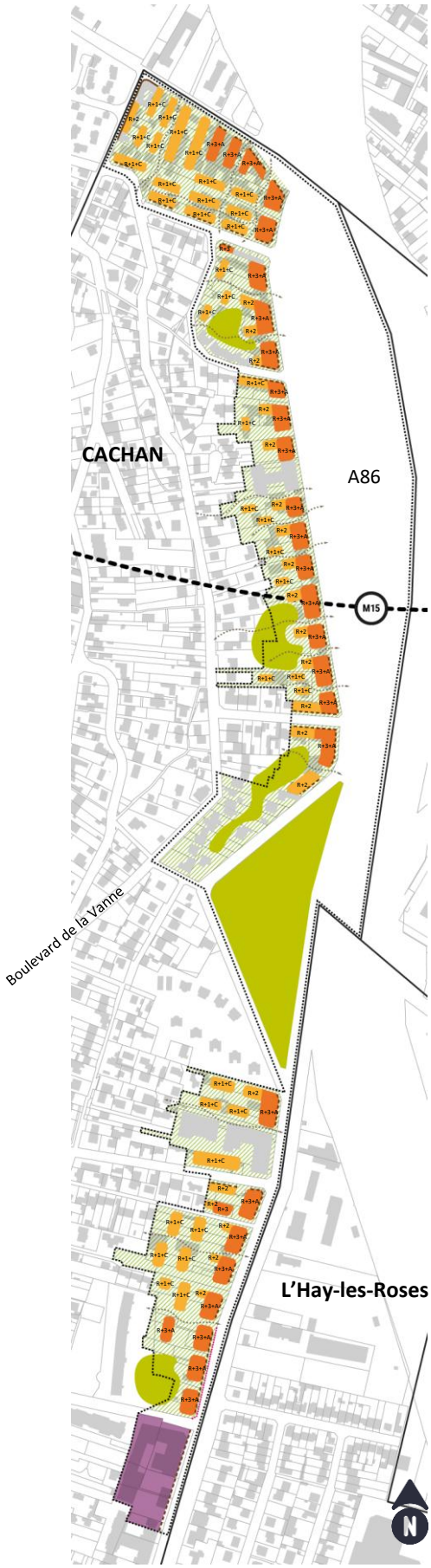






Secteur et parcellaire
R+3+attique, front de rue
R+3
R+2
R+1+combles ou attique
Jardin public et corridor vert
Jardin privé et corridor vert
Percée visuelle et corridor vert

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Implantation privilégiée des bâtiments de moindre hauteur (R+1+C)
- Implantation privilégiée des bâtiments de hauteur supérieur (R+2/R+3+A)

Commerces / Activités

- Linéaire RDC actif et accès logements
- Zone à usage d'activité et d'équipements

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

- Alignement
- Retrait de 4m
- Percée visuelle/piétonne et vert

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Jardin privé et vert à préserver/valoriser
- Espace végétal à conserver et valoriser

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER B

Contexte :

L'avenue A Briand est un axe Nord/sud majeur de la métropole parisienne permettant l'accès à Paris via la Porte d'Orléans. Cet axe constitue à la fois la limite communale avec la commune de Bagneux et départementale avec les Haut-de Seine. Il doit faire l'objet d'une requalification et d'aménagements.

L'avenue A Briand offre une séquence urbaine rythmée par des rues et venelles, constituant des échappées visuelles vers l'Est, le cœur de la ville de Cachan ainsi que le coteau. L'avenue Carnot marque une entrée de ville significative et réelle porte d'entrée vers le centre-ville.

Le front bâtit existant est vieillissant et hétéroclite mais présente ponctuellement des éléments de patrimoine bâtit à préserver et valoriser. Il assure une première ligne de constructions qui préserve un tissu faubourien intéressant et qualitatif en 2d plan. De même, si l'avenue accueille une diversité d'activités et de petits commerces, l'ensemble du linéaire doit être dynamisé.

Cet axe constitue une opportunité de développement urbain qu'il convient de maitriser et d'accompagner afin de favoriser l'insertion urbaine des nouvelles constructions avec les quartiers plus historiques avoisinant.

Objectifs :

- Permettre un développement urbain à échelle humaine avec la construction de nouveaux logements de qualité venant accompagner la requalification de l'avenue,
- Encourager la diversité architecturale et permettre la valorisation d'un patrimoine bâti existant
- Renforcer les porosités avec les cœurs d'ilot et la transition avec les quartiers faubouriens avoisinants
- Dynamiser le linéaire commercial
- Permettre l'arrivée de nouveaux services et renforcer ainsi la mixité fonctionnelle sur l'ensemble du linéaire de l'avenue

Parti d'aménagement :

L'OAP est focalisée sur le secteur A Briand Sud tenant compte du tissu urbain existant.

Afin de garantir des émergences à distance maîtrisée les unes des autres sur un socle de commerce et des transparences visuelles depuis l'espace public vers le cœur d'ilot, pour chacune des séquences :

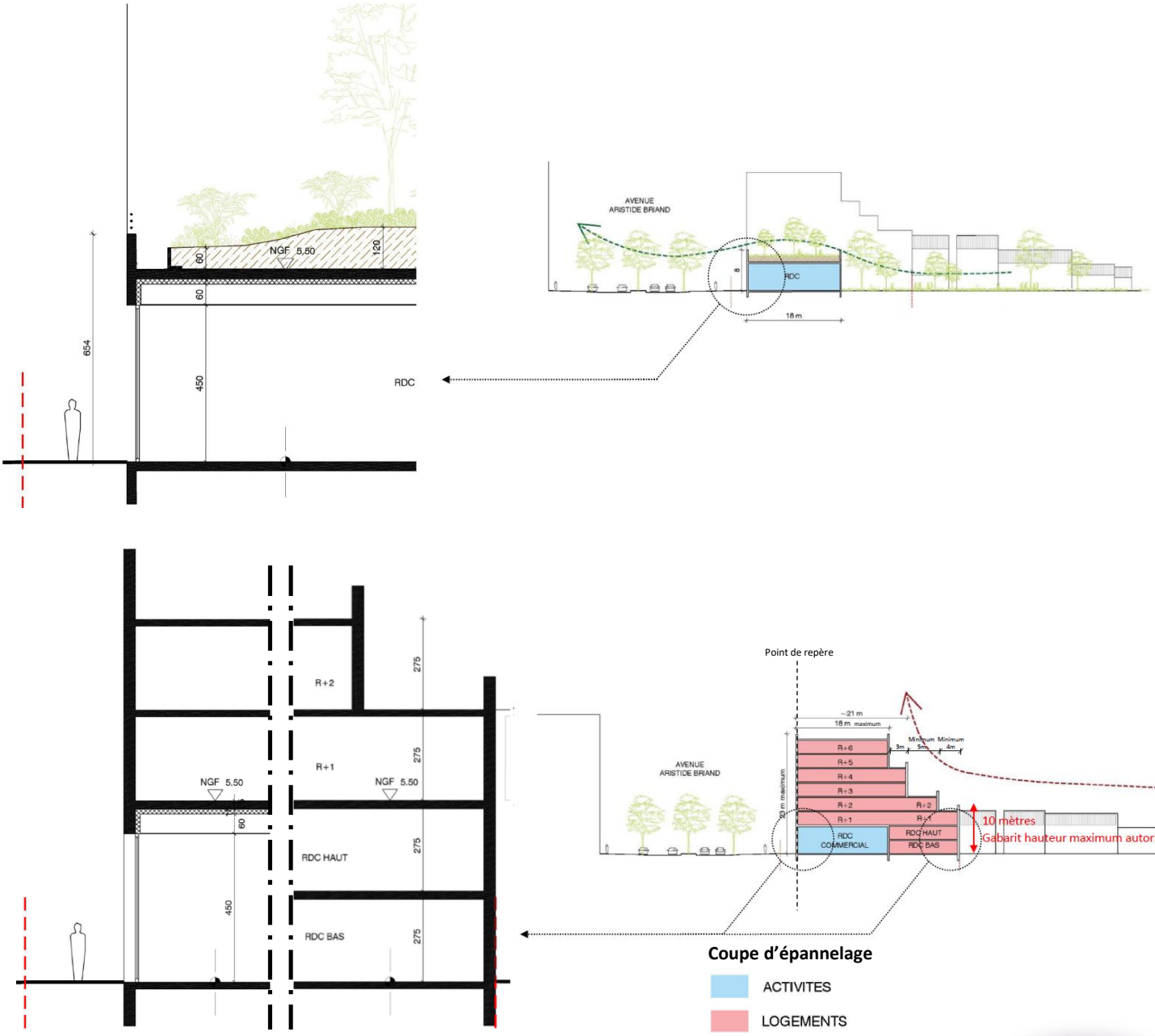
- Définir alignements et retraits obligatoires
- Définir les linéaires de façades à usage de commerce ou d'activité avec hauteur de dalle à dalle 550cm
- Définir les façades ayant obligation de vues directes y compris au droit des parcelles limitrophes appartenant à des tiers (obligation de cours communes)
- Définir les gabarits maximums avec indication des épaisseurs du bâti concerné
- Définir des transparences visuelles sur le cœur d'ilot depuis l'espace public
- Définir des continuités végétales entre le cœur d'ilot et l'avenue A. Briand
- Définir les espaces libres végétalisés
- Définir une obligation du stationnement en sous-sol / possibilité de mutualisation / accès privilégié par les rues adjacentes

Pour garantir une continuité végétale entre le cœur d'ilot et les arbres d'alignement sur l'avenue Aristide Briand afin d'assurer le développement de la biodiversité :

- Définir graphiquement la hauteur des RdC à usage de commerce ou activité
- Définir le traitement de la terrasse végétalisée des RdC : épaisseur de terre minimale et principes de plantation

Pour garantir un épannelage dégressif du bâti vers le cœur d'ilot et les constructions existantes limitrophes:

- Définir graphiquement le principe d'épannelage des volumes en jonction avec le bâti existant :
- A la jonction avec le bâti existant un gabarit maximum de 3 niveaux (RdC bas + RdC haut + R+1) est imposé sur une profondeur minimum de 4 m)



Les gabarits attendus des constructions devront respecter la localisation privilégiée de la cartographie et respecter la hauteur maximale correspondante selon les obligations relatives aux rez-de-chaussée (linéaire de rdc actifs ou non).

Gabarits des constructions comportant un RDC actif :

R+6 Hauteur max 23,00 m
R+5 Hauteur max 21,00 m
R+4 Hauteur max 18,00 m
R+3 Hauteur max 15,20 m
R+2 Hauteur max 12,50 m
R+1 Hauteur max 10,00 m
RDC Hauteur max 6,60 m à l'acrotère

Gabarits des constructions comportant un RDC non règlementé :

R+5 Hauteur max 18,00 m
R+4 Hauteur max 15,20 m
R+3 Hauteur max 12,50 m
R+2 Hauteur max 10,00 m
R+1 Hauteur max 6,60 m à l'acrotère

Les constructions identifiées en tant que « bâti à conserver et valoriser » pourront faire l'objet de surélévation dans la limite de 1 niveau supplémentaire par rapport au gabarit existant et sous réserve de :- Respecter les hauteurs maximum correspondantes aux gabarits des constructions comportant un RdC non réglementé- Permettre la mise en valeur des caractéristiques architecturales du bâti existant.

Les travaux de réhabilitation et de ravalement de façade sur les « bâtis à conserver et valoriser » sont permis et encouragés afin et à condition de valoriser le patrimoine architectural.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Commerces / Activités

Linéaire RDC actif et accès logements

Logements / Équipements / Projets

Implantation privilégiée des bâtiments
(hauteurs maximales à respecter indiquées + *Cf.* coupe d'épannelage)

Bâti à conserver et/ou à valoriser

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Alignement

Bâti à conserver et/ou valorise

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Continuités végétales

Espace végétal à conserver

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne RER B

Contexte :

Délimité par les rues Cousté, Etienne Dolet, Guichard et rue des Vignes, cet ilot constitue une transition entre le centre historique de la ville et les quartiers résidentiels vers le coteau. Le tissu faubourien est à la fois dense et structuré par la présence de la Bièvre et offre un chapelet d'espaces verts publics et résidentiels connectés par des cheminements existants.

Il est traversé par la promenade inter-quartier Nord-Sud qui constitue un des s écologiques de la trame verte de la commune et est concerné par le projet d'aménagement de la promenade de la Bièvre.

De nouvelles constructions ont été réalisées depuis 2010 et ont permis le renouvellement du parc de logement. Toutefois l'intégralité du périmètre offre un potentiel de mutation. Le bâti est aujourd'hui hétérogène et intègre activités, équipements publics et services. Il mêle patrimoine ancien remarquable et opérations récentes qui s'inscrivent en rupture avec la trame parcellaire historique.

Ce quartier porte une dimension patrimoniale importante liée à l'implantation passée d'activités artisanales. Le renouvellement du parc de logement doit pouvoir s'accompagner et favoriser la conservation d'une mixité fonctionnelle et usages partagés.

Objectifs :

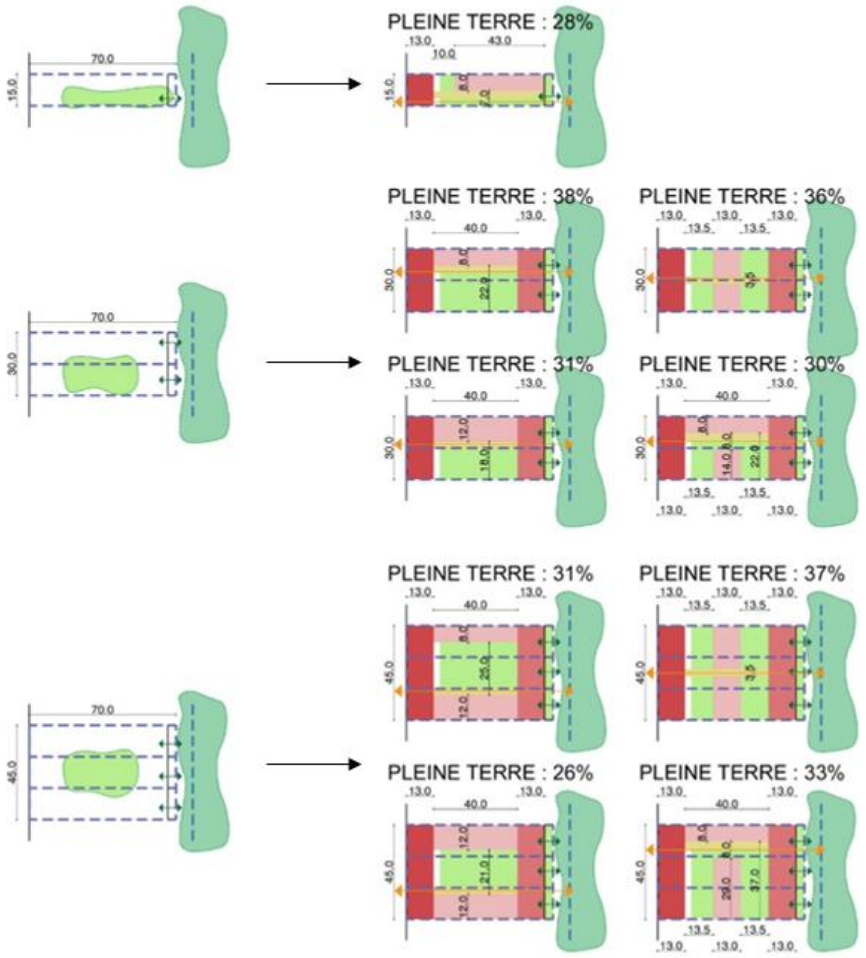
- Développer le réseau de cheminement existant et permettre ainsi de renforcer la connexion entre les espaces verts publics et résidentiels dans l'ilot mais aussi les connexions entre les quartiers du centre-ville et du coteau
- Reconstituer la trame parcellaire historique autour de l'axe de la Bièvre
- Permettre le renouvellement du parc de logement tout en favorisant une mixité d'usage et permettant l'implantation d'activités, artisans, services et équipements
- Valoriser le patrimoine bâti

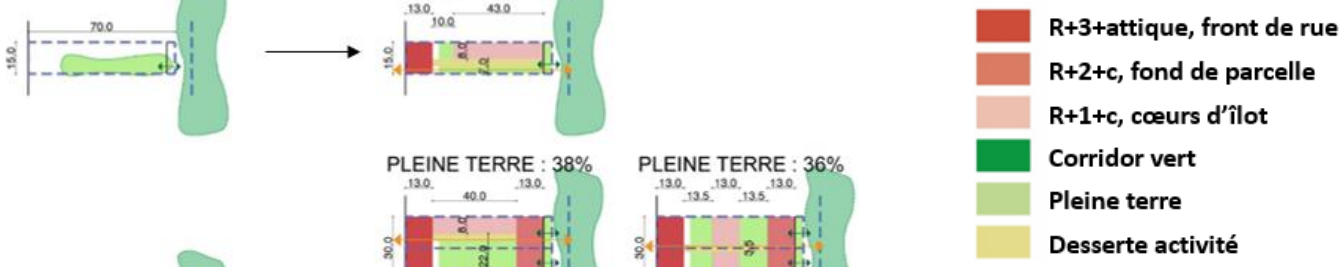
Parti d'aménagement :

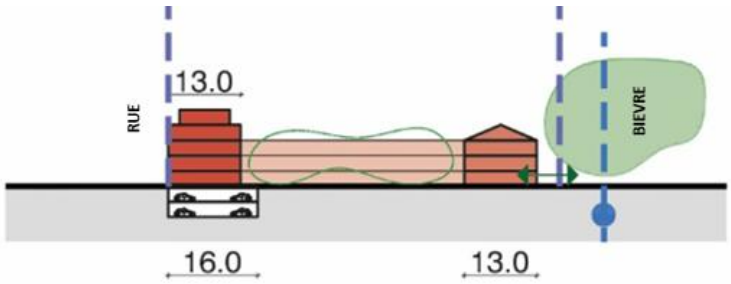
- Conforter le front bâti sur rue avec des gabarits mesurés tout en préservant des vues sur le cœur d'ilot depuis l'espace public.
- Imposer le principe du stationnement automobile en sous-sol des immeubles sur rue
- Installer une dimension végétale significative en cœur d'ilot et un principe d'implantation en courées lorsque la configuration parcellaire le permet.
- Urbaniser la séquence centrale avec un bâti ouvert / ré-ouvert sur la promenade de la Bièvre, en vue de créer une animation.
- Sur les parcelles à l'Est de la Bièvre, composer un bâti en couture avec les immeubles récemment réalisés.
- Aménager de façon qualitative la promenade de la Bièvre dans l'ilot et son prolongement au Nord-Ouest.
- Ménager une présence végétale en pleine terre significative au centre des parcelles
- Ouvrir le bâti sur la promenade de la Bièvre
- Des principes d'implantation et une morphologie du bâti adaptée au sein de chaque parcelle
- Privilégier une mixité des usages sur chaque parcelle
- Le RdC sur rue à usage d'activités
- Le reste du bâti à usage mixte activités logements

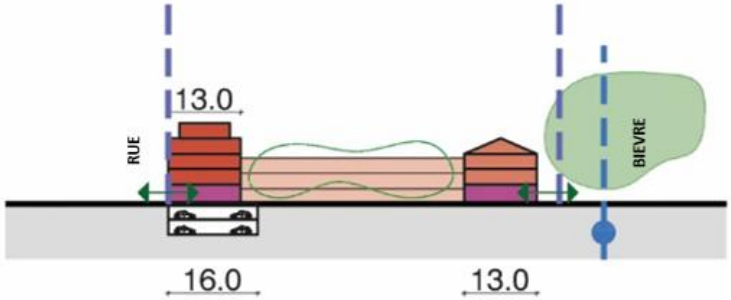
Programmation :

Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le plan de mixité, les opérations de logements comprenant plus de 20 logements ou d'une surface de plancher supérieure à 1000 m² doivent comprendre une part d'au moins 30 % de logements sociaux.

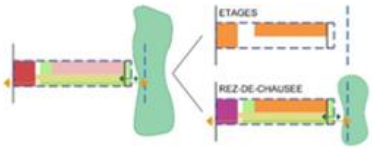

PLEINE TERRE : 28%
PLEINE TERRE : 38%
PLEINE TERRE : 36%
PLEINE TERRE : 31%
PLEINE TERRE : 30%
PLEINE TERRE : 31%
PLEINE TERRE : 37%
PLEINE TERRE : 26%
PLEINE TERRE : 33%


R+3+attique, front de rue
R+2+c, fond de parcelle
R+1+c, cœurs d'îlot
Corridor vert
Pleine terre
Desserte activité

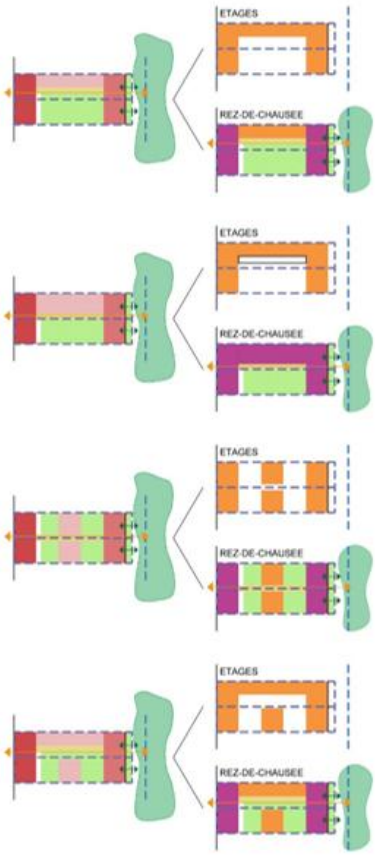

RUE
13.0
BIEVRE
16.0
13.0


RUE
13.0
BIEVRE
16.0
13.0

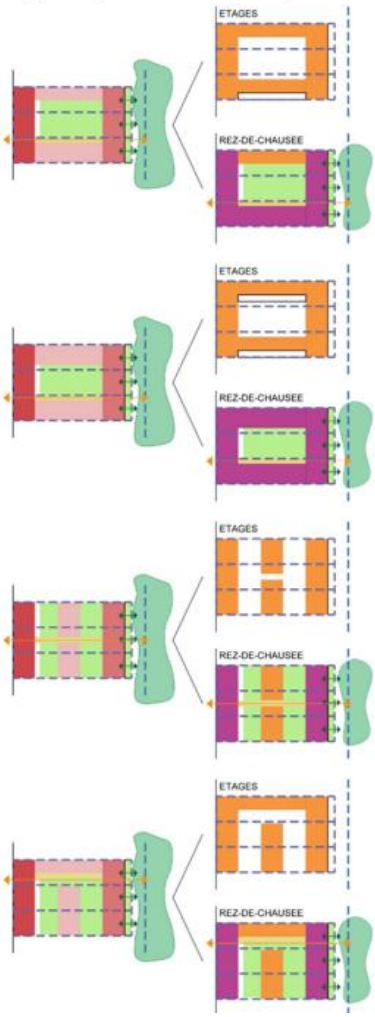
Parcelle isolée



Regroupement de 2 parcelles



Regroupement de 3 parcelles



Logement
Activité / commerce
Desserte activité

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

Passage public ouvert modes actifs

Sente résidentielle ou publique

Logements / Équipements / Projets

Secteur de renouvellement urbain mixte en front de rue (R+3+attique)

Secteur de renouvellement urbain mixte en fond de parcelle (R+2+c) ou zone de transition (R+3 max)

Secteur de renouvellement urbain mixte en cœur d'îlot (R+1+c)

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Façade urbaine à l'alignement

Bâti intéressant
(intérêt patrimonial ou remarquable)

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

vert à créer

Principe ponctuel d'espace vert et/ou de pleine terre en courées en cœur d'îlot

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Future ligne de métro 15

CHEVILLY-LARUE

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Le projet urbain de l'écoquartier des Portes d'Orly a fait l'objet d'adaptations récentes, visant à modifier la programmation, le traitement des espaces publics ou encore l'insertion urbaine des nouvelles constructions à leur environnement. Ces évolutions sont liées à l'ancienneté du projet d'aménagement initial qui devait être actualisé au vu des enjeux urbains et du contexte actuel, mais aussi des constats dressés à partir de la livraison des premiers programmes immobiliers et des espaces publics les accompagnant.
Ce secteur de la ville bénéficie désormais d'une excellente desserte en transport en commun avec le prolongement de la ligne de métro 14 qui a été mise en service en juin 2024.

L'opération Anatole France à Chevilly Larue s'inscrit dans le prolongement des actions de reconquête urbaine engagées depuis plusieurs années par la Municipalité tout au long de l'axe RD 7. Longtemps bordée de casses automobiles et autres activités peu valorisantes aux portes de Paris et à deux pas de l'aéroport d'Orly, la RD 7 devait impérativement obtenir un nouveau visage.

Objectifs :

Le premier enjeu de l'opération Anatole France consiste, dans un jeu d'articulation des échelles, à aménager un secteur de la ville qui se raccroche au quartier Bretagne, intégré dans le tissu existant et proposant des conditions de vie agréables à sa population. Les casses automobiles et l'habitat dégradé laisse peu à peu place à un environnement urbain de qualité.

Le deuxième enjeu repose sur l'amélioration des conditions d'habitation des anciens résidents du quartier. Ce sont environ 900 personnes qui ont retrouvé des conditions d'habitats indignes.

Le troisième enjeu vise à diversifier les usages de ce secteur de la ville : que l'on puisse y travailler, y habiter, y faire ses courses, se rencontrer, se promener, accéder facilement au réseau de transports collectifs et profiter des espaces extérieurs. Cette recherche de la multifonctionnalité du secteur est permise par l'implantation d'activités tertiaires, commerciales et d'équipements publics. Il sera créé une polarité commerciale avec la réalisation d'une place, proche de la station de tramway, où se développeront commerces de proximité, services, à la fois pour les habitants et les salariés.

Programmation :

- Programmation à dominante résidentielle

Parti d'aménagement :

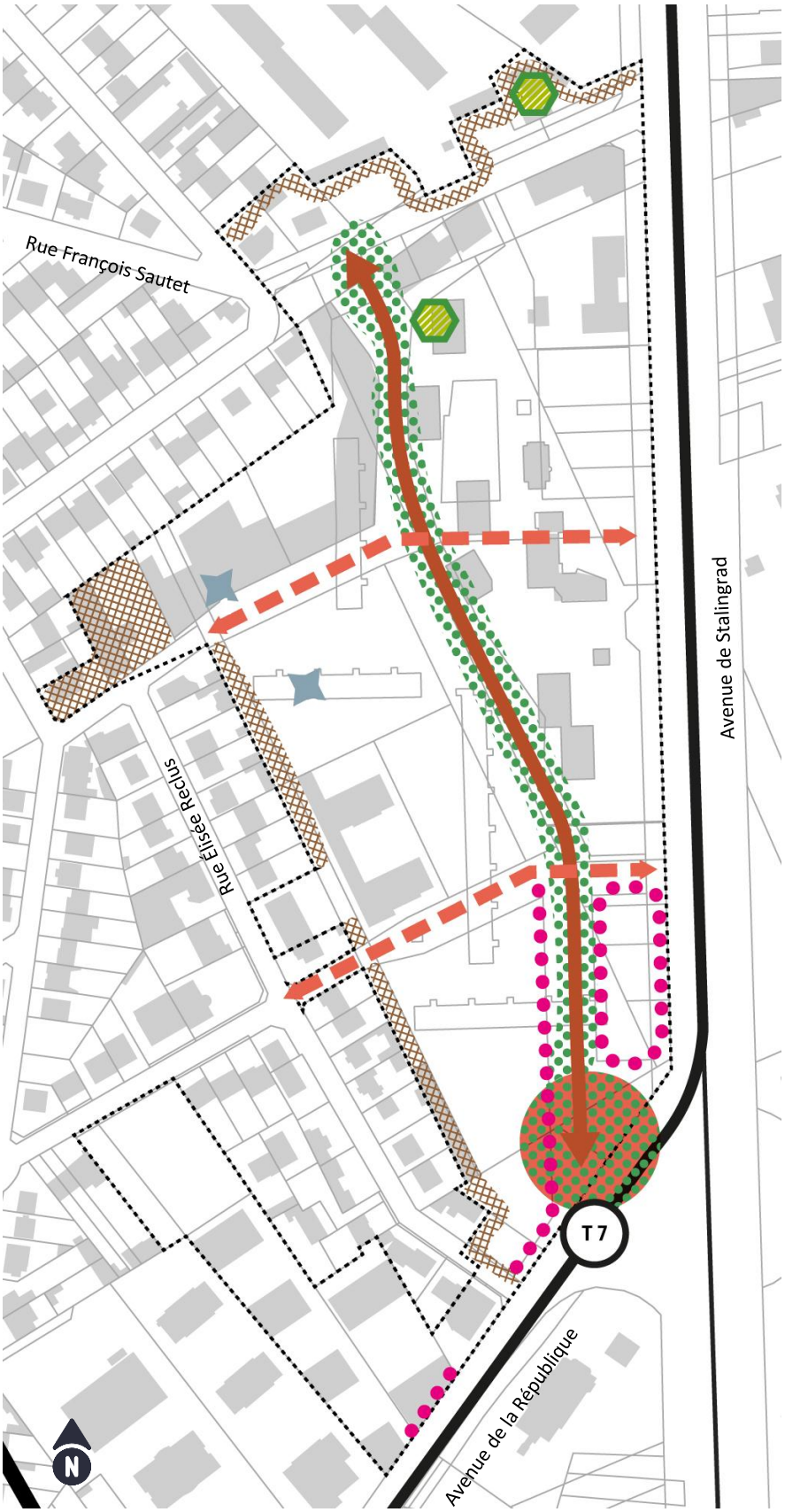
Un éco quartier, bénéficiant de la géothermie, permettant de relier la ville à la RD 7 tout en protégeant les habitations de ses nuisances.

Le parti d'aménagement se caractérise par une gestion optimale de l'insertion urbaine et des transitions par le bâti et la végétation Le projet est structuré en trois points principaux

- La rue Arthur Rimbaud, la promenade Arthur Rimbaud et la rue Simone Veil constituent l'axe paysager Nord-Sud permettant de rejoindre la station de tramway Auguste Perret et de se diriger vers la station de métro. Artère principale du quartier, aux trottoirs généreux et arborés, il participera à la création de la liaison verte Petit Le Roy Cimetière Parisien de Thiais

- Les constructions s'échelonneront de manière progressive pour assurer une transition entre le front urbain de la RD 7 et le tissu pavillonnaire existant (du R 5 au R 1). L'ambiance recherchée au cœur du quartier est celle d'une cité jardin, notamment grâce à une végétalisation importante, et la gestion de la transition entre collectif et individuel, public et privé.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Économie et commerces

Linéaire commercial et service à créer

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Continuité verte et écologique à conforter ou à créer

Création de jardin ponctuel

Mobilités / Espaces publics

Voie routière à créer ou à prolonger

Principe de liaison douce à créer

Création d'une place végétalisée

Logements / Équipements / Projets

Équipements ponctuels :

1/ crèche
2/ groupe scolaire + gymnase

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Transitons avec le tissu urbain existant

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne Tramway T7

Contexte :

Le projet urbain de l'écoquartier des Portes d'Orly a fait l'objet d'adaptations récentes, visant à modifier la programmation, le traitement des espaces publics ou encore l'insertion urbaine des nouvelles constructions à leur environnement. Ces évolutions sont liées à l'ancienneté du projet d'aménagement initial qui devait être actualisé au vu des enjeux urbains et du contexte actuel, mais aussi des constats dressés à partir de la livraison des premiers programmes immobiliers et des espaces publics les accompagnant.
Ce secteur de la ville bénéficie désormais d'une excellente desserte en transport en commun avec le prolongement de la ligne de métro 14 qui a été mise en service en juin 2024.

Il est nécessaire de poursuivre le travail de connexion du Triangle des Meuniers, quartier métropolitain, avec le reste de la ville et avec le pôle intermodal.

Objectifs :

Le front urbain sur la RD7 permettant de protéger du bruit le cœur du quartier devra être poursuivi.
Le projet devra intégrer les circulations douces et assurer leurs continuités vers le pôle multi modal.
Tout comme la ZAC Anatole France, la future opération sera aménagée afin de répondre aux enjeux environnementaux et de développement durable.

Parti d'aménagement :

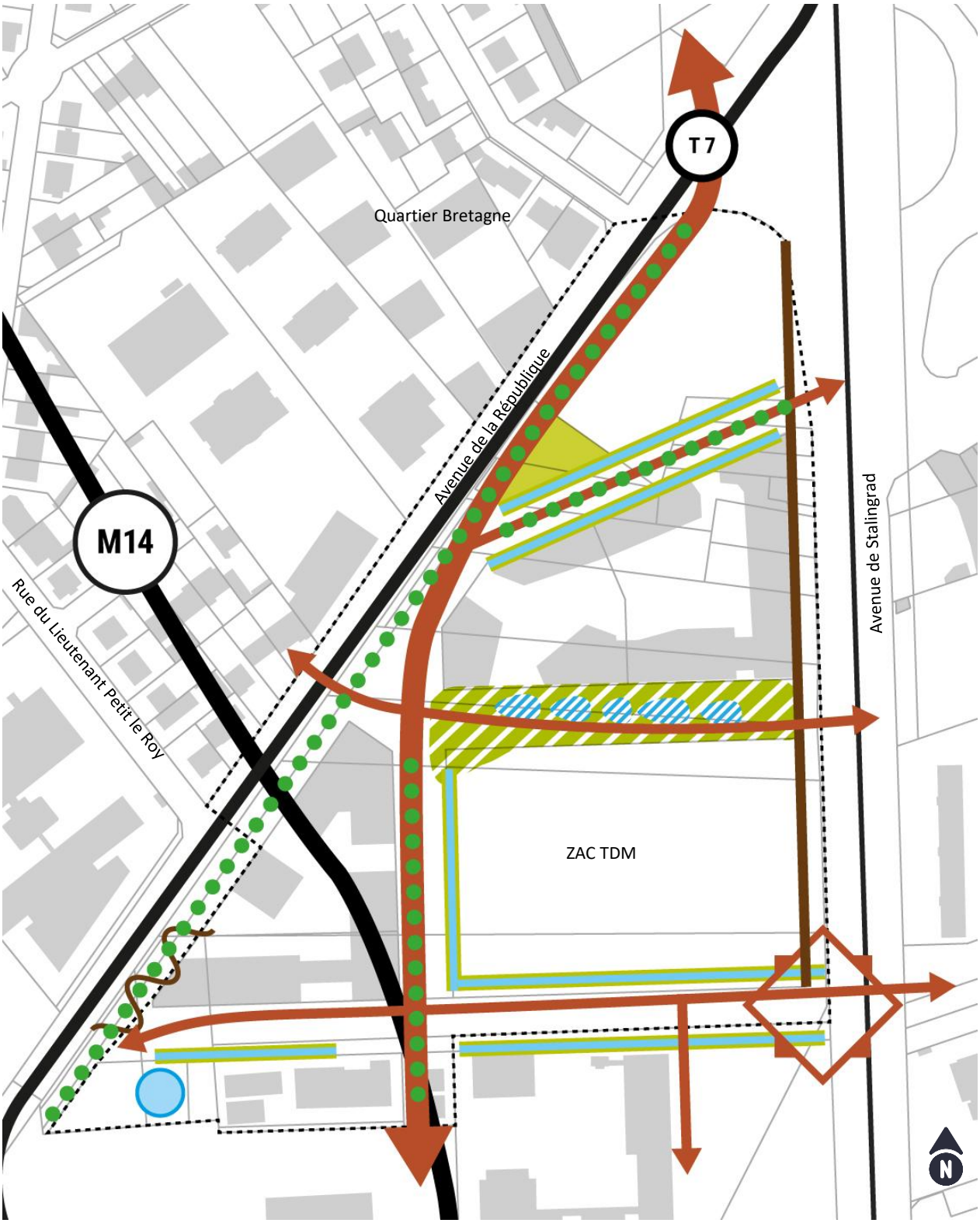
Poursuite de l'aménagement du quartier avec des programmes mixant tertiaire et logements

Le square Martorell :
Le square s'installe entre les lots 2 et 3. Il devient l'espace fédérateur entre les espaces tertiaires et résidentiels, support de différents usages possibles en fonction des jours et des horaires ; lieux privilégiés pour une pause déjeuner, espace de détente, etc. Il se pose comme un maillon de la trame verte et bleue.

Programmation :

Programmation à dominante tertiaire

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Mobilités / Espaces publics

Principes de liaisons transversales et vers le métro / TVM / Tramway / cité de la gastronomie / ZAC Anatole France

Entrée de ville à requalifier

Paysages / Patrimoine / Formes urbaines

Front urbain

Interface MIN / Quartier Bretagne / ZAC TDM

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Création d'une promenade

Noues

Bassin de rétention végétalisé

Noues canalisées

Mail planté / espace public paysager arboré

Espace vert aménagé

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne Tramway T7

Ligne de métro 14

Contexte :

Héritage du passé, ce carrefour laisse la part belle à la circulation automobile laissant peu d'espace pour les piétons et les cyclistes. Dans une nouvelle perspective, ce carrefour pourra se transformer en un carrefour urbain, plus paysagé et mieux partagé. Ancienne route nationale, le boulevard Jean Mermoz est aujourd'hui départemental.

Objectifs :

- Pacifier l'espace public
- Accorder une place plus importante aux piétons et aux cycles
- Rendre possible une offre de commerce de proximité répondant aux besoins des habitants du quartier en intégrant du stationnement et complémentaire à l'offre existante. (boulangerie,…).
- Pérenniser les quartiers pavillonnaires environnants.
- En faire un espace partagé et paysagé
- Être en cohérence avec les lignes de bus existantes et de franchissement de la coupure urbaine de la RD160

Programmation :

- Commerces

Parti d'aménagement :

Requalification de l'espace public, pour y intégrer du stationnement pour les commerces, tout en réduisant la part de la voiture,

Renforcer la place du piéton et le développement des cycles,

Conserver la végétation existante,

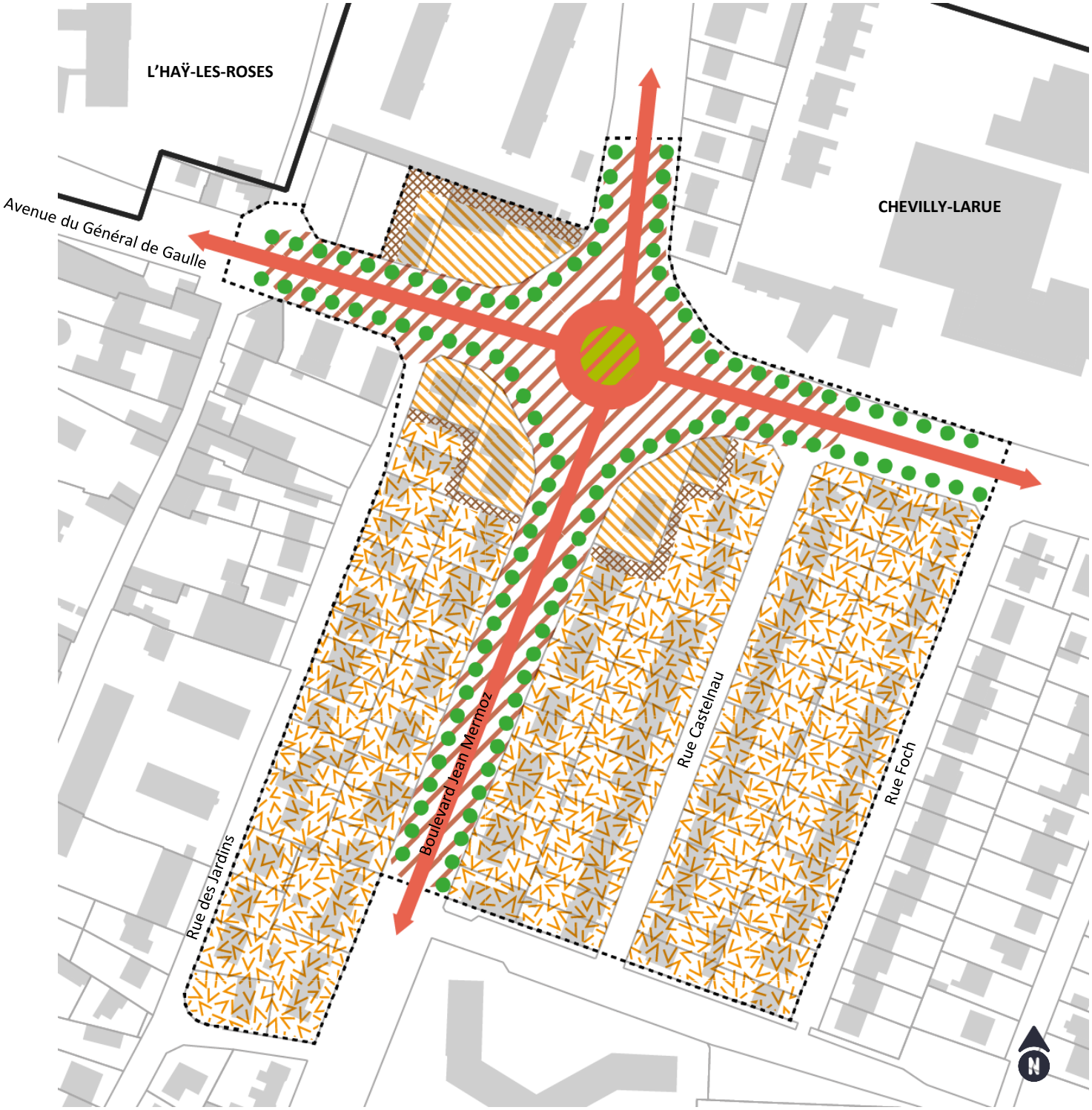
Paysager les espaces créés,

Mise en valeur de l'entrée de ville dans le respect de l'identité du quartier,

Préserver le tissu pavillonnaire,

Anticipation des besoins de stationnement liés aux commerces à créer.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Conserver la végétalisation des axes structurants

Conserver/Conforter l'aspect végétalisé du rond-point

Paysages / Patrimoine / Formes urbaines

Transition avec l'existant

Mobilités / Espaces publics

Requalifier les axes majeurs avec notamment la création et la consolidation de voie cyclable

Requalifier l'espace public pour réduire l'emprise de la voiture et y intégrer du stationnement pour les commerces, tout en sécurisant les déplacements piétons

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Logements / Équipements / Projets

Conforter le pavillonnaire environnant

Bâti de faible densité sur le carrefour de l'avenue du Général De Gaulle et le boulevard Jean Mermoz

Contexte :

Secteur de la ville abritant deux monastères et deux monuments classés aux monuments historiques (Église sainte Colombe et le pavillon Pompadour). Ce quartier de la ville constitue le centre historique de la commune. Suite à la récente acquisition des espaces verts et d'une aile de bâtiment qui appartenaient à une congrégation religieuse de sœurs, la commune concerte la population sur l'évolution du quartier. A ce stade il est prévu que l'hôtel de ville soit relocalisé dans l'aile de bâtiment existante et que les espaces verts soient aménagés en parc ouvert au public. La réflexion porte également sur les connexions à établir entre le parc, la mairie et le reste du quartier. Cette démarche vise à étendre l'esprit village qui caractérise le centre historique afin que celui-ci se retrouve également sur le secteur où se trouve actuellement le théâtre.

Objectifs :

Étendre le centre historique :

- Mettre en valeur le patrimoine architectural et végétal
- Apporter de nouveaux équipements et relocaliser des équipements existants
- Repenser les déplacements et les liaisons notamment entre les espaces verts de la ville
- Mieux relier Chevilly et Larue
- Gérer les nuisances (proximité du MIN et de l'autoroute)
- Apporter des usages et davantage de vie dans cette partie de la ville
- Requalifier la voirie pour apaiser l'espace public le long du théâtre en évaluant les impacts probables sur la RD160

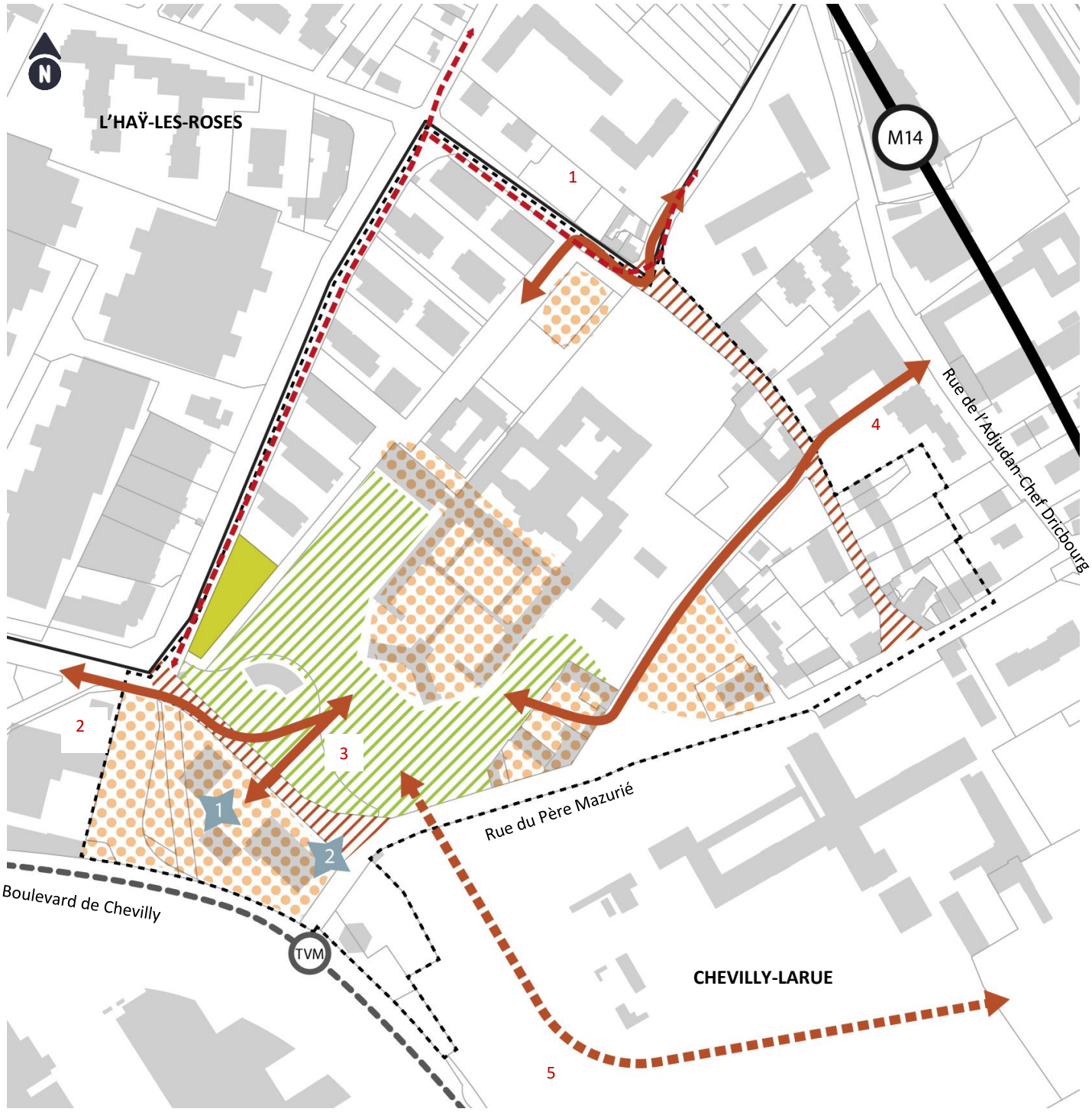
Programmation :

- Brasserie
- Équipements publics (Mairie et Conservatoire)

Parti d'aménagement :

- Apaisement de la rue du Père Mazurié
- Création de liaisons paysagées
- Création de pistes cyclables
- Création d'un parc
- Relocalisation des équipements publics à proximité du Monastère (Mairie et conservatoire)

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Acquérir l'espace vert du monastère pour en faire un parc public

Espace vert existant à protéger

Mobilités / Espaces publics

Créer une voie cyclable

Créer des principes de liaisons :
1. Liaison secteur historique / métro
2. Liaison Chevilly / Larue et vers le futur parc
3. Liaison parc / théâtre
4. Liaison via la venelle existante

Principe de liaison en réflexion
5. Liaison parc / parc départemental Petit Leroy

Requalifier la voie pour apaiser l'espace public

Logements / Équipements / Projets

1. Créer une brasserie dans ce secteur
2. Conservation du théâtre

Secteur de réflexion

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne et station du Trans Val de Marne (TVM)

Ligne de métro 14

Contexte :

Dans les années à venir le CCAS projette de quitter ces lieux. Les locaux ainsi libérés offrent peu d'autres possibilité que l'installation de services publics au vu de sa localisation, notamment la proximité au centre de transformation électrique de RTE qui interdit la construction de logements.
L'immeuble de bureaux se prêterait à accueillir des services publics de proximité et des locaux associatifs. Les entrepôts à l'arrière se prêtent à des usages plus techniques.
Une telle évolution offrirait au cœur de ville une certaine profondeur dont il ne bénéficie pas aujourd'hui, renforçant son potentiel de polarisation.

Par ailleurs, cette OAP vise également à créer une liaison verte de balades apaisées entre les espaces verts existants ou à créer en direction de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Objectifs :

- Créer des itinéraires verts de balade
- Occuper des locaux bientôt vacants
- Ouvrir les locaux du CCAS vers le cœur de ville
- Valoriser les espaces verts
- Épaissir le cœur de ville à cette partie du quartier
- Désimperméabilisation du centre-ville

Programmation :

- Service et équipements publics

Parti d'aménagement :

- Itinéraires de promenade
- Valorisation des espaces verts

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Requalification des espaces verts existants et création d'espaces verts
- Espace vert existant (ou en cours de réalisation) à protéger
- Protection aux abords des transformateurs électrique

Mobilités / Espaces publics

- Principe d'itinéraires de promenade piétonne à créer
- Principe envisagé d'itinéraires de promenade piétonne en réflexion

Économie / Commerces

- Jardins familiaux à préserver

Économie / Commerces

- Secteur d'équipement collectif
- Secteur à protéger/conserver

Paysages / Patrimoine / Formes urbaines

- Percées visuelles

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne Tramway T7
- Future ligne de métro 14

Contexte :

Le secteur s'est constitué de manière discontinue, en reliquat des parcelles mobilisés pour l'élargissement de la RD7 et l'aménagement du tramway sur la départementale, qui a été requalifiée depuis l'arrivée du T7.

Le secteur situé en entrée de ville mériterait d'être davantage qualifié. Il est l'une des dernières portions sur la RD7 à devoir être traité .

Objectifs :

- Requalifier une entrée de ville qui soit mieux constituée et végétalisée
- Permettre une transition urbaine douce entre le secteur pavillonnaire et le boulevard urbain (RD7 requalifiée)
- Agrandir la cour de l'école Pierre Et Marie Curie
- Créer un accès véhicule pour le site de la géothermie et pour le gymnase Léo Lagrange
- Aménager un cheminement piéton pour les usagers du groupe scolaire Pierre et Marie Curie vers le gymnase Léo Lagrange
- Créer des transitions de qualité entre les éventuelles nouvelles constructions (épannelage,…)

Parti d'aménagement :

- Logement de gabarit modéré
- Qualification des espaces publics
- Requalification de l'entrée de ville
- Itinéraire cyclable à créer (voie partagée,…)

Programmation :

- 120 logements

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de logements collectifs qui devra permettre également d'agrandir la cour de l'école Pierre et Marie Curie

Secteur de réflexion

Mobilités / Espaces publics

Requalifier/créer l'espace public

Itinéraire cyclable à créer

Entrée de ville à reconfigurer

Stationnement vélo à proximité du tramway

Paysages / Patrimoine / Formes urbaines

Transition avec le tissu existant

Transition entre les bâtiments existants et les projets de logements à travailler (épannelage)

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Aménagement paysager à poursuivre

Végétalisation existante à conserver

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne Tramway T7

Emplacement réservé

Contexte :

Ce parvis situé à proximité du cimetière intercommunal est actuellement occupé par des stationnements peu qualitatifs. Il accueille notamment chaque année une manifestation locale. Afin de requalifier cet espace et les cellules commerciales qu'il abrite, une végétalisation de l'espace et l'installation d'un pôle médical sont souhaités.

Le carrefour Guynemer situé plus au Sud, laisse aujourd'hui trop de place aux véhicules. Afin de l'apaiser, il devra être aménagé pour offrir des espaces aux piétons, aux cycles et au végétal, tout en préservant une bonne capacité de saisonnement pour satisfaire les besoins du cimetière et des cellules commerciales. Ce nouvel espace pourra ainsi constituer une amorce au parvis.

Objectifs :

- Requalification de l'espace du stationnement du parvis
- Végétaliser davantage
- Redynamisation
- Animer les cellules commerciales présentes avec des activités adaptées au caractère solennel des lieux
- Réduction de la place de la voiture
- Le réaménagement du carrefour pourra constituer une sorte d'amorce du parvis du cimetière intercommunal
- Rénover et sécuriser le parking
- Mise en valeur de l'entrée du cimetière intercommunal

Parti d'aménagement :

- Création d'un pôle de santé
- Création d'une piste cyclable
- Aménagement et pacification du carrefour Georges Guynemer / Boulevard Jean Mermoz pour laisser plus de place aux piétons et aux cycles,

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Espaces publics

- Itinéraire cyclable à requalifier
- Simplifier le carrefour et redonner plus de place aux piétons
- Questionner l'aménagement d'une sortie
- Requalification du parvis du cimetière intercommunal (poches de stationnement végétalisées, bancs, …)
- Mettre en valeur l'entrée du site (vue, dégagement, aménagement, …)

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espace vert existant à conforter
- Espace public à apaiser et végétaliser en lien avec le parvis

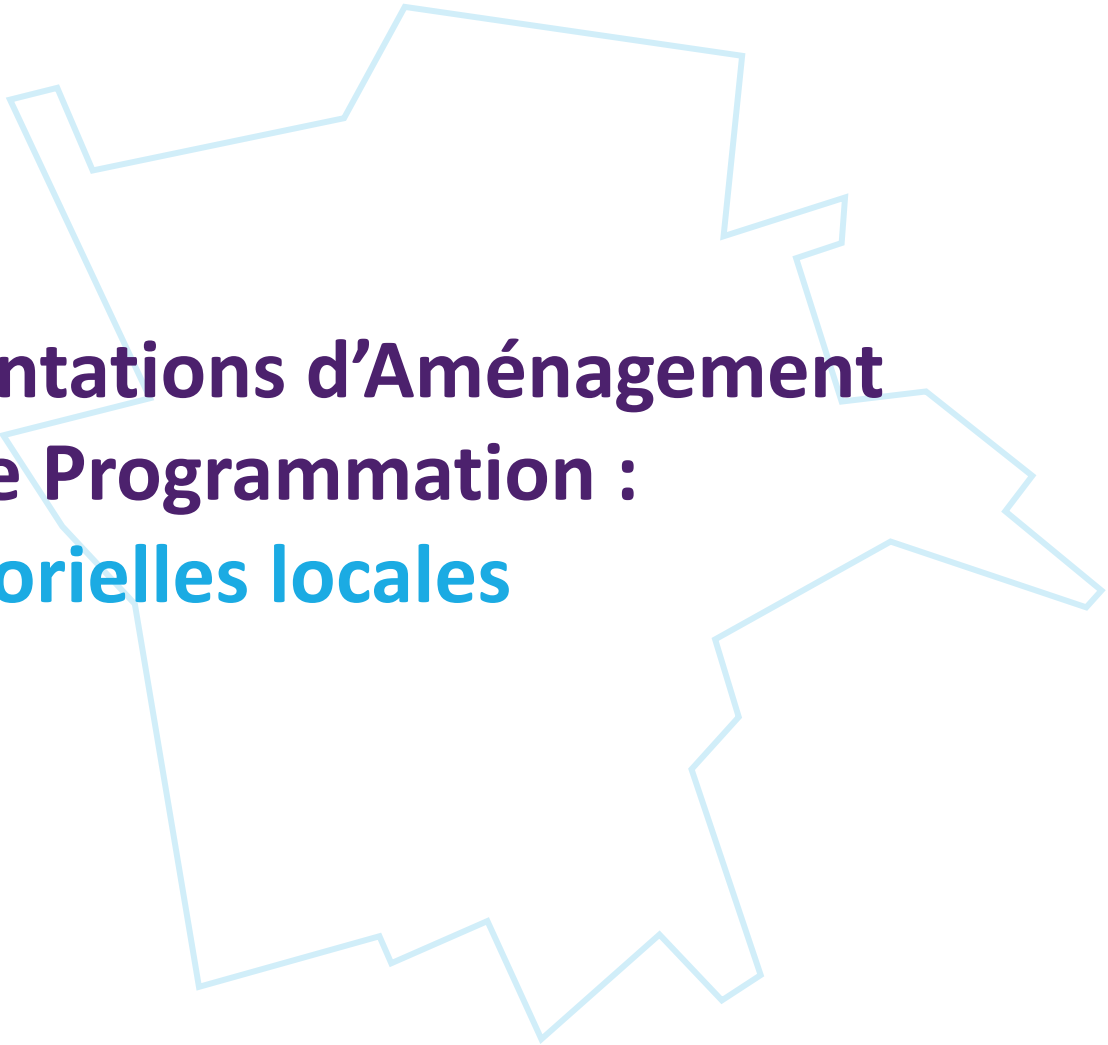
Logements / Équipements / Projets

- Réflexion pour le développement d'un pôle médical et paramédical et d'activités en lien et compatibles avec le caractère solennel du lieu

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire

CHOISY-LE-ROI



Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

L'OAP pour le secteur des Navigateurs-Cosmonautes consiste à accompagner et encadrer le renouvellement du quartier dans le cadre de la ZAC dédiée.

Objectifs :

- Végétalisation
- Construction de logements
- Développer une vie de quartier
- Réorganiser les circulations

Programmation :

La programmation prévoit la démolition de 266 logements et la construction d'environ 456 logements.

Parti d'aménagement :

Les principes d'aménagement s'appuient sur la démolition-reconstruction d'une partie du parc en logements existants pour permettre notamment une meilleure ouverture du quartier sur son environnement, des circulations internes facilitées et la création de nouvelles porosités visuelles.

Le couvert végétal sera en grande partie préservé et les nouveaux développements comporteront de larges espaces végétalisés, notamment en pleine terre.

Le traitement de la voie douce sur l'avenue de NeWburn doit faire l'objet d'un traitement végétalisé qualitatif (création d'un front végétalisé entre la rue de NeWburn et le quartier)
Les circulations douces doivent faire l'objet d'un traitement végétalisé permettant une atténuation progressive des nuisances sonores et une intégration de la nature en ville (biodiversité, gestion de l'ICU).

Les axes de circulation feront l'objet d'un traitement favorisant un partage de la voirie avec des vitesses réduites (traitement type zone de rencontre)

Le renouvellement du quartier vise également l'intégration d'une mixité fonctionnelle et sociale renforcée. En ce sens, l'ilot encadrant la place Robert Peary devra comprendre des commerces, services, équipements ou activités créant ainsi une polarité de quartier affirmée et desservie par la station de tramway T9. Four/Peary. De plus, la part de logements locatifs sociaux sera rééquilibrée pour favoriser une plus grande mixité sociale au sein d'un patrimoine bâti renouvelé de haute performance énergétique et acoustique.

Afin d'assurer une bonne insertion des nouvelles constructions dans son environnement, un épannelage des hauteurs est mis en place.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Aménagement paysager
- Cœur d'Îlot vert à créer
- Trame reliant la place centrale et le cœur d'îlot du quartier des Navigateurs

Mobilités / Espaces publics

- Axe Nord-Sud : Voie d'accès principale projet
- Axe Est-Ouest à conforter vers la passerelle

Logements / Équipements / Projets

- Bâti existant à conserver et réhabiliter
- Zone d'implantation préférentielle des nouvelles constructions
- Équipement ESC

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne Tramway T9
- Ligne RER C

FRESNES

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Le centre-ville de Fresnes constitue une polarité locale majeure en matière de service publics, de commerce de proximité, de transports en communs et d'espaces verts récréatifs. Il concentre également une part importante du patrimoine bâti remarquable de Fresnes (Hôtel de Ville, Eglise Saint Eloi et les maisons de ville de la rue Maurice Ténine).

Cependant, ce secteur rencontre depuis plusieurs années un enjeu d'attractivité en lien avec une importante vacance commerciale, et une inadaptation des espaces publics à favoriser les modes de déplacements actifs.

Parti d'aménagement :

- Requalification de deux espaces publics
- Requalification du parking Pierre et Marie Curie

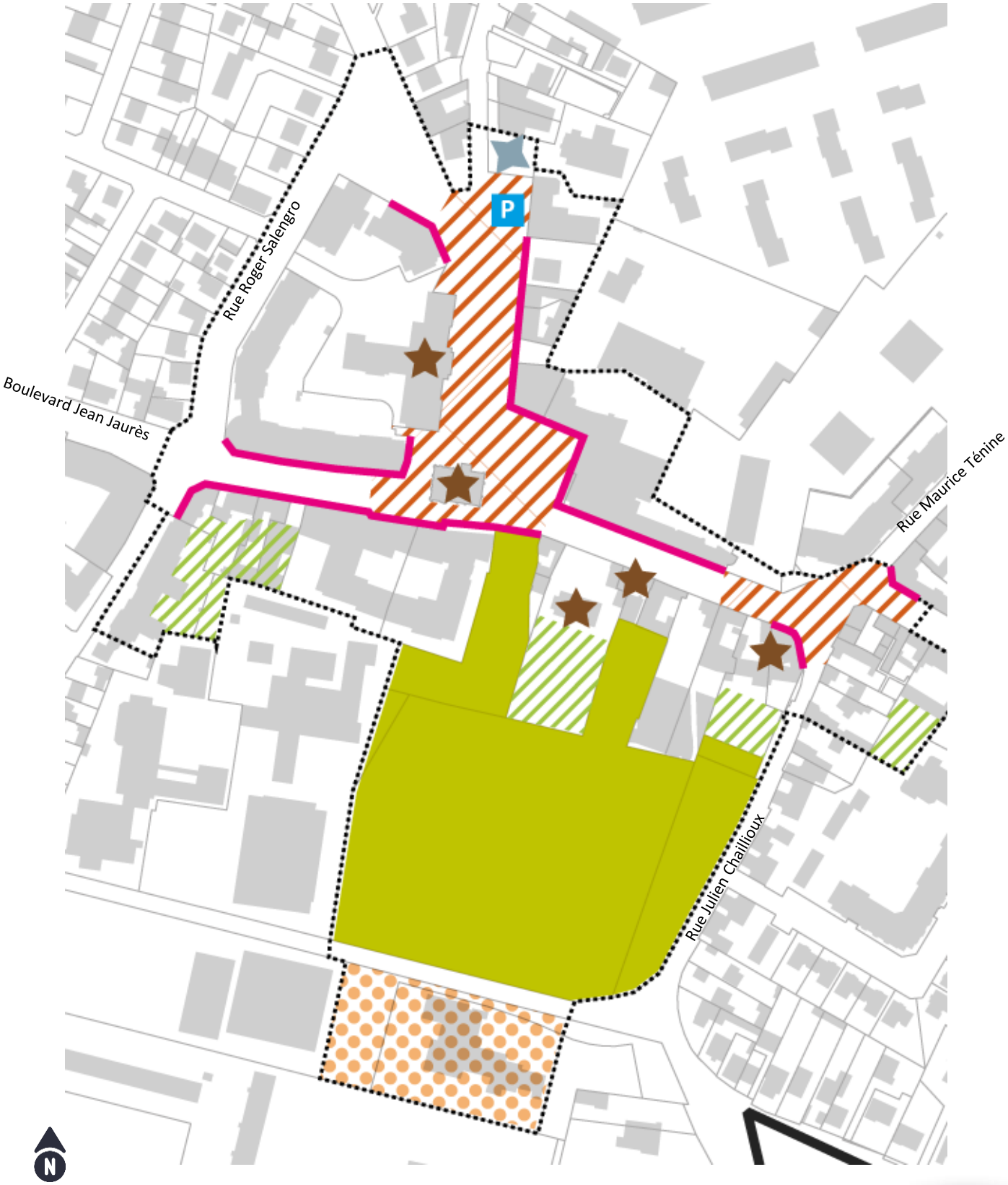
Objectifs :

- Revitalisation du tissu commercial
- Apaisement des espaces publics
- Préservation de l'offre de service

Programmation :

- Préservation des linéaires commerciaux de la rue Maurice Ténine et de la place Pierre et Marie Curie
- Réaménagement des espaces publics situés Pierre et Marie Curie et à l'intersection des rues Maurice Ténine, Albert Roper et Julien Chaillioux
- Reconstruction de l'EHPAD Soleil d'Automne
- Une étude sera par ailleurs menée pour identifier l'opportunité de l'installation d'un marché alimentaire de plein vent au niveau du parc de stationnement public de la place Pierre et Marie Curie.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Économie et commerces

Conforter le linéaire commercial

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Requalification du Parc Villette. Amélioration de l'accès et de la visibilité

Principe de cœur d'îlot vert ou de faible densité

Mobilités / Espaces publics

Réaménagement de l'espace public

Requalifier le parc de stationnement

Paysages / Patrimoine / Formes urbaines

Valorisation et protection du patrimoine

Logements / Équipements / Projets

EHPAD à réhabiliter

Réflexion sur la relocalisation du marché

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

Le parc des Aulnes et le parc des Sports, traversés par le ru de Rungis, affluent de la Bièvre, constituent un élément majeur de la trame verte et bleue du sud du territoire. La qualité de ces espaces a notamment été revalorisée en 2014 lors de la renaturation du ru de Rungis qui a conduit à la création du parc des Aulnes conçu comme un espace de préservation de la biodiversité à la gestion différenciée.

Par ailleurs, la ville de Fresnes s'engage depuis la fin des années 1980 dans la lutte contre le réchauffement climatique, la pollution en ville et la précarité énergétique avec le développement de son réseau de chaleur par géothermie. En septembre 2023, afin d'améliorer le taux d'énergie renouvelable de son réseau, la Ville a approuvé la création d'un nouveau puits situé sur le terrain O 210, 28 avenue du Parc des sport, en limite du parc des Aulnes.

Dans ce contexte, il convient que les qualités paysagères de ce secteur de projet soient préservées, notamment en intégrant le terrain situé 14 à 26 avenue du Parc des Sports dans un projet d'extension du parc des Aulnes.

Objectifs :

- Préserver les qualités paysagères et récréatives du parc des Aulnes et du Parc des Sports
- Permettre un agrandissement du parc des Aulnes sur la partie Nord
- Intégrer le futur site du puits de géothermie dans le site

Parti d'aménagement :

- Le Ru de Rungis qui traverse le Parc sera mieux mis en valeur et les continuités douces entre le Parc des Sports et le Parc des Aulnes seront favorisées. Le développement et la préservation de la biodiversité dans les deux parcs figureront comme des priorités dans ce secteur de projet.
- Le long du Parc des Sports, de nouveaux logements haut de gamme seront édifiés. Une attention particulière sera observée pour intégrer les logements dans cet environnement préservé.
- Un nouveau groupe scolaire sera construit au cœur d'un cadre arboré. Sa conception pourra être exemplaire en termes de développement durable (biodiversité et performances énergétiques).
- Des stationnements réservés aux vélos seront implantés aux entrées des deux parcs et aux abords de l'école pour encourager les déplacements doux.

Programmation :

- Prévoir l'agrandissement du parc des Aulnes au niveau de la parcelle O 220.
- Intégrer les installations nécessaires au puits de géothermie en préservant un maximum d'espaces verts et en garantissant une intégration paysagère
- Amélioration de la desserte en mode actif en positionnant des stationnements vélos à l'entrée des parcs, au niveau de la maison des jeunes et de la culture et de la piscine
- Nombre de logements approximatif prévus sur le secteur : 30 à 40 logements.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Projet de puit de géothermie

Paysages / Patrimoine / Formes urbaines

Prise en compte des vues

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Pérennisation du Parc des Aulnes existant

Requalification du Parc des Sports, installations d'équipements sportifs et de détente

Création d'une extension du Parc des Aulnes

Création D'une continuité Parc des Sports / Parc des Aulnes

Zone non aedificandi de part et d'autre du RU de Rungis

Ru de Rungis

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Mobilités / Espaces publics

Maintien de l'ouverture vers Antony et le RER C

Principe de stationnement vélos

Circulations piétonnes

Contexte :

Le territoire de la Ville de Fresnes est marqué par la traversée des autoroutes A 6 et A 86. L'autoroute A 86, doublée des voies de la route départementale RD 186 (avenue de la Division Leclerc et avenue Paul Vaillant Couturier) a pour effet de créer une coupure entre le nord et le sud de la Ville entrainant notamment une discontinuité des cheminements piétons et des modes actifs, et génère une pollution sonore et atmosphérique impactant la santé des habitant.es.

Dans ce contexte, la Ville porte depuis plusieurs années l'objectif de réduire les nuisances liées à ce linéaire routier et de revaloriser ce secteur constituant une véritable entrée de Ville.

Parti d'aménagement :

- Requalifier les traversées :
    - Rond-Point Roosevelt
    - Carrefour avenue de la Division Leclerc /rue Emile Zola
    - Carrefour de la Déportation
- Remettre en accessibilité la passerelle de la Bièvre.
- Permettre la réalisation par le SIAAP d'un bassin de rétention d'un volume de stockage d'environ 19 000m3 permettant la lutte contre les inondations par ruissellement et débordement de réseaux.

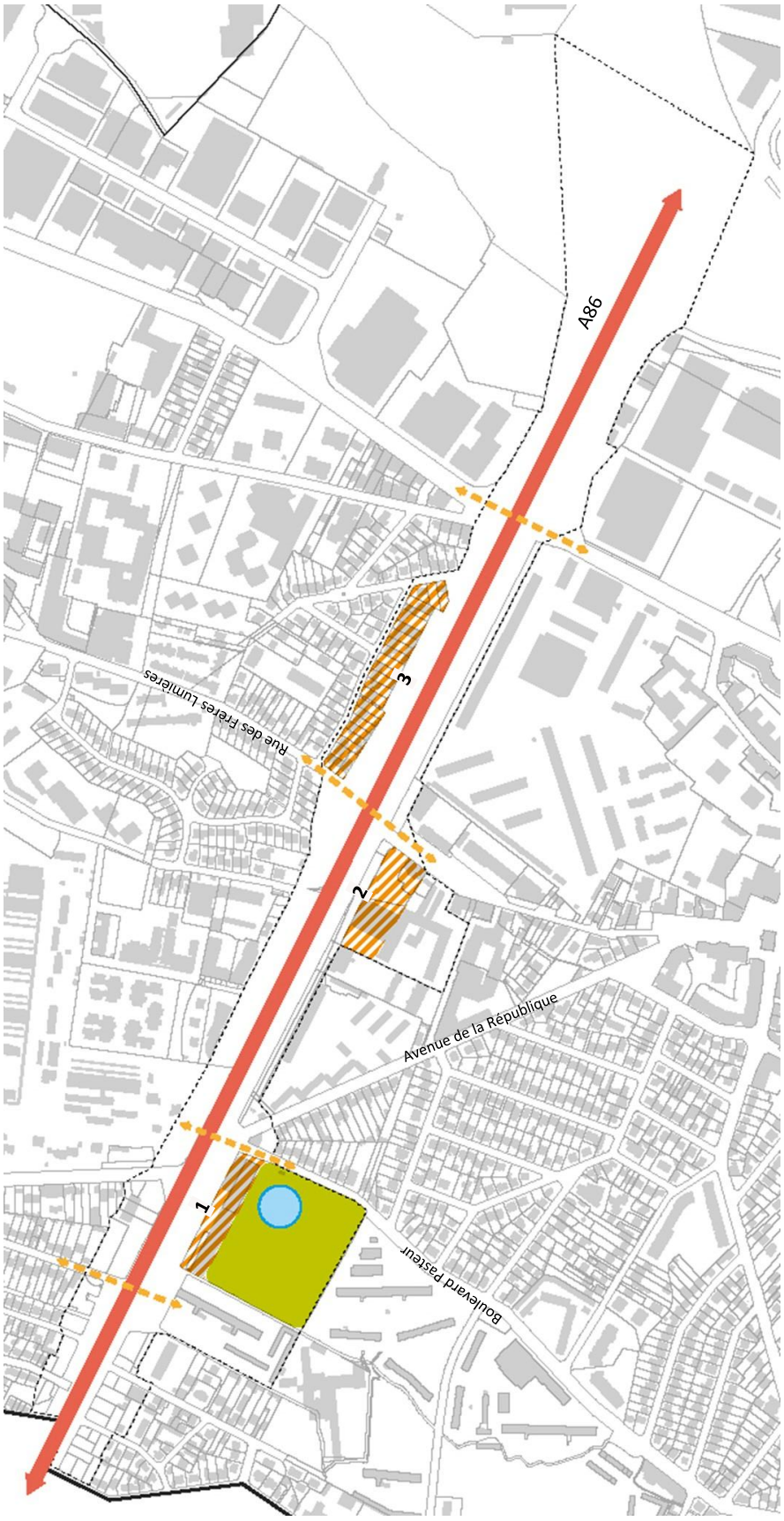
Programmation :

- Revaloriser l'entrée de Ville en créant un ensemble immobilier à vocation d'activité et de logements permettant une transition entre le linéaire routier et le parc du Moulin de Berny.
- Revaloriser le linéaire commercial aux abords de l'avenue de la division Leclerc et de la résidence de la Tuilerie pour permettre un espace attractif et apaisé.
- Créer, au sud de la rue de la Garenne, un linéaire actif, ouvert sur l'avenue de la division Leclerc, compatible avec le tissu pavillonnaire mitoyen.
- Faciliter les déplacements des piétons sur les carrefours de traversées nord / sud :
    - Rond-Point Roosevelt
    - Carrefour avenue de la Division Leclerc / rue Emile Zola
    - Carrefour de la Déportation
    - Remettre en accessibilité la passerelle de la Bièvre.

Objectifs :

- Mener une action auprès des services de l'Etat et du Département afin d'apaiser ce linéaire routier, en visant faciliter les traversées piétonnes ainsi qu'à une meilleure couverture des voies de l'autoroute
- Permettre le développement de programmes à dominante d'activité économique aux abords du linéaire.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteurs privilégiés de revalorisation du linéaire :

1. Revaloriser l'entrée de Ville en créant un ensemble immobilier à vocation d'activité et de logements permettant une transition entre le linéaire routier et le parc du Moulin de Berny
2. Revaloriser le linéaire commercial aux abords de l'avenue de la division Leclerc et de la résidence de la Tuilerie pour permettre un espace attractif et apaisé
3. Créer un linéaire actif, ouvert sur l'avenue de la division Leclerc, compatible avec le tissu pavillonnaire mitoyen

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Préservation du parc du Moulin de Berny

Réalisation par le SIAAP d'un bassin de rétention des eaux pluviales et de ruissellement d'une capacité d'environ 19 000 m3.

Mobilités / Espaces publics

Apaiser la circulation des linéaires de l'A86 et de la RD 86 – tendre vers la couverture des voies de l'autoroute

Faciliter les traversées piétonnes et en faveur des mobilités actives

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

GENTILLY

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Le secteur Mairie, Centre-ville est localisé dans le Val-de-Bièvre de la ville de Gentilly, le long du tracé historique de la Bièvre. La présence du cours d'eau, progressivement canalisé et recouvert à partir de 1952 et dont une partie doit être remise à jour, est un élément constitutif de l'histoire du territoire et compose, particulièrement ici, une continuité topographique importante qu'il s'agira d'exploiter pour faciliter les cheminements piétons et les mobilités actives.

Le secteur est composé de trois séquences urbaines faites d'espaces publics, de services et d'équipements publics :

- La première séquence est « l'îlot mairie » et se situe autour de l'hôtel de ville historique où se trouve un certain nombre de services et équipements publics, à la fois le groupe scolaire Henri Barbusse, le site historique de la mairie, le centre municipal de santé (CMS), le centre municipal technique (CTM), les services administratifs. L'îlot s'étire sur la Place Henri Barbusse.
- La deuxième séquence est autour de l'îlot dit « central », où se situent la place Doisneau, la médiathèque, la maison de la photographie et où est localisée l'association Gentil'Jardin.
- La troisième séquence de la « Plaine Picasso » qui comprend le complexe sportif Maurice Baquet, le parc Pablo Picasso et l'école Gustave Courbet.

Objectifs :

Les objectifs d'aménagement de ce secteur sont de conforter le centre-ville en créant de véritables polarités d'équipements et services, animées et reliées entre elles, dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et en compatibilité avec les OAP stratégiques et thématiques.

Il s'agira de :

- Créer des centralités animées avec des commerces et des services de proximité ;
- Marquer l'entrée de ville par la rue Albert Guilpin ;
- Améliorer l'accessibilité aux équipements et services publics ;
- Réhabiliter, moderniser et compléter l'offre des équipements et services existants ;
- Créer une offre nouvelle de logements pour habiter le Val-de-Bièvre, qui complètera l'offre existante pour fluidifier les parcours résidentiels ;
- Amplifier le Parc Pablo Picasso afin de conforter les trames vertes et bleues et de maintenir, voire d'augmenter, le ratio de m² d'espaces verts par habitant malgré la hausse de la population ;
- Réouvrir la Bièvre par endroit pour donner à voir le cours d'eau, qui participera également au rafraichissement de la ville

Parti d'aménagement :

Les orientations de projet sont présentées ci-dessous. Elles sont localisées sur le schéma d'OAP, sur lequel figurent en outre des indications complémentaires à prendre en compte dans la conception des projets.

La réhabilitation patrimoniale est un enjeu fort du quartier, et il s'agira, pour tout nouveau projet de :

- S'assurer de l'existence d'un diagnostic patrimonial sur les bâtiments repérés (étude du CAUE 94 en particulier). Dans le cas contraire d'en établir un ;
- Privilégier la rénovation ou la transformation des constructions existantes plutôt que leur démolition, par des interventions adaptées à chaque projet ;
- Concevoir les interventions dans une logique d'économie de matériaux et produits de construction ;
- Préserver et mettre en valeur les qualités d'insertion urbaine, paysagère et architecturale des constructions existantes.

Constituer une chaîne d'espaces publics végétalisés et animés

Il s'agira de renforcer le réseau d'espaces publics le long du tracé historique de la Bièvre :

- En aménageant, d'abord, des centralités animées et végétalisées, dont la place Henri Barbusse, en végétalisant et pacifiant progressivement la rue Robert Marchand tout en y préservant les arbres remarquables et en programmant des socles actifs ; et la place Robert Doisneau, en valorisant les équipements culturels à proximité dont la médiathèque et la Maison de la Photographie.
- En désimperméabilisant des places existantes, tout en prenant en compte les usages existants, dont le parking de l'Eglise Saint-Saturnin et la place de la Victoire du 8 mai 1945, où le marché doit être conservé et valorisé.
- En élargissant le Parc Pablo Picasso avec l'intensification de l'ouverture du site sur le complexe sportif Maurice Baquet et la connexion au foncier de l'école Gustave Courbet, déplacée, de part et d'autre l'avenue Raspail.
- En structurant un cheminement piéton le long du tracé de la Bièvre.
- Il s'agira également de participer à la valorisation de la Bièvre par la signalétique et le mobilier urbain dans les parties non découvertes.

Chaque projet doit veiller à la prise en compte et la préservation du patrimoine arboré et en particulier des alignements d'arbres, notamment repérés dans le règlement graphique. Si un arbre est abattu, alors deux arbres, a minima, devront être plantés.

Reconfigurer une nouvelle centralité administrative, animée et habitée en entrée de ville

L'OAP permet de reconstituer une centralité en entrée de ville en reconfigurant l'îlot mairie et la place Henri Barbusse autour des services administratifs et équipements publics modernisés, et de la valorisation de l'Hôtel de Ville historique.

L'imbrication des fonctions du centre administratif et du centre technique municipal en entrée de ville secondaire sera recherchée avec un bâtiment réversible et signal faisant écran aux nuisances générées par le boulevard périphérique (pollution, de bruit etc.).

Une mixité fonctionnelle est recherchée en programmant une offre nouvelle de logements avec des commerces ou services en rez-de-chaussée pour habiter et animer le centre-ville avec la création d'une rue artisanale dans l'îlot mairie. Entre 50 et 70 logements nouveaux peuvent être programmés, dont une partie de logements atypiques associés aux activités et couplés à de l'artisanat.

Les espaces publics sont réaménagés et requalifiés pour favoriser l'accessibilité aux équipements et les mobilités actives via l'aménagement d'une sente piétonne traversant de part en part l'îlot et d'une rue aux écoles le long de l'école Henri Barbusse, sur la rue du Docteur Ténine. Ces espaces publics ont vocation à être végétalisés et désimperméabilisés.

La Place Henri Barbusse est partiellement piétonnisée et repensée comme une véritable centralité de quartier et de centre-ville avec des rez-de-chaussée actifs et commerciaux. Il s'agira de veiller au maintien des commerces en place ou à leur relocalisation dans des nouveaux espaces. Un cône de vue sera préservé depuis l'avenue Jean Jaurès, en prenant en compte la topographie, pour donner à voir les bâtiments patrimoniaux de l'îlot mairie.

La requalification de l'entrée du secteur Victor Hugo devra prendre en compte :

- La continuité piétonne et végétale depuis la place de l'église Saint-Saturnin, vers le cœur d'îlot vert, en prenant en compte la topographie et en préservant l'allée des Tanneurs ;
- La programmation d'un socle actif adressé sur l'avenue Raspail ;

Valoriser les équipements culturels autour de la Place Doisneau

Le réaménagement de la Place Doisneau et de l'îlot « central » doit permettre de valoriser les équipements culturels et de créer une place animée et apaisée.

La programmation des rez-de-chaussée adressés sur la place devra favoriser des socles actifs offrant services et commerces pour conforter la centralité et les futurs projets devront prendre en compte la valorisation des commerces existants (bar Galia en relocalisation…). Un cône de vue sera privilégié sur la médiathèque.

La restructuration de l'îlot central pourra accueillir entre 80 et 100 logements environ, en privilégiant les constructions sur les franges pour en libérer le cœur et permettre de faire passer le cheminement piéton.

Le renouvellement de l'îlot qui longe la rue Bathilde devra :

- Préserver un cône de vue depuis la rue du Président Allende ;
- Ménager l'impact du projet sur les immeubles d'habitation alentours et privilégier un alignement sur la rue Bathilde et l'avenue Raspail ;
- Accueillir une programmation à dominante logement, en particulier de logement familial, avec une part de 30% de logement social et favoriser un socle actif sur l'avenue Raspail.

Les îlots « ex-SFR » et « ex-Air Liquide » sont deux secteurs stratégiques en attente d'étude pour engager leur transformation. Leurs réaménagements devront prendre en compte les principes suivants :

- Les projets devront s'inscrire dans les objectifs poursuivis par la Ville, à savoir de diversifier la programmation et d'offrir une part de logement pour des publics spécifiques, à l'exclusion du logement familial ;
- Les projets devront participer à l'animation de la Place Doisneau avec un rez-de-chaussée actif. Il s'agira de programmer un local dédié à l'économie sociale et solidaire (tiers-lieu pérenne, recyclerie…).
- Les projets devront également favoriser une programmation orientée autour de la santé, notamment avec des rez-de-chaussée favorisant des locaux dédiés à de la santé de proximité.

Amplifier le parc Pablo Picasso et aménager une « Plaine Picasso », sportive, habitée et modernisée

L'OAP permet de reconfigurer la Plaine Picasso de Gentilly, pour valoriser le paysage, rénover les équipements sportifs et promouvoir une qualité d'habiter le Val-de-Bièvre.

Les aménagements futurs, doivent d'abord permettre d'amplifier le Parc Pablo Picasso en créant du lien (physique, cônes de vues…) entre le Parc Pablo Picasso, le terrain du complexe sportif Maurice Baquet, de part et d'autre de la rue de la Chamoiserie, et avec le foncier de l'école Gustave Courbet. Pour cela, l'école Gustave Courbet est déplacée sur le foncier de l'ancien collège Pierre Curie, pour créer un véritable groupe scolaire avec l'école maternelle Pierre et Marie Curie, autour d'une rue aux écoles. La remise au jour potentielle de la Bièvre doit se concilier avec les différentes fonctions du parc, du complexe sportif et des zones d'habitation.

Sur le site du complexe sportif Maurice Baquet, les fonctions des équipements sportifs sont conservées et modernisées (anneau sportif, terrains de tennis, dont 1 couvert, gymnases). En vue de dégager le plus d'espaces libres de construction et dans une perspective de sobriété foncière tout en promouvant une mixité fonctionnelle, seules les franges du secteur accueilleront de nouvelles constructibilités, dont environ une centaine de nouveaux logements, avec une offre de logements intergénérationnels. Il s'agira de privilégier, en fonction des contraintes techniques.), la superposition des équipements et des nouvelles constructibilités, et de mettre en place des opérations tiroirs pour maintenir les activités sportives le temps des travaux.

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- La création de nouveaux logements, dont 30 % de logement social (hors PLS), comprenant du logement familial, du logement couplé à de l'artisanat, du logement intergénérationnel et des programmes participatifs ;
- Des socles actifs pour l'implantation de commerces et services de proximité, notamment de bouche ainsi qu'un Tiers Lieu pérenne, en rez-de-chaussée des nouvelles opérations et autour des places animées et apaisées ;
- La création d'un nouveau centre municipal, comprenant le centre administratif et le centre technique municipal, tous deux reconstruits ;
- L'aménagement de places piétonnisées, végétalisées et revalorisées comme des centralités ;
- La création de nouveaux espaces verts, grâce notamment au déplacement de l'école Gustave Courbet pour créer un véritable groupe scolaire avec l'école Pierre et Marie Curie ;

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Secteur à dominante de logements
- Secteur mixte de logements / activités / services / …
- Secteur à dominante de logements à localiser
- Secteur mixte de logements / équipements / services / …
- Secteur d'équipement d'intérêt collectif, sportifs, et services publics à requalifier
- Équipement sportif à créer

Logements / Équipements / Projets

- Secteur à dominante d'activités avec :
  1 : une part d'habitat à l'exclusion du logement familial
  2: des équipements
- Linéaire actif à créer
- Linéaire actif à préserver ou à conforter
- Local dédié à l'économie social et solidaire (tiers-lieu pérenne, recyclerie, …)
- Jardins partagés ou familiaux à maintenir ou à créer

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts existants, à conforter, restaurer/protéger
- Espaces verts à requalifier ou à créer
- Espaces à préserver et à végétaliser (cœur d'îlots, espaces verts des grandes résidences, cours oasis, etc)
- Continuité verte et écologique primaire et secondaire à créer
- écologique lié à la réouverture de la Bièvre : trame verte et bleue
- Cours d'eau à mettre en valeur ou à restaurer
- Cours d'eau à réouvrir
- Alignements d'arbres, continuités vertes, …, à maintenir ou créer

Paysage / Patrimoine / Forme urbaine

- Élément de patrimoine architectural
- Bâtiment marqueur, réversible et signal faisant écran aux nuisances générées par le boulevard périphérique (pollution, de bruit etc.)
- Vues à mettre en valeur / à privilégier

Mobilités / Coupures urbaines

- Espaces publics à créer ou à requalifier
- Voie à requalifier
- Conforter et requalifier un axe est-ouest et nord-sud à l'échelle de la ville
- Liaison douce existence ou à requalifier
- Liaison douce à créer

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Contexte :

Le secteur Gabriel Péri longe la rue Gabriel Péri, qui marque la limite est de la commune de Gentilly et sous laquelle est recouverte l'autoroute A6b. Il est notamment composé de l'îlot comprenant la maison de l'enfance et le conservatoire, de l'ensemble d'habitat social la Reine Blanche, d'un tissu pavillonnaire composite, du site de l'ancien collège Pierre Curie, du 162 Gabriel Péri, de l'école Marie et Pierre Curie, de la résidence du Soleil Levant et de la Fondation Vallée. Le site de l'ancien collège Pierre Curie, occupé aujourd'hui par plusieurs associations, est un lieu stratégique pour engager la mutation et la programmation d'une nouvelle séquence urbaine mixte.

Ce secteur a une dimension intercommunale forte, en lien avec les villes limitrophes du Kremlin-Bicêtre et d'Arcueil, qu'il s'agira de renforcer. Son évolution est marquée par plusieurs projets d'envergure intercommunale et métropolitaine : la nouvelle gare de la ligne 14, l'opération de « l'entrée de ville Sud-Ouest » au Kremlin-Bicêtre, le projet de renouvellement urbain Robert Schuman et le projet Ecotone à Arcueil, au sud.

La vocation de ce secteur est de s'inscrire pleinement dans les mutations en cours et à venir, liées notamment à l'arrivée de la station de métro Kremlin-Bicêtre - Gentilly / Hôpital Bicêtre.

Objectifs :

Les objectifs d'aménagement de ce secteur sont d'accompagner son évolution, par l'implantation de programmes mixtes, d'un nouveau groupe scolaire et d'espaces publics requalifiés pour améliorer les mobilités douces jusqu'à la nouvelle station de métro. Les enjeux de santé environnementale (pollution) le long de l'A6b orienteront la programmation de la rue Gabriel Péri, dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et en compatibilité avec les OAP stratégiques et thématiques. L'OAP oriente les aménagements afin de :

- Encourager et favoriser les mobilités actives en requalifiant les espaces publics et en facilitant l'accès à la nouvelle gare de ligne 14 ainsi que les liens entre Gentilly et Le Kremlin-Bicêtre ;
- Conforter la vocation mixte de ce secteur et encadrer la transformation progressive du tissu urbain ;
- Intégrer les enjeux de santé environnementale en favorisant des cœurs d'îlots végétalisés et en limitant les programmes accueillant des publics sensibles le long des axes fortement routiers, générateurs de nuisances.

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- La création de nouveaux logements dont du logement familial, avec 30% de logement social minimum (hors LLI et PLS) ;
- Des activités et des bâtiments réversibles le long des axes routiers majeurs pour faire écran aux tissus résidentiels et pavillonnaires ;
- Des accès de villes avec des parvis animés par des socles actifs, complétant l'offre de part et d'autre de la rue Gabriel Péri et dialoguant avec l'espace public ;
- La création d'un cheminement piéton est-ouest, structurant à l'échelle de la ville, et reliant le parc du Coteau à l'avenue Jean Jaurès, parallèle à la rue Gabriel Péri, et reliant le « 162 » Gabriel Péri, la Fondation Vallée, la Reine Blanche et l'îlot maison de l'enfance - conservatoire ;
- La création d'une école élémentaire en remplacement de l'école Gustave Courbet démolie. Elle permettra ainsi de constituer un véritable groupe scolaire autour d'une rue aux écoles, face à l'école maternelle Marie et Pierre Curie, sur le site de l'ancien collège.

Parti d'aménagement :

Les orientations de projet sont présentées ci-dessous. Elles sont localisées sur le schéma d'OAP, sur lequel figurent en outre des indications complémentaires à prendre en compte dans la conception des projets.

Conforter et requalifier les axes est-ouest depuis la nouvelle station de la ligne 14 et porter une attention particulière sur les projets d'entrée de ville

L'OAP vise à favoriser les mobilités actives et engager la requalification des rues permettant d'accéder à la ligne 14, tout en prenant en compte la topographie entre le coteau et le creux de la vallée de la Bièvre.

Il s'agira de requalifier l'ensemble du cheminement piéton et paysager structurant à l'échelle de la ville et reliant les deux pôles de gare RER et de la ligne 14, et participant au déploiement de la trame verte en particulier :

- Les rues du Bel Ecu et Labourse
- La rue Benserade creux de la vallée de la Bièvre.

Par ailleurs, une attention sera portée sur tous les axes reliant la gare de métro, dont :

- La rue Condorcet
- L'avenue Jean Jaurès
- Des cheminements piétons doivent aussi être favorisés, notamment via la rue du Paroy, pour rejoindre la Reine Blanche.

En cohérence avec le règlement et les règles de retrait des constructions depuis l'espace public, les aménagements sur les parcelles privées doivent favoriser la continuité des espaces libres existants et notamment des espaces végétalisés.
Les futurs projets devront porter une attention particulière sur les entrées de ville depuis les rues citées, en favorisant un élargissement de l'espace public (parvis, placette) et une animation avec un socle actif.

Dessiner un cheminement nord-sud apaisé et paysager, parallèle à la rue Gabriel Péri
La création d'un cheminement piéton reliant le parc du Coteau à la rue Jean Jaurès, parallèle à la rue Gabriel Péri, passant par la rue Jean-Louis, la rue Benserade et la rue Pascal doit permettre, à la fois de relier de manière agréable, à pied, le « 162 » Gabriel Péri, la Fondation Vallée, la Reine Blanche, l'îlot maison de l'enfance –conservatoire et le nouveau groupe scolaire, mais aussi de composer un écologique.
Sur la rue Jean-Louis, il s'agira spécifiquement de favoriser la ville à hauteur d'enfants en aménageant « une rue aux écoles », pacifiée et sécurisée, offrant de nouveaux usages.

Créer de nouveaux poumons verts constitués par l'évolution du bâti et des îlots
La mutation du secteur, à l'échelle des îlots, doit favoriser la constitution de véritables cœurs d'îlots végétalisés et de pleine terre.
L'OAP encadre sur le long terme, les évolutions des îlots le long de la rue Gabriel Péri (îlot de la rue du Soleil Levant, îlot entre la rue Benserade et celle du Bel Écu, îlot de la rue du Paroy…). En particulier, il s'agira de prendre compte les objectifs ci-dessous :

- Ilot de la rue du Soleil Levant : prendre en compte les liaisons structurantes et faire la couture avec le « 162 Gabriel Péri » et le projet de l'îlot du collège Péri ;
- L'îlot entre la rue Benserade et celle du Bel Écu : constituer un poumon vert en cœur d'îlot en favorisant les nouvelles constructions sur rue et en ayant une attention sur les transitions avec le secteur pavillonnaire ;
- Le secteur de la Reine Blanche : accompagner la réhabilitation du bâti et structurer les cheminements piétons en cœur d'îlot ;
- Le secteur de la maison de l'enfance – conservatoire : conforter les équipements en place (réhabilitation du conservatoire), requalifier l'activité sur la rue Jean Jaurès avec un socle actif et requalifier la trame verte ;
- Le secteur du Paroy : intégrer la trame verte dans la requalification de l'îlot, en maintenant sa vocation résidentielle

Plus généralement, la réhabilitation patrimoniale est un enjeu fort du quartier, et il s'agira, pour tout nouveau projet de :

- S'assurer de l'existence d'un diagnostic patrimonial (étude du CAUE 94 en particulier). Dans le cas contraire d'en établir un ;
- Privilégier la rénovation ou la transformation des constructions existantes plutôt que leur démolition, par des interventions adaptées à chaque projet ;
- Concevoir les interventions dans une logique d'économie de matériaux et produits de construction ;
- Préserver et mettre en valeur les qualités d'insertion urbaine, paysagère et architecturale des constructions existantes.

Une attention particulière devra être portée à la transition entre le secteur pavillonnaire et les secteurs mixtes :

- Dans les secteurs faisant l'objet de projets de densification, le traitement de l'interface entre le tissu pavillonnaire et les projets devra permettre une transition progressive des hauteurs.
- Une attention particulière devra être portée sur la qualité morphologique des bâtiments construits, devant proposer une épaisseur permettant d'installer des typologies traversantes, dialoguant simultanément avec le tissu pavillonnaire et le cœur d'ilot de projet.

Encadrer les secteurs stratégiques de projets

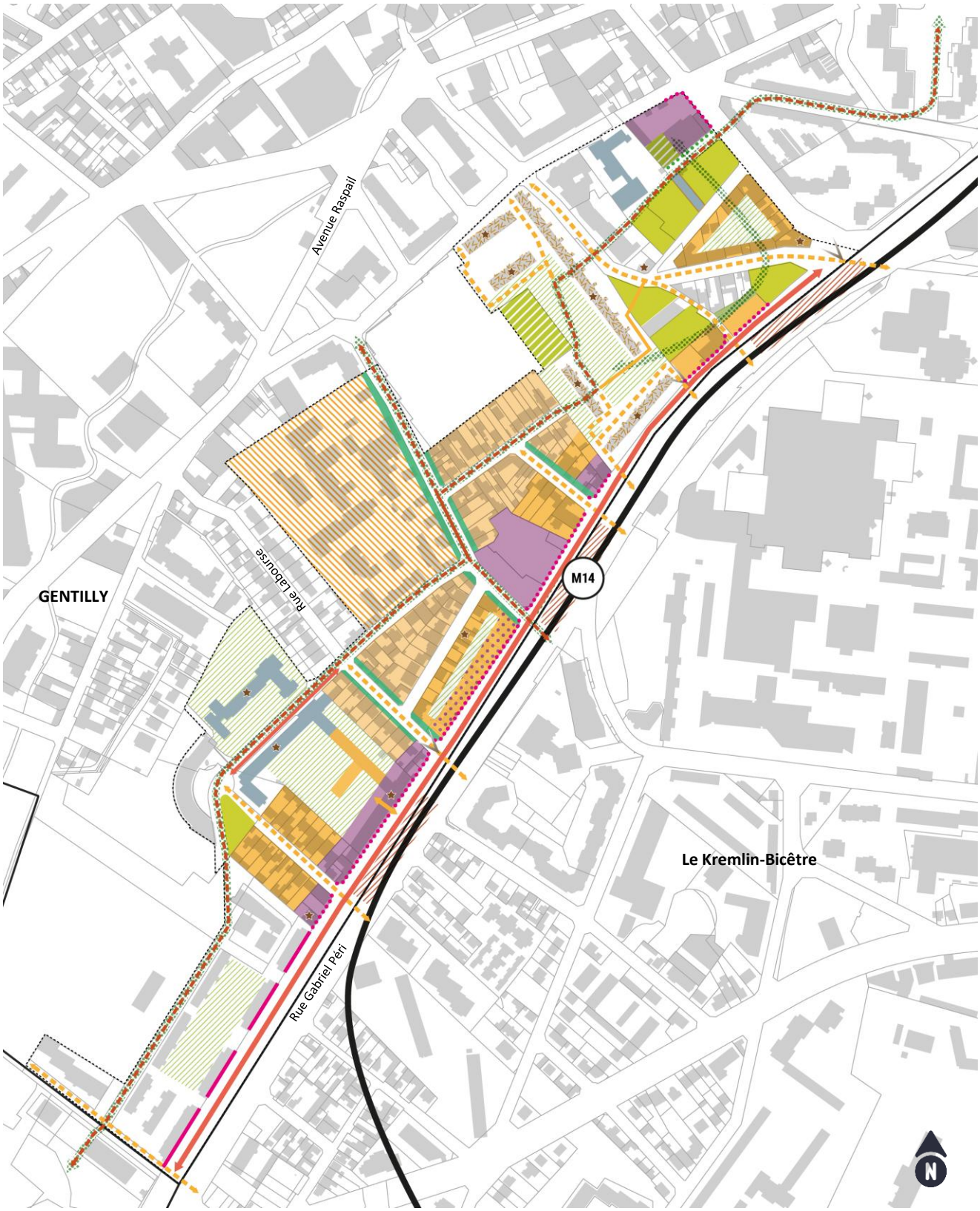
L'OAP permet d'engager à court/moyen termes la transformation du site du collège pour composer une nouvelle séquence urbaine et intégrée le long de la rue Gabriel Péri, avec une programmation mixte autour d'un large cœur d'îlot végétalisé. Le projet devra, d'une part, conforter la trame verte en désimperméabilisant et végétalisant le cœur d'îlot avec une cour d'école oasis et d'autre part, créer un îlot mixte composé de :

- Environ une centaine de logements, dans un environnement paysager et avec services mutualisés ;
- Une part d'activité d'environ 5 000m² le long de la rue Gabriel Péri, en lien avec la Vallée Scientifique de la Bièvre et bénéficiant de la proximité avec la gare ;
- Un socle actif adressé sur l'espace public. L'animation du secteur est un enjeu fort qu'il s'agira de prendre en compte dans la programmation ainsi que le maintien d'une certaine offre associative et d'une offre périscolaire, en lien avec le groupe scolaire.
- Un groupe scolaire d'une dizaine de classes autour d'une rue aux écoles, réunissant les écoles Gustave Courbet (déplacée dans le bâtiment réhabilité) et l'école Marie et Pierre Curie existante. Afin d'anticiper les besoins d'extension de l'école, le foncier de la PMI pourra être intégré au projet.

Afin de valoriser le patrimoine bâti et de limiter l'impact carbone du projet, il s'agira de conserver l'aile ouest du bâtiment existant, et de valoriser les porches patrimoniaux sur les rues Jean-Louis et Gabriel Péri. La forte interrelation entre l'aile sud du collège et l'école Marie et Pierre Curie, de part et d'autre de la rue Jean Louis, devra être prise en compte et mise en valeur autant que possible. Un potentiel de surélévation des ailes ouest et nord peut être envisagé dans une logique de densification et diversification des programmes du site.

La Fondation Vallée est un secteur de projet stratégique, notamment de par sa localisation, le long de la rue Benserade et à la jonction entre la gare de métro et la Plaine Picasso. Ce secteur est en attente d'étude pour engager sa transformation dont l'un des enjeux est le maintien des activités sur place et leur réorganisation pour améliorer ses conditions d'accueil et réhabiliter le bâti.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Secteur à dominante de logements
- Secteur de logements pavillonnaires à conforter
- Secteur mixte de logements / commerces / activités
- Projet de réhabilitation
- Secteur renouvellement urbain en attente d'étude
- Secteur d'équipement d'intérêt collectif, sportifs, et services publics à requalifier

Logements / Équipements / Projets

- Secteur à dominante d'activités
- Linéaire actif à créer
- Linéaire actif à préserver ou à conforter

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts existants, à conforter, restaurer/ protéger
- Espaces verts à requalifier ou à créer
- Espaces à préserver et à végétaliser (cœurs d'îlots, espaces verts des grandes résidences, cour oasis etc.) / Cœur d'îlot à créer
- Espaces verts privés / Alignements d'arbres Alignements d'arbres à maintenir au titre du règlement
- Continuité verte et écologique primaire et secondaire à créer
- Alignements d'arbres à maintenir ou créer au titre du règlement

Mobilités / Coupures urbaines

- Bouches d'aération de l'A6b recouverte
- Voie à requalifier
- Conforter et requalifier un axe est-ouest et nord-sud à l'échelle de la ville
- Liaison douce à créer

Paysage / Patrimoine / Forme urbaine

- Élément de patrimoine architectural
- Vues à mettre en valeur / à privilégier

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne de métro 14

Contexte :

Le secteur Paul Vaillant-Couturier (PVC) est localisé au nord-ouest de la ville de Gentilly, bordé au nord par le boulevard périphérique, qui se trouve à niveau sur cette portion, et à l'ouest par la Promenade des Aqueducs, marquant la limite avec la Ville de Montrouge.

Il est caractérisé par la présence de grandes infrastructures routières et ferrées dont le boulevard périphérique, l'autoroute A6a « coupant » le secteur PVC en deux, avec d'un côté le quartier du Chaperon Vert, de l'autre, le quartier du Plateau Mazagran, et par les voies du RER B, qui subdivisent le plateau Mazagran en deux. Ces infrastructures constituent des coupures, en particulier, pour les cheminements est-ouest et impliquent de prendre en compte des enjeux de santé environnementale (bruit et pollution) très prégnants sur le secteur.

Il se décompose en plusieurs séquences, le long de l'avenue Paul Vaillant-Couturier :

- Le quartier du Chaperon Vert, qui a fait l'objet d'un Projet de Renouvellement Urbain et dont la rénovation doit se poursuivre sur les barres HV, HW, notamment avec la création de porches ;
- Les plateaux de Mazagran est et ouest, composés d'un tissu pavillonnaire, et de l'école Lamartine ;
- Le pôle gare autour des entrées du RER B, dont l'enjeu est de réaménager les accès.

Objectifs :

L'objectif d'aménagement de ce secteur est de requalifier l'avenue Paul Vaillant-Couturier et toute son épaisseur bâtie en lien avec l'évolution du boulevard périphérique et des mobilités, dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et en comptabilité avec les OAP stratégiques et thématiques.

La requalification progressive de l'avenue Paul Vaillant-Couturier doit être pensée selon plusieurs temporalités. A court terme, le projet doit prendre en compte les contraintes et les impacts des nuisances sonores et de pollution de l'air très importantes le long des axes routiers majeurs et des voies ferrées. A long terme, les projets anticiperont les évolutions des grandes infrastructures et des mobilités avec l'apaisement de la circulation du boulevard périphérique, de l'avenue PVC et la réduction des « fractures » dues aux infrastructures (couverture du RER B, accès vers le parc de la Cité Universitaire...).

L'OAP oriente les aménagements afin de :

- Réduire des effets de coupure dues aux infrastructures pour accéder aux grands équipements, dont le parc de la Cité Universitaire, avec la transformation de la porte de Gentilly en place végétalisée et apaisée, la couverture partielle des voies du RER B, les nouvelles passerelles au-dessus du périphérique et autoroute, la couverture partielle de l'autoroute A6a
- Requalifier progressivement l'avenue Paul Vaillant-Couturier, pour une rue plus apaisée avec un véritable partage modal
- Améliorer la desserte du secteur et les accès aux gares de transports en commun
- Mettre en œuvre des aménagements favorables à la santé environnementale

Parti d'aménagement :

Conforter et requalifier les axes est-ouest pour favoriser les mobilités actives

L'OAP vise à amorcer la requalification de l'ensemble du secteur à partir des axes structurants est-ouest afin d'encourager et de favoriser les mobilités actives, avec les actions clés ci-dessous :

- L'avenue Paul Vaillant-Couturier (PVC) à aménager pour favoriser les modes actifs, en intégrant une piste cyclable, en élargissant le trottoir, tout en végétalisant et désimperméabilisant l'espace public. La requalification de l'avenue doit se faire en lien avec l'évolution du boulevard périphérique en boulevard urbain et intégrer les traversées, rendues possibles, du fait que l'infrastructure se trouve à niveau sur cette portion. Il s'agira de renforcer les liens métropolitains en créant des liaisons piétonnes et destinées au mobilités actives, de part et d'autre du boulevard périphérique pour connecter au parc de la Cité Universitaire et, plus loin, au Parc Montsouris
- La couverture partielle de l'autoroute A6a doit permettre d'élargir l'avenue PVC, en créant un espace public élargi et dédié aux mobilités actives. L'édification d'un bâtiment signal est à privilégier sur la rive opposée à l'Eglise de Gentilly du Sacré Cœur. Les enjeux de logistique urbaine du dernier kilomètre seront à prendre en compte dans l'aménagement et la programmation, en faisant le lien entre le niveau de l'autoroute et le niveau de la couverture
- Le cheminement piéton à requalifier, en libérant des places de stationnement sur l'espace public pour améliorer le confort de la marchabilité en élargissant les trottoirs. Ce cheminement passe par la rue de la Paix, la rue Romain Rolland, la rue aux écoles de l'école Lamartine, elle-même végétalisée, et la rue Louis Gallet
- La création d'une nouvelle passerelle enjambant l'autoroute A6a, dans la continuité de la rue Louis Gallet et de la rue Danielle Mitterrand
- Le cheminement piéton à créer entre le quartier du Chaperon Vert et la villa Remond pour rejoindre la promenade des berges de l'autoroute, longeant l'Eglise du Sacré-Cœur
- Les voies en impasse du Chaperon Vert à ouvrir sur la promenade des Aqueducs et l'aménagement des continuités est-ouest au sein du Chaperon vert (création de porches dans les barres HV et HW)

Accompagner la transformation du bâti le long de l'Avenue Paul Vaillant-Couturier

L'OAP vise à encadrer la transformation progressive du bâti le long de l'avenue Paul Vaillant-Couturier en prenant en compte les enjeux de santé environnementale et en réduisant l'exposition aux pollutions sonores et atmosphériques :

- Les constructions en premier front urbain des axes routiers passants et des voies ferrées devront prendre en compte les principes de conception ci-dessous :
  - La mise en œuvre de mesures d'isolation phonique appropriées, pour tout programme ayant une occupation continue, pour les espaces intérieurs comme extérieurs
  - Le traitement des façades proches des nuisances comme des façades « écrans » pour protéger et réduire l'exposition des cœurs d'îlots
  - L'implantation des bâtiments de telle manière à garantir une aération optimale des cœurs d'ilots
  - La conception des programmes avec des ventilations intérieures garantissant un apport d'air sain
- Il s'agira également de privilégier le long des voies, lorsque cela est possible, des programmes d'activités économiques et tertiaires et de favoriser :
  - Les activités le long de l'avenue, avec des bâtiments réversibles (épaisseurs limitées à 14m, systèmes constructifs poteaux/poutres) et susceptibles d'accueillir d'autres programmations à terme, en lien avec l'évolution des mobilités le long de l'avenue et du boulevard périphérique

Réhabiliter le patrimoine bâti

La réhabilitation patrimoniale est un enjeu fort du quartier, et il s'agira, pour tout nouveau projet de :

- S'assurer de l'existence d'un diagnostic patrimonial (étude du CAUE 94 en particulier). Dans le cas contraire d'en établir un
- Privilégier la rénovation ou la transformation des constructions existantes plutôt que leur démolition, par des interventions adaptées à chaque projet
- Concevoir les interventions dans une logique d'économie de matériaux et produits de construction
- Préserver et mettre en valeur les qualités d'insertion urbaine, paysagère et architecturale des constructions existantes

La valorisation des bâtiments repérés sur la cartographie comme patrimoniaux devra faire partie du projet impose une conservation et une réhabilitation de ces bâtiments (à l'exemple des sheds le long de l'avenue Flora Tristan).

Réaménager le pôle gare

Le réaménagement du pôle gare doit permettre de privilégier les modes actifs et de faciliter l'accessibilité à la sortie nord de la gare, avec :

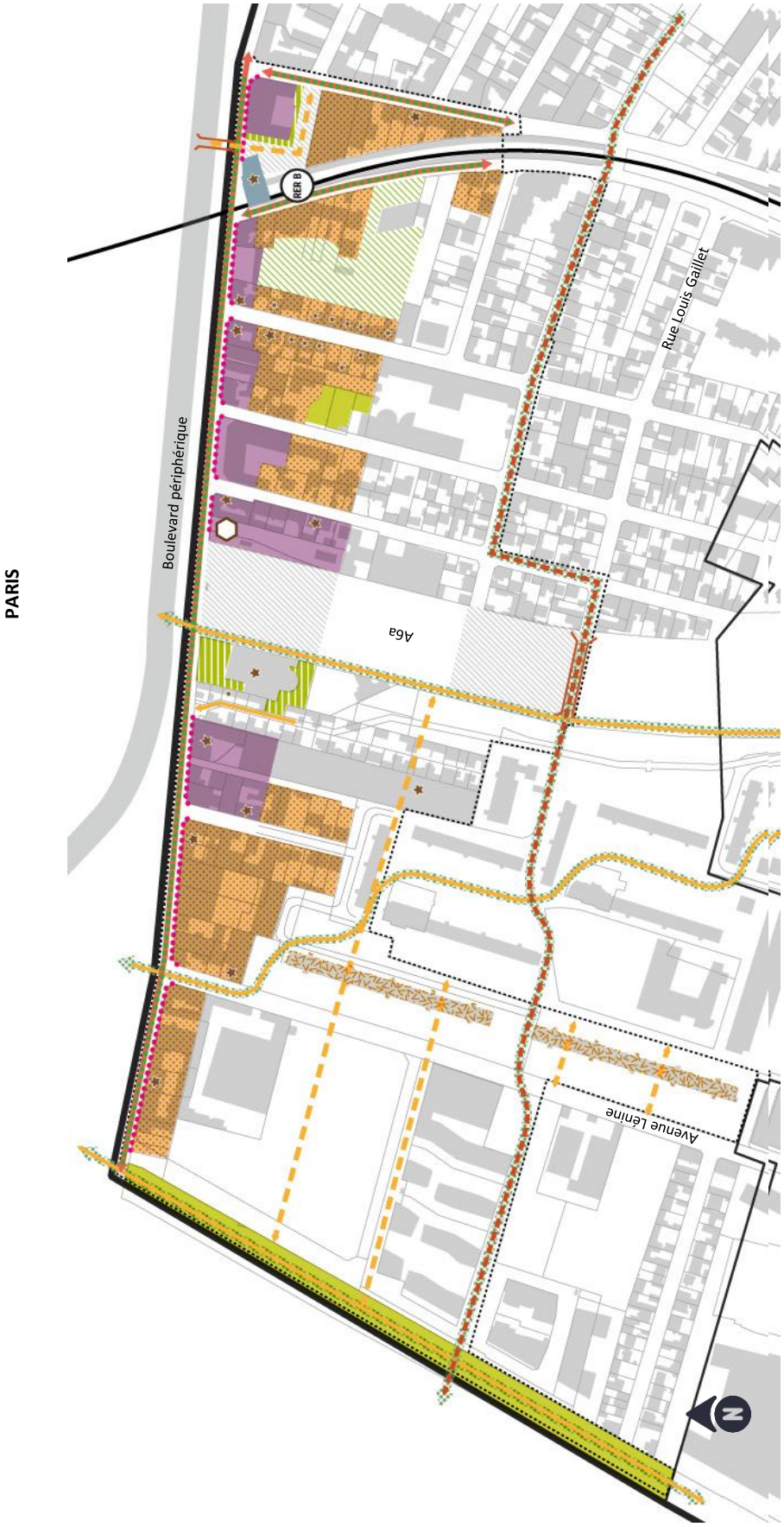
- L'élargissement du parvis de l'entrée de la gare
- La consolidation d'une sente piétonne pour en faciliter et sécuriser l'accès piéton, entre le bâtiment nord et la rue Lafouge, avec des aménagements urbains et paysagers. Il s'agira aussi de favoriser des aménagements pour mettre en place des stationnements vélo et encourager le report modal
- La requalification des axes adjacents aux voies ferrées, rues Auguste Blanqui et Benoît Malon : partage modal, participation des espaces privés à l'épaississement de la végétalisation de la rue, confort de la marchabilité…
- La requalification progressive de l'îlot du pôle gare en favorisant une certaine mixité fonctionnelle et notamment des services en lien avec le fonctionnement de la gare et son animation

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- Un confortement de la diversité de l'activité économique en valorisant les locaux d'activités productives, créatives et de l'économie sociale et solidaire pour en faire un vecteur d'animation de la rue
- La revalorisation commerciale du secteur avec diversification de l'offre avec un axe solidaire et tournée vers l'alimentation durable
- Des espaces de travail mixtes et évolutifs favorisant les nouveaux modes de travail et permettant d'accueillir des petites structures (PME/PMI), notamment aux abords des gares ;
- Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le plan de mixité, les opérations de logements comprenant 30 logements ou d'une surface de plancher de 2 000 m² de surface de plancher doivent comprendre un part d'au moins 30% de logements locatifs sociaux.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Projet de réhabilitation
- Secteur mixte (logement/activité/services etc.)

Logements / Équipements / Projets

- Linéaire actif à créer
- Secteur à dominante d'activités

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts existants, à conforter, restaurer/ protéger
- Espaces verts à requalifier ou à créer
- Espaces à préserver et à végétaliser (cœurs d'îlots, espaces verts des grandes résidences, cour oasis etc.)
- Continuité verte et écologique à créer
- Alignements d'arbres, continuités vertes à maintenir ou créer

Mobilités / Coupures urbaines

- Espaces publics à créer ou à requalifier
- Voie à requalifier
- Conforter et requalifier un axe est-ouest et nord-sud à l'échelle de la ville
- Liaison douce existante à requalifier
- Liaison douce à créer
- Traversée piétonne à créer

Paysage / Patrimoine / Forme urbaine

- Élément de patrimoine architectural
- Bâtiment marqueur, réversible et signal faisant écran aux nuisances générées par le boulevard périphérique (pollution, de bruit etc.)

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Évolutions du Boulevard périphérique

Contexte :

L'entrée de ville de la « Porte de Gentilly », est aujourd'hui organisée autour d'un rond-point très routier qui relie la commune avec Paris et le boulevard périphérique (échangeur). Sont présents des bâtiments d'envergure, dont le siège d'IPSOS.

Le périmètre de réflexion est plus large que l'emprise de la commune du fait des réflexions engagées sur la transformation du boulevard périphérique, avec la Ville de Paris. La Porte de Gentilly, côté Paris, est identifiée dans l'OAP Liens métropolitains du PLU bioclimatique comme une porte devant être végétalisée et devant faciliter les liaisons intercommunales.

Objectifs :

Les objectifs d'aménagement de ce secteur sont de requalifier l'entrée de ville, associé à la requalification du boulevard périphérique, dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et en compatibilité avec les OAP stratégiques et thématiques.

L'OAP oriente les aménagements afin de :

- Requalifier l'entrée de ville en réaménageant la porte de Gentilly en place végétalisée, moins routière, en lien avec les objectifs poursuivis par la Ville de Paris ;
- Aménager les parcours pour les mobilités douces (franchissements et traversées) pour renforcer la sécurité et les porosités ;
- Redonner des usages en renforçant l'offre en aménités.

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- Des socles actifs
- Un front bâti qui privilégie l'activité le long des axes routiers et qui bénéficie d'un espace public requalifié
- Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le plan de mixité, les opérations de logements comprenant 30 logements ou d'une surface de plancher de 2 000 m² de surface de plancher doivent comprendre un part d'au moins 30% de logements locatifs sociaux.

Parti d'aménagement :

Requalifier l'accès à la Porte de Gentilly et favoriser les porosités métropolitaines

L'OAP vise à poser les principes de la Ville de Gentilly concernant le réaménagement de l'espace public de la Porte de Gentilly, dans la continuité et en cohérence avec les documents cadres des communes limitrophes, en particulier de la ville de Paris (Livre blanc du boulevard périphérique, OAP Liens Métropolitains du PLUb…). Aussi, les principes ci-dessous s'ils sont hors des limites de la ville de Gentilly et du territoire Grand-Orly Seine-Bièvre, sont donnés à titre indicatif :

- Le réaménagement de l'espace public autour du rond-point et de l'échangeur devrait favoriser les porosités et les liens physiques entre la ville de Gentilly et la ville de Paris ;
- Le réaménagement de la Porte de Gentilly devrait favoriser les mobilités actives, en continuité du réaménagement de l'avenue Paul Vaillant-Couturier et en prenant en compte le passage du bus 125 ;
- Un parvis confortable et végétalisé pourrait être aménagé en dialogue avec le parvis du bâtiment IPSOS.

Diversifier les usages de l'entrée de ville

L'OAP vise à constituer une entrée de ville requalifiée, agréable et confortable, attractive et animée. Pour cela, il s'agira de prendre en compte les principes ci-dessous :

- Conforter le bâti existant identifié comme remarquable de telle sorte à conforter l'identité de la ville sur cette entrée ;
- Construire des nouvelles opérations de telle sorte qu'elles constituent un front bâti faisant écran aux nuisances générées par le boulevard périphérique (pollution, bruit etc.) tout en favorisant des ouvertures et des porosités vers la rue Lafouge et le cœur d'îlot nouvellement constitué au travers de porches, par exemple. Il s'agira de gérer les transitions avec le tissu environnant avec des hauteurs intermédiaires ;
- Programmer des bâtiments d'activités réversibles (épaisseur limitée de l'ordre de 14m et système porteur poteau-poutre) et éviter le logement en premier rideau le long de l'avenue Paul Vaillant-Couturier.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur à dominante logements

Logements / Équipements / Projets

Linéaire actif à créer

Secteur à dominante activités

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espaces verts à requalifier ou à créer

Cœur d'îlot à créer

Alignements d'arbres, continuités vertes...
à maintenir ou créer

Mobilités / Coupures urbaines

Espaces publics à créer

Voie à requalifier

Liaison douce à créer

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Élément de patrimoine architectural

Bâtiment marqueur, réversible et signal faisant écran aux nuisances générées par le boulevard périphérique (pollution, de bruit etc.)

Front bâti ou alignement

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Évolutions du Boulevard périphérique

Espaces publics

Contexte :

L'îlot Paix-Reims est un site d'environ 5 000 m² en friche au cœur du tissu pavillonnaire du quartier du Plateau. Il est composé de deux petits parcs, de quelques pavillons et de sheds ainsi que d'un large espace libre de construction, dont une large partie est repérée dans le règlement comme espace vert à protéger. Le site est en face de la sortie sud du RER B et offre un cône de vue exceptionnel sur la vallée en contre-bas. Il est caractérisé par une forte topographie, marquant la jonction entre le Plateau et les Coteaux et est bordé par les rues de la Paix et de Reims.

Objectifs :

Les objectifs d'aménagement de ce secteur sont de réouvrir le site sur son environnement en créant un véritable jardin et un parvis animé pour les usagers de la sortie sud de la gare du RER B et les habitants du quartier, dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et en compatibilité avec les OAP stratégiques et thématiques.

L'OAP oriente les aménagements afin de :

- Créer une polarité autour de la gare sud du RER B et offrir un parvis animé apportant des services aux usagers et aux habitants (commerces, locaux associatifs, locaux vélos sécurisés…) ;
- Améliorer le confort du parvis de la gare sud du RER, qui constitue un îlot de chaleur assez fort ;
- Conforter la trame verte et disposer d'un espace vert qualitatif et paysager au cœur du plateau ;
- Proposer une programmation qui allie une dimension métropolitaine, du fait de la présence de la gare de RER B et une dimension locale, propre à l'identité du Plateau.
- Renforcer les liens Est-Ouest en améliorant la visibilité et le confort de l'espace public

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- Un marqueur métropolitain d'activités, type centre de formation, petit hôtel productif et artisanal, espaces de travail flexibles.
- Un socle actif à disposition de tous les usagers et habitants offrant un parvis animé pour la sortie sud du RER B, avec un café associatif.
- Une maison des associations, qui accueillerait également une salle à disposition des habitants pour y organiser diverses activités ou festivités.
- Un jardin paysager, véritable poumon vert au cœur du plateau ;
- Un équipement affecté à l'exercice cultuel à l'angle de la rue de la Paix et de la rue Raymond Lefebvre
- Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le plan de mixité, les opérations de logements comprenant 30 logements ou d'une surface de plancher de 2 000 m² de surface de plancher doivent comprendre un part d'au moins 30% de logements locatifs sociaux.

Parti d'aménagement :

Les orientations de projet sont présentées ci-dessous. Elles sont localisées sur le schéma d'OAP, sur lequel figurent en outre des indications complémentaires à prendre en compte dans la conception des projets.

Aménager un jardin paysager, véritable poumon vert

L'OAP vise à réduire les effets d'îlots de chaleur urbains, particulièrement prégnants sur le secteur et à engager la transformation du site en espace vert, renforçant la biodiversité, en s'inscrivant dans la trame verte du plateau, en continuité de la végétalisation des rues de la Paix et de la rue de Reims. Cette dernière pourra être aménagée en rue piétonne largement végétalisée, prolongeant ainsi le parc. Il s'agira également de dégager les vues en prenant en compte la topographie sur la vallée en contre-bas.

L'emprise au sol globale des constructions sur l'îlot Paix-Reims n'excédera pas 30% maximum de sa surface.
L'aménagement du site doit aussi permettre une diversité d'usages au sein du jardin pour constituer un espace vert de proximité à destination des habitants et pour les usagers de la gare du RER B.

Offrir un parvis animé au pied d'un marqueur métropolitain

L'OAP permet de constituer une centralité autour de la gare sud du RER B avec :

- Un espace public nouveau créé par la couverture partielle des voies ferrées du RER B et animé avec des socles actifs
- Un bâtiment signal, marquant la fonction métropolitaine de la gare, en entrée du site du jardin Paix-Reims, en proximité directe avec l'entrée de la gare

Ce bâtiment signal veillera à laisser un parvis dégagé à l'angle du parvis et de la rue de la Paix pour conforter le cône de vue sur la vallée. Il accueillera une programmation à dominante d'activités et de formation, à destination de jeunes apprentis par exemple, bénéficiant de la proximité de la gare. Une offre d'hébergement pourra y être associée. La hauteur de ce bâtiment visera un gabarit à R+5, sur un socle double hauteur.
La programmation du socle actif doit permettre l'animation du parvis, avec un café, par exemple associatif en lien avec la maison des associations qui s'y installera.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Secteur à dominante logements
- Secteur mixte (logement/activité/services etc.)
- Secteur d'équipement d'intérêt collectif et services public
- Équipement ponctuel

Logements / Équipements / Projets

- Secteur à dominante activités
- Linéaire actif à créer
- Linéaire actif à préserver ou à conforter
- Polarité métropolitaine

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts existants, à conforter, restaurer/ protéger
- Espaces verts à requalifier ou à créer
- Continuité verte et écologique à créer
- Maintenir ou créer des alignements d'arbres, continuités vertes, végétaliser, désimperméabiliser, etc.

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- RER B

Mobilités / Coupures urbaines

- Espaces publics à créer
- Voie à requalifier
- Conforter et requalifier un axe est-ouest et nord-sud à l'échelle de la ville
- Liaison douce à créer

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

- Élément de patrimoine architectural
- Vues à mettre en valeur

IVRY-SUR-SEINE

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Trait d'union urbain entre Ivry-sur-Seine et Paris, le secteur Sémard, s'inscrit dans la dynamique de renouvellement urbain des bords de Seine dans le Sud-Est parisien.

D'une superficie de 12 hectares, le secteur est en lien direct avec le centre-ville d'Ivry-sur-Seine et le parc des Cormailles situés plus au Sud et avec le secteur Masséna Sud de la ZAC Paris rives gauche sur sa frange Nord. Cette position charnière amène la Ville d'Ivry-sur-Seine à rechercher des liaisons de qualité et encadrer l'évolution du secteur.

Composé en grande partie d'un tissu d'activité économique, d'un sous-secteur mixte (petits collectifs, activité), de séquences faubouriennes au Nord-Ouest et au Sud-Est, le secteur offre un potentiel de renouvellement considérable dans un territoire en forte évolution.

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- Environ 400 logements, avec une répartition de 40% de logements locatifs sociaux et 60% de logements en accession (libre et sociale)
- La création d'espaces verts
- La création de nouvelles voiries
- La création d'une rue « Parc »
- La création d'une place
- L'implantation de commerces
- Une mixité fonctionnelle
- L'installation d'équipements
- La création d'un maillage de voies

Objectifs :

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire, l'OAP vise à orienter l'aménagement de ce secteur afin de :

- Requalifier l'entrée de ville en recomposant des espaces publics et en prévoyant l'implantation de programmes mixtes et de morphologies plus urbaines
- Créer une voie nouvelle entre Ivry-sur-Seine et Paris largement paysagée à travers les emprises actuelles SNCF
- Créer un maillage viaire adaptable, réduisant fortement la présence de l'automobile et favorisant la création de voies douces
- Créer des espaces publics d'articulation entre les différents programmes et temporalités (place urbaine, square, rue parc, belvédère…)
- Préserver le bâti remarquable et le valoriser

Parti d'aménagement :

L'OAP permet de préfigurer la mutation parcellaire du secteur et l'évolution de son maillage viaire afin d'orienter le développement d'une mixité fonctionnelle et la reconquête des emprises délaissées par l'activité ferroviaire.

La requalification de l'avenue Pierre Sémard et la démolition / reconstruction du bâtiment R+12 d'ICF la Sablière permettront d'amorcer le changement d'image du secteur. La mutation des surfaces commerciales et des entrepôts dans un deuxième temps permettront d'introduire la mixité fonctionnelle recherchée en entrée de ville.

La création d'une voie nouvelle largement paysagée entre Ivry-sur-Seine et Paris et d'un square permettra de développer de nouveaux usages sur le site et une connexion forte avec le parc des Cormailles.

Bien que le secteur Pierre Sémard intègre de nouvelles fonctions, il se doit de conserver sa vocation économique.

Le renouvellement du secteur permettra d'y intégrer fortement les préceptes d'aménagement durable avec :

- Une conception bioclimatique permettant d'optimiser les apports solaires passifs et de favoriser le confort d'été
- Une gestion alternative des eaux pluviales en aérien (noues, espaces humides, bassins…)
- Une réduction de l'emprise dédiée à l'automobile au bénéfice des modes actifs
- L'isolation phonique des bâtiments le long du chemin de fer (plan de prévention du bruit)

L'avenue Pierre Sémard sera requalifiée afin de proposer un profil de voie capable d'intégrer des trottoirs confortables et des itinéraires cycles dédiés.

La circulation automobile en cœur du secteur sera apaisée et les modes actifs seront favorisés par la mise en place de zones de rencontres, de zone 30 et l'aménagement d'espaces confortables dédiés aux piétons.

Quatre espaces publics d'articulation entre les différents programmes et temporalités sont définis :

- Une place urbaine sur l'avenue Pierre Sémard : Elle articule le tissu faubourien à préserver à l'Est de la place avec un gabarit de voie de 14,90 m et le tissu hétérogène à renouveler à l'Ouest de la place avec un élargissement de l'emprise de l'avenue Pierre Sémard de 6.5 m, côté Est
- Un square, d'environ 4000 m², implanté le long de la voie nouvelle Ivry-Paris : support d'usage et de convivialité, il articule les différentes fonctions urbaines à implanter sur le secteur
- La rue parc : La voie nouvelle Ivry-Paris. Elle relie le parc des Cormailles aux secteurs parisiens à forte densité bâties de Bruneseau Sud et articule des programmes d'activités implantés le long des voies ferrées avec des programmes mixtes implantés au cœur du secteur
- Le belvédère : Espace paysagé entre la voie nouvelle Ivry-Paris et les faisceaux ferroviaires, il permet de mettre en scène le paysage ferroviaire et le paysage urbain de tours en cours de constitution sur le secteur Bruneseau Nord

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Secteur à dominante de logement
- Secteur mixte logement et équipement
- Secteur mixte logement et activité économique

Économie et commerces

- Secteur à dominante d'activité économique
- Secteur mixte tertiaire et activité économique
- Commerces et services en rez-de-chaussée

Paysage / Formes urbaines

- Structurer une perspective urbaine forte vers le paysage urbain remarquable de la patte d'oie
- Valoriser les percées visuelles vers le paysage ferroviaire et fluvial
- Implanter en alignement un bâti structurant
- Bâti remarquable à conserver et à valoriser
- Émergence possible R+12 maximum

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Aménager un square central au secteur
- Aménager un belvédère paysager le long des faisceaux
- Aménager une rue Parc : épaisseur végétale d'articulation entre différents programmes

Mobilités / Espaces publics

- Aménager une place d'articulation entre les îlots de renouvellement urbain et le tissu faubourien existant
- Créer une rue « parc » largement paysagé reliant le Parc des Cormailles à Paris d'une largeur de 30m minimum
- Requalifier la séquence Nord de l'avenue Sémard avec un élargissement de 6.5m
- Créer des voies de circulations secondaires et tertiaires apaisées (zone de rencontre, zone 30) d'une largeur de 18m minimum
- Prolonger les voies tertiaires et piétonnes existantes
- Favoriser la création des voies douces privatives pour compléter le maillage du secteur

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C

Contexte :

Le secteur est situé en périphérie nord d'Ivry, en relation directe avec Paris, et se développe sur une superficie d'environ 25 hectares. Il présente une situation particulière car il est enserré entre le boulevard périphérique au nord, les voies ferrées à l'est et la Seine à l'ouest.

Zone d'activité tertiaire et industrielle (historique de l'usine du Syctom, et de l'« unité de valorisation énergétique » qui entrera en fonctionnement d'ici 2025), elle a fait l'objet de plusieurs études pour définir l'évolution souhaitée du territoire intercommunal, en associant les différents acteurs concernés :

- l'étude « Ivry-Port Nord/Masséna/Bruneseau» n 2014 / 2015 ;
- l'étude sur la stratégie de reconquête de la Seine, en 2021 / 2023, qui a porté plus globalement sur les 2,5 km de linéaire de berges à Ivry, pour mettre en cohérence les différents projets portés par les nombreux acteurs en présence, et proposer un aménagement des berges assurant une ouverture de la ville sur le fleuve.

Sa position stratégique entre Paris, Ivry centre et les berges du fleuve en font un secteur privilégié de projet.

Programmation :

Le programme :

- 60 % d'activité, dont la moitié destinée à relocaliser celles existantes
- Environ 200 logements, dont 50% en locatif social et 50% en accession, dont accession sociale.
- L'aménagement d'espaces publics et squares dont un d'un seul tenant de 3 600 m² (emprise non bâtie globale de 40 % minimum)
- L'élargissement des rues Victor Hugo et Jean-Jacques Rousseau de 4 m).
- Le développement de liaisons douces.
- La création d'une cour de service pour les activités relogées.
- L'adaptation des équipements scolaires pour répondre aux besoins des nouveaux logements.
- Une gestion écologique des eaux pluviales.

Objectifs :

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire, l'OAP vise à orienter l'aménagement de ce secteur afin de :

- Rendre l'accès aux berges aux piétons et favoriser les déplacements actifs sur le secteur, en prenant en compte l'activité industrielle portuaire (partage de l'espace dans le temps,…)
- Favoriser les liens avec Paris en « effaçant » les limites constituées par le boulevard périphérique ; en renforçant les liaisons en mode actif
- Favoriser les liens avec le centre d'Ivry et participer au désenclavement de cette zone
- Améliorer l'aménité du quartier et l'animation des rues
- Développer une mixité fonctionnelle
- Intégrer les grands services urbains dans le quartier : le site du Syctom fait l'objet d'une reconstruction d'usine (en cours d'achèvement) et de réflexions sur le terrain libéré par l'ancienne usine. Dans la convention de coopération approuvée en 2024, les Villes d'Ivry et de Paris s'engagent à porter auprès des différents acteurs l'impératif d'une rationalisation du foncier et d'une desserte véhicules interne aux emprises industrielles, avec un raccordement cohérent au réseau magistral depuis le périphérique, en lien avec le projet Paris Rive Gauche.
- Intégrer la perspective d'un prolongement de la du métro : étude réalisée par Ile-de-France Mobilité en mai 2018.

Parti d'aménagement :

Ce site a vocation à poursuivre sa mutation à moyen terme en lien avec les opérations parisiennes du quartier Masséna/Bruneseau (à l'exemple du programme comprenant des résidences seniors et étudiants, un hôtel et une résidence de tourisme d'affaires, ainsi que des bureaux sur un ancien site d'activité exploité par Batkor).

Ce site est principalement dédié à l'activité tertiaire, commerciale, industrielle et d'équipements de grands services urbains. Le garage à bennes situé rue Bruneseau doit être reconstruit. Celui à proximité du pont Victor Hugo pourra évoluer pour permettre des liens plus qualitatifs entre le secteur de Bruneseau et le centre d'Ivry-sur-Seine. Le centre de traitement des déchets (SYCTOM) a fait l'objet d'une reconstruction. La nouvelle usine, die « unité de valorisation énergétique (« UVE ») a été conçue sur la base d'une réduction de moitié du volume d'incinération. Si l'unité de valorisation organique (UVO) a été abandonnée, un programme complémentaire pour le Syctom pourrait être mis en place sur le site qui sera libéré par la démolition de l'ancienne usine. Ce site est également identifié pour la reconstitution des puissances nécessaires au service public parisien de distribution de chaleur liées à la suppression de la centrale de la confluence (usine CPCU) au bénéfice du projet urbain Ivry Confluences (création d'un parc urbain).

Le pôle commercial existant au nord du secteur (Pathé, Truffaut, Leroy Merlin) a vocation à se prolonger le long de la rue François Mitterrand, dans la continuité de l'allée Paris/Ivry (à Paris), support d'un futur développement commercial.

Les éléments bâtis réhabilités devront proposer des matériaux de façades opportuns et qualitatifs, tout en respectant les normes énergétiques.

L'ensemble des voies de circulations doivent proposer des parcours piétons et favoriser les liens est/ouest avec la Seine et les quais rendus accessibles aux piétons. Les liens avec paris doivent être renforcés. Pour ce faire, le quai Marcel Boyer a fait l'objet d'un réaménagement, intégrant le projet de bus en site propre Tzen5, qui accompagne le développement des territoires parisien et val-de-marnais à l'ouest de la Seine. Cette nouvelle offre de transport, qui fait l'objet d'une préfiguration avec le bus 25, doit permettre des correspondances avec le RER C, les bus TVM et 393, et le tram 19. Elle desservira le futur quartier des Ardoines à Vitry, où elle sera en correspondance avec la ligne 15 du métro Grand Paris Express.

Le prolongement de la du métro envisagé à long terme nécessite l'anticipation de l'infrastructure souterraine et une réservation pour les futures stations.

Tout en conservant leur vocation portuaire, les quais pourraient évoluer vers un partage de l'espace pour différents usagers dans la soirée et le week-end. Des circulations piétonnes en bordure des berges permettraient d'assurer un lien nord-sud. Des vues ouvrant sur le fleuve devront être créées pour assurer une ouverture de la ville sur le fleuve.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Principe d'espace vert à créer

Mobilités / Espaces publics

Principe de voie à créer/modifier

Principe de liaison de mode actif à créer / modifier

Requalification des entrées de ville

Paysage / Formes urbaines

Principe de faisceau paysager

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

RER C

Future ligne M10

TCSP

Contexte :

Le secteur Gagarine/Truillot (22ha) bénéficie d'une situation stratégique à proximité du centre-ville et de la gare du RER C, le plaçant dans une position privilégiée par rapport à la ville d'Ivry-sur-Seine et Paris. Constitué de grands ensembles, présente une offre importante en équipements publics (école Joliot-Curie, collège Politzer, équipements sportifs …) ainsi qu'un patrimoine architectural et urbain significatif (manufacture des œillets, architecture résidentielle du XXème siècle...).

Le site possède de nombreuses qualités urbaines et paysagères. Il présente néanmoins des problèmes de déqualification (espaces publics délaissés, bâtis vieillissants, connexion difficile aux autres quartiers) qui appellent à son renouvellement.

Objectifs :

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire et des grands principes de la ZAC Gagarine Truillot, l'OAP vise à orienter l'aménagement de ce secteur afin de :

- Désenclaver le quartier et renouveler son image ; mettre en lien le secteur avec Ivry-Confluences, en franchissant la rupture physique de la voie ferrée
- Renforcer la diversité des usages en intégrant des services, activités, commerces et une offre diversifiée de logements afin de créer une mixité urbaine et sociale
- Créer de nouveaux espaces publics et réhabiliter les existants

Parti d'aménagement :

Urbanisation du site

Le site a pour vocation de proposer une mixité fonctionnelle et urbaine importante. Une partie des bâtiments existants sera démolie, une autre sera réhabilitée et valorisée afin de renouveler l'image du quartier et la qualité résidentielle des logements. Les nouvelles constructions seront mixtes sur le plan programmatique et architectural afin d'insuffler des dynamiques urbaines renouvelées. Afin d'isoler le cœur du quartier des nuisances sonores générées par la proximité des voies ferrées, une attention particulière sera portée aux formes architecturales et urbaines en bordure de celles-ci.

Les nouvelles constructions, en majorité des logements collectifs, devront s'insérer dans l'environnement alentour et participer à la requalification ou à la création d'espaces publics structurants (création d'espaces publics de proximité, en cœur d'ilots…). Pour ce faire, elles s'adapteront au nouveau maillage viaire et aux circulations apaisées afin de proposer des ensembles urbains de qualité (traitement des limites, gestion des transitions…). La gradation des densités des nouvelles constructions sera pensée en fonction des espaces publics créés et des bâtiments existants. Un désenclavement du secteur et des connexions au reste de la ville seront privilégiés par le prolongement des tissus urbains.

La mixité des usages sera favorisée par l'implantation de services et commerces en rez- de-chaussée.

Le Centre Dramatique National du Val-de-Marne s'est installé en 2016 dans la Manufacture des Œillets. Une crèche, un gymnase, un groupe scolaire et un centre social seront créés afin de compléter l'offre d'un équipement. Enfin, le groupe scolaire Joliot Curie sera réhabilité.

Habitat et performance énergétique

Les logements réhabilités ainsi que les constructions neuves répondront aux nouvelles normes énergétiques en vigueur et proposeront des espaces de vie agréables. Les matériaux utilisés devront être pérenne et renforcer l'image renouvelée du quartier.

Les nouvelles opérations devront prendre en compte le caractère « vert » du quartier et valoriser les parcs et jardins existants.

Déplacements

Afin de reconnecter le secteur au reste de la ville, de nouveaux bouclages viaires seront créés (modification ou création de voies de dessertes) ainsi qu'un véritable maillage de circulations en mode actif (piéton, vélo…).

Les nouvelles voies devront intégrer des espaces suffisamment larges pour les déplacements actifs (piétons, vélos…). En parallèle, des voies dédiées aux modes actifs de types venelles viendront irriguer le cœur de quartier.

Un nouveau point d'accès à la gare RER sera créé au nord du site, ce qui permettra de favoriser le désenclavement de ce quartier et de lui assurer une meilleure accessibilité (par la création de la nouvelle sortie sud).

Afin de réduire la barrière physique créée par les voies de chemins de fer, une connexion avec Ivry-Confluences sera aménagée. Elle reliera la rue Fouilloux à la rue Maurice Gunsbourg.

Traitement paysager et espaces publics

Un système d'espaces publics et d'espaces verts sera constitué autour :

- d'un espace de centralité au nord, la place Pioline, rassemblant autour : logements, commerces et bureaux/activités. Il répondra à ces différents usages par son statut d'espace public fédérateur
- d'un square au sud, occupant une surface d'environ 2000m² ;
- de « l'empreinte Gagarine », espace vert d'environ 2700 m². Il s'inscrira sur l'emprise historique de l'immeuble de logement déconstruit en 2019, maintenant ainsi une trace mémorielle du bâtiment Gagarine, icône du paysage d'origine du quartier
- de trois promenades paysagées en frange ouest de la voie ferrée, constituant un parc linéaire de 3000m².

La majorité des cœurs d'îlot et de toiture seront dédiés à l'agriculture urbaine, en complément quelques zones d'agriculture urbaine ponctueront l'espace public. Les nouvelles opérations devront prendre en compte le caractère « vert »du quartier et valoriser les parcs et jardins existants.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Principe d'espace vert à créer/modifier

Principe de continuité paysagère

Mobilités / Espaces publics

Principe de voie à créer

Principe de liaison de mode actif à créer

Principe de liaison urbaine

Principe de liaison entre quartiers

Économie et commerces

Principe de centralité urbaine

Paysage / Formes urbaines

Bâtiment à préserver : Manufacture des Œillets

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

RER C

Contexte :

Le secteur Ivry-Confluences est un site de 150 hectares aux enjeux majeurs de requalification urbaine qui a été constitué en ZAC en 2010 sur 98 hectares, afin d'accompagner les mutations économiques, diversifier l'habitat, et renforcer la structure des équipements publics. Le site est en relation directe avec le développement de la ZAC Paris Rive Gauche au nord et celui de Vitry-sur-Seine au sud (Vitry Gare et les Ardoines, secteur destiné à être relié au Grand Paris Express). Le site bénéficie d'une géographie exceptionnelle, avec la confluence Seine/Marne. A l'ouest, le faisceau ferré Paris Orléans marque le passage vers le centre- ville d'Ivry, le coteau puis le plateau.

Un site en mutation

Voué historiquement à l'accueil, première couronne, d'activités industrielles et acceptant parallèlement plusieurs secteurs d'habitation (tout particulièrement autour du Boulevard de Brandebourg et des places de l'Insurrection d'Août 1944 et Léon Gambetta), ce site connaît depuis vingt ans, d'importants bouleversements. Plusieurs emprises majeures (parmi lesquelles celles du BHV, de Philips et Total) s'y sont libérées récemment, marquant un mouvement dont l'accentuation prévisible notamment du côté de la Seine autorise à imaginer à la fois d'importantes mutations et une nette inflexion de ce qui constituait sa vocation. Les espaces aujourd'hui repérés comme mutables, imposent donc d'imaginer un projet respectueux des structures et du patrimoine existants, mais ambitieux pour que la vocation que lui a fixé le conseil municipal dans sa délibération du 25 juin 2009 relative au lancement de la concertation préalable à la création de la ZAC Ivry-Confluences (celle d'un quartier mixte acceptant habitat, activités et équipements) se réalise pleinement.

La ZAC est aujourd'hui en phase de réalisation, avec un démarrage des premiers chantiers de constructions de logements et d'équipements publics en 2013.

Objectifs :

Une ville accessible et ouverte

Première étape dans les aménagements prévus sur l'ensemble du territoire de Seine-Amont, le secteur d'Ivry-Confluences bénéficie bien sûr d'une situation exceptionnelle, mais connaît également des difficultés de desserte locale auxquelles plusieurs réponses sont apportées dans le projet d'aménagement. Les liaisons de Paris à Ivry sont à cet égard importantes et font d'ores et déjà l'objet de réflexions qui devraient se concrétiser lors de l'aménagement du secteur Masséna-Bruneseau. On notera également dans une période récente l'amélioration substantielle que constitue l'élargissement du pont Georges Gosnat ainsi que la reconstruction de la passerelle Muller entre le parc des Cormailles, la rue Vanzuppe et le quartier du Port. Mais le quartier du Port n'en continue pas moins d'être relativement isolé et la recherche de liens nouveaux mérite d'être poursuivie sur trois plans :

- Tout d'abord, en créant ou en améliorant les franchissements, trop peu nombreux encore, entre Ivry Confluences et le reste de la ville. Un franchissement complémentaire est donc prévu entre les rues Truillot/Fouilloux et Molière/Renan, concourant ainsi à la mise en relation du coteau et de la Plaine, depuis le fort d'Ivry vers la Seine ;
- En réservant les emprises nécessaires à la poursuite, dans la partie sud du projet, du T ZEN 5 « Vallée de la Seine » Bibliothèque François Mitterrand / Choisy-le-Roi.
- En intégrant à la desserte de ce projet d'ensemble la perspective d'un prolongement de la ligne N° 10 du métro : perspective essentielle et dont l'étude conjointe associant la RATP aux communes de Paris et d'Ivry, est engagée depuis 2009.

- En intégrant l'amélioration de la desserte par le RER C (augmentation du cadencement), et de ses accès au sud, avec notamment la demande de la Ville d'Ivry de création d'une seconde sortie de la gare RER, au sud (côté rues Saint-Just et Denis Papin). La gare, sous-dimensionnée actuellement, demande en effet à être reconfigurée afin de constituer un réel pôle d'échange. Elle pourrait par ailleurs être traitée en pont et permettre d'installer, entre le Parc des Cormailles et l'axe Brandebourg, une liaison piétonne plus directe.
- Enfin, en réalisant plusieurs équipements publics structurants : plusieurs groupes scolaires, 5 équipements petite enfance, 1 collège (qui intègrera un gymnase), une pépinière d'entreprises, un équipement sportif et 3 300m² de surface de plancher d'équipements sportifs, culturels et sociaux.

Un projet d'ensemble

Les mutations en cours, tout comme ces perspectives d'améliorations des déplacements de transports en commun lourds, imposent la mise en place d'un projet d'ensemble phasé, cohérent avec les ambitions affichées de l'OIN Orly- Rungis/Seine-Amont pour l'Est parisien, et articulé avec les projets des communes limitrophes. Ivry dispose à cet égard d'atouts considérables : ceux d'un lieu habité, identifié, multiple et divers, mixte et varié, avec un potentiel de développement très important.

Plusieurs principes majeurs fondent le parti retenu pour Ivry Confluences.

Parti d'aménagement :

Définir un nouveau paysage urbain pour accompagner les mutations de la ville d'Ivry vers l'est

Un nouveau maillage de rues est prescrit pour structurer le développement urbain. L'héritage industriel du quartier Ivry-Confluences marque fortement son paysage et sa structure urbaine, avec notamment la présence de grands îlots relativement fermés qui rendent difficile la lecture de la ville et de ses cheminements. Le projet prévoit de compléter le maillage des rues et de développer les liaisons pour modes actifs afin d'irriguer en profondeur le quartier et surtout d'adapter la trame urbaine à un tissu mixte. A ce titre, le document graphique de l'orientation d'aménagement et de programmation identifie les principes de voies futures, en hiérarchisant les liaisons principales et secondaires, ainsi que les principes de liaisons aux autres quartiers d'Ivry. Des espaces publics qualifiants (parcs, squares, places, mails, jardins…) seront créés et complétés par de nouveaux lieux de rencontre, de détente, de convivialité, de respiration dans la ville. Cette armature renforcera la structure urbaine et l'identité du quartier autour des espaces publics.

Les rues existantes et les principes d'axes et espaces publics à créer ou renforcer servent de points d'appui à l'application de l'article 6 du règlement de la zone UIC. Les accroches avec les tissus urbains environnants seront également améliorées grâce à un travail qualitatif sur l'espace public. Cette armature renforcera la situation de plaine et devra permettre, depuis un socle plat, de dégager des vues vers les éléments géographiques structurants (le coteau et la Seine tout particulièrement).

A ce titre, les voies Ernest Renan et Jean Jaurès seront requalifiées et élargies : pour Ernest Renan, 4 mètres côté pair de la voie et pour Jean Jaurès, ponctuellement, pour le confort des trottoirs. Les futures constructions s'implanteront ainsi en retrait de l'alignement actuel.

En limite de Vitry-sur-Seine, l'ancienne usine des eaux de Paris, fermée en 2010, occupe une position stratégique dans le territoire métropolitain par sa situation à la confluence de la Seine et de la Marne et par son emprise de 9 hectares, partiellement comprise dans le périmètre de la ZAC Ivry Confluences et intégrée dans l'OIN Orly Seine Amont. Cet enjeu urbain apparaît également au travers de son positionnement, entre la Seine et l'avenue Jean Jaurès à la jonction du futur Cours Sud et des quais qui seront aménagés en promenade pour les circulations en mode actif. Conscientes de la situation stratégique, de la qualité paysagère et patrimoniale de l'emprise reflétant la mémoire industrielle du site, les villes d'Ivry et de Paris ont lancé ensemble une étude urbaine dont les conclusions serviront de socle à la mutation du site.

Une mise en valeur du paysage urbain

La mutation de cet important secteur, qui s'étend depuis les voies ferrées jusqu'aux berges de la Seine, doit s'accompagner d'une mise en relation de la ville et de son « Grand Paysage » : la mise en valeur de ses éléments les plus caractéristiques sera l'occasion d'affirmer l'identité du projet urbain et de mieux cerner sa nouvelle vocation.

En premier lieu, la création d'une liaison nouvelle circulée au-dessus du faisceau ferré, située dans le prolongement de la rue Maurice Gunsbourg vers le secteur de l'hôpital Charles Foix et le quartier Parmentier, permettra la mise en place d'une longue promenade liant le fort d'Ivry à la Seine.

Cette nouvelle liaison favorisera la mise en relation des deux versants de la ville - historiquement séparés - et s'accompagnera d'une requalification des espaces publics bordant cet itinéraire.

Par ailleurs, dans les secteurs en projet, des portions de terrains seront aménagées selon un principe de « Faisceau Paysager » ; ce principe sera décliné suivant les situations et les différents contextes afin de constituer des percées visuelles libres de constructions et disposées selon un plan en fuseau s'élargissant vers le paysage urbain à valoriser : les quais et la Seine à l'est, le coteau et les Cormailles à l'ouest. Leur emplacement indicatif donné dans le schéma d'Orientation d'Aménagement ne préfigure pas, à ce stade, leur localisation définitive.

Ces larges ouvertures visuelles seront végétalisées et plantées d'arbres de haute tige ; Elles pourront être réalisées sur des espaces publics ou privés : dans le cadre de leur réalisation au titre des espaces publics, la moitié au moins de leur surface devra être consacrée à des espaces verts de pleine terre, le reste pouvant être dédié à la circulation avec une priorité donnée aux liaisons en mode actif (piétons, vélos). Dans le cas où ces faisceaux paysagers participeraient à la composition d'espaces privés, la réalisation d'ouvrages en infrastructure (c'est-à- dire sous le sol naturel existant) sera autorisée ; le couvert végétal désiré pourra alors être réalisé sur dalle avec une épaisseur de terre végétale permettant la plantation d'arbres et d'arbustes (sur ce point, voir les préconisations de l'article UIC 13).

Prendre appui sur le patrimoine existant

Le souci de sauvegarde du patrimoine le plus intéressant doit contribuer à intégrer au mieux le projet dans le quartier. Les bâtiments – très souvent liés au patrimoine industriel - repérés dans l'inventaire du PLU et sur le document graphique de la présente OAP seront sauvegardés (notamment la halle aux sculptures de la Ville de Paris sur le quai Henri Pourchasse, les anciens abattoirs rue Pierre Rigaud, les bâtiments de l'ancienne minoterie boulevard de Brandebourg, la halle dite « Sagep » quai Henri Pourchasse, une halle rue Edmée Guillou, le bâtiment de la quincaillerie Jallerat boulevard Paul Vaillant-Couturier, des bâtiments sur l'avenue Jean Jaurès et le bâtiment principal de l'école Jean- Jacques Rousseau).

Certains espaces publics majeurs seront également préservés : le boulevard de Brandebourg avec ses deux places Léon Gambetta et de l'Insurrection-d'Août- 1944. Les alignements urbains des rues Lénine, Pierre Rigaud, Molière et l'avenue Paul Vaillant-Couturier seront également mis en valeur : le règlement de zone UIC prévoit à cet égard que l'insertion d'éléments neufs sera réalisée dans un souci de continuité de façades sur rue.

En complément de la préservation des formes urbaines très structurées existantes, le projet doit également tenir compte du caractère discontinu et très souvent complexe du tissu ivryen : de ses passages et de ses cours, de la présence de la végétation, etc. Ce caractère spécifique motive la volonté de ne pas imposer uniformément l'implantation à l'alignement, avec le souci néanmoins d'assurer une lecture aisée des limites entre espaces publics et privatifs, et de donner aux opérations à venir la possibilité d'utiliser très largement la profondeur des îlots existants : que ce soit pour les densifier, pour y réserver des passages ou y insérer des jardins. La volonté de disposer de surfaces végétalisées significatives sur les espaces privés réglementés par le PLU, en complément des squares/parcs/espaces libres, constitue un élément important de la volonté de respiration du tissu urbain.

Valoriser la Confluence

L'objectif est de sortir d'une situation où les emprises industrielles s'étaient détournées de la Seine et où les quais avaient progressivement été colonisés par une circulation extrêmement contraignante. Il s'agit d'offrir à nouveau à la ville une façade sur le fleuve, de développer, dans la profondeur du tissu urbain, le rapport au paysage du fleuve. Largement partagé aujourd'hui, ce projet implique notamment :

- de retrouver des rives plus accessibles, notamment dédiées aux modes actifs entre les rues de la Baignade et Galilée. La circulation des véhicules, dans ces conditions, n'utilisera plus les quais, empruntera par conséquent une voie nouvelle (le Cours) que préfigure la partie nord de l'actuelle rue des Péniches, prolongée jusqu'au Quai Henri Pourchasse à travers les emprises Total et Eaux de Paris. Largement arboré, ce Cours comportera deux voies de circulation entre le quai Pourchasse et le boulevard du Colonel Fabien, et trois voies entre le boulevard du Colonel Fabien et le quai Auguste Deshaies.
- d'intégrer, par ailleurs, entre la place Léon Gambetta et la rue de la Baignade, une emprise réservée au futur Transport en Commun en Site Propre T ZEN 5 « Vallée de la Seine » reliant Paris (Bibliothèque François Mitterrand) à Choisy-le-Roi.
- de jouer pleinement ce « basculement » en créant, sur les quais ainsi rendus aux promeneurs et aux piétons, de larges ouvertures visuelles et arborées vers la Seine : les unes clairement publiques (ce sera notamment le cas du parc de la Confluence situé entre le Cours et le quai Auguste Deshaies), les autres pouvant participer de cheminements ou de percées visuelles associées aux ilots.
- de réserver les premiers fronts situés sur cette « Confluence » à des programmes d'habitation ou le cas échéant d'équipements publics ou d'intérêt collectif.

Créer un quartier mixte, appuyer sur un réseau de centralités

Ce site connaît jusqu'à présent un contraste tranché entre de grandes emprises homogènes inaccessibles, et des secteurs diffus et hétérogènes de commerces, d'habitations ou de plus petites activités. La bonne intégration nécessite de ne pas démolir les fronts bâtis pour élargir les rues existantes, ce qui remettrait en cause l'équilibre du secteur. Il convient toutefois de rechercher une amélioration du maillage viaire, notamment par la création du Cours qu'emprunteront les flux automobiles les plus importants, par l'ouverture progressive des quais ainsi récupérés au profit des cyclistes et des piétons, enfin par la création d'un axe fort, lui aussi traité en paysage ouvert (rue Maurice Gunsbourg élargie et prolongée) entre la Seine et Charles Foix. C'est donc sur cette trame et compte tenu des grands objectifs de desserte décrits précédemment, que se développeront des secteurs où devraient logiquement apparaître certaines dominantes : dominante tertiaire vers la gare et sur le faisceau Nord-Est depuis la place Léon Gambetta, dominante d'habitat sur la Seine et probablement d'équipements vers le parc de la Confluence ; une attention particulière étant toutefois apportée, dans chacun de ces grands secteurs, à la mixité des fonctions.

L'un des leviers de cette mixité sera la création de plusieurs centralités commerciales, de services et équipements autour de la gare, de la place Léon Gambetta complétées par des polarités de quartiers. Il s'agit, en accompagnement de la création et de la mise en valeur d'espaces publics de convivialité, de créer un lien entre les différentes fonctions et de favoriser l'animation locale dans la proximité des habitants et des salariés.

La hauteur des bâtiments (cf. article 10 du règlement de la zone UIC) pourra être modulée en fonction de l'échelle du paysage urbain et en assurant, au niveau du sol, une part d'espaces libres suffisante au regard de la densité proposée, afin de mettre en valeur les futurs lieux emblématiques du quartier et d'identifier des secteurs de « signaux urbains » (autour du parc de la Confluence, près de la gare d'Ivry-sur-Seine, en façade sur les berges de Seine…).

Imaginer une ville durable

Cet objectif demeure le plus complexe mais se nourrit néanmoins d'un certain nombre d'indicateurs :

- Il s'agit d'abord d'affirmer qu'Ivry-Confluences, secteur largement accessible et situé au coeur de la métropole francilienne, valorise son patrimoine urbain, humain et social, s'appuie sur son histoire et celle de la constitution de la ville, puis développe une réflexion sur la densification du tissu urbain et l'intensification urbaine nécessaire au bon fonctionnement des fonctions. La programmation du quartier est mixte, y compris au sein des fonctions urbaines : diversité des filières économiques pouvant être accueillies (industrie secondaire, PME PMI, tertiaire, artisanat, commerce…), diversité du logement (locatif social, accession sociale, accession à la propriété, logements spécifiques non familiaux – pour étudiants, personnes âgées, jeunes travailleurs…)
- Il s'agit également de passer d'un secteur fortement marqué par ses activités industrielles à un quartier pleinement urbain avec un redécoupage viaire, doté d'un parc sur la Seine et acceptant une écologie plus ouverte, ceci en respectant les règles d'occupation qu'impose le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI). Plus encore que la réduction de la vulnérabilité au risque d'inondation, le projet vise à mettre en place des constructions et des espaces publics innovants. L'une des marques de ce projet sera donc l'articulation d'un parc largement ouvert sur la Seine et des rives piétonnes couvrant l'essentiel de l'emprise d'aménagement. Cet objectif n'exclut nullement (c'est le cas notamment de la rue Maurice Gunsbourg) que les espaces publics acceptent eux aussi un très fort taux de plantations. Notons à cet égard que les contraintes qu'il faudra intégrer tout au long du projet (proximité de la nappe, inondabilité, etc.) ont conduit à retenir une notion de Surface Végétalisée Pondérée, comme Paris et Berlin l'ont fait, (cf. Règlement de la zone UIC, article 13) permettant d'associer au traitement des sols (pleine terre, perméabilité, végétalisation...) le support végétal que pourrait constituer l'enveloppe des bâtiments. C'est donc ici une performance globale qui sera attendue de la part de chacun des acteurs de cet aménagement.
- Il s'agit par ailleurs d'anticiper plus de sobriété dans le taux de places de stationnements couramment exigé, avec notamment le recours à la mutualisation entre différents programmes de construction. La volonté de mise en place de la mutualisation du stationnement pour une politique globale et cohérente en matière de déplacement, qui permet aussi de rendre les parkings adaptables à d'autres vocations, fera l'objet d'études spécifiques, s'inscrivant dans le même objectif d'adaptibilité et de diversité des vocations.

- Afin de ne pas surdimensionner les réseaux, il est également prévu de concevoir les espaces publics créés par le projet de telle manière qu'ils contribuent au stockage aussi bien qu'au contrôle du débit d'écoulement des eaux pluviales : cet objectif pouvant rejoindre celui d'un meilleur couvert végétal et d'une moindre imperméabilisation des sols, d'une meilleure gestion des eaux pluviales dans la conception des bâtiments… Enfin, dans le domaine de l'énergie, la construction d'un quartier durable et l'adaptation aux changements climatiques et énergétiques à venir, impliquent d'une part, de réaliser des bâtiments basse consommation (comme la réglementation l'impose) sans que la qualité des prestations et, en particulier, celles des surfaces réservées aux logements, en soit affectée et, d'autre part, de privilégier les énergies renouvelables. C'est pourquoi, un réseau de chauffage alimenté par la géothermie assurera la couverture énergétique des constructions d'Ivry- Confluences. Ce mode de chauffage permettra à la fois de réduire les émissions de GES de l'opération et de limiter les coûts pour les résidents, une maîtrise des coûts de cette énergie renouvelable est en effet attendue, alors que les énergies fossiles connaissent une augmentation de coût continu.

Pleinement prospective, cette importante opération devrait donc être en phase avec les objectifs que se fixe actuellement la région parisienne : contribuer à une ville durable, y développer la mixité des fonctions, et notamment l'emploi, être ouverte, innovante et très largement accueillante à tous ses résidents.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Principe d'espace vert à créer/modifier, permettant des usages de loisir/détente au calme
- Principe de faisceau paysager
- Principe de parc
- Espace Naturel Sensible (ENS) à protéger

Mobilités / Espaces publics

- Principe de voie à créer/modifier
- Principe de voie piétonne à créer
- Principe de liaison urbaine
- Principe de liaison entre quartiers
- Principe de TCSP à créer
- Gare RER
- Requalification des espaces publics

Économie et commerces

- Pôle d'échange multimodal à créer

Paysage / Formes urbaines

- Bâtiment à préserver / Façade à préserver / Autres bâtiments à conserver (cf annexe PLU)

Logements / Équipements / Projets

- Périmètre de dépasse exceptionnel du plafond de hauteur pour le logement
- Secteur de requalification urbaine

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Projet M10

Contexte :

Situé en bordure de périphérique, le secteur d'OAP est un des derniers secteurs peu urbanisés du quartier Louis-Bertrand-Mirabeau. D'une superficie de 2 hectares, Il s'agit d'un îlot urbain situé entre l'avenue Maurice Thorez et la rue René Villars.

Les pourtours de l'îlot sont composés d'un tissu mixte de faubourg, de pavillonnaires sur la rue René Villars et de locaux d'activités au nord (la banque BNP Paribas et l'hôtel Kyriad).

Objectifs :

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire, l'OAP vise à orienter l'aménagement de ce secteur afin de :

- Étendre le tissu urbain en intégrant de nouveaux programmes bâtis mixtes (logements, résidence pour étudiants, établissement d'enseignement supérieur et équipement sportif)
- Préserver les qualités paysagères du site en créant un jardin public et des connexions douces
- Ouvrir le site sur la ville

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- 100 logements familiaux : 80 logements en accession et 20 logements locatifs sociaux
- Résidence étudiante de 370 chambres
- 40 logements participatifs / coopérative d'habitants
- La création d'équipements
- La création d'un espace vert
- La création d'un maillage de voies pour mode actif
- La requalification de voie

Parti d'aménagement :

Le site accueillera un programme de constructions mixte valorisant l'extension de la vie urbaine au nord d'Ivry sur Seine. La programmation se développera de la manière suivante :

- Au nord du site, une opération mixte dédiée aux services à la population (équipement sportif, résidence pour étudiants et établissement d'enseignement supérieur) qui fera office d'écran anti-bruit pour un jardin
- Une opération de logements (de type intermédiaire)

Le site sera urbanisé dans le respect des tissus existants et des différences d'ambiance urbaine entre une frange plutôt résidentielle et végétalisée et une frange ouest présentant un statut urbain plus affirmé. En effet, le front bâti le long de l'avenue Maurice Thorez est conforté avec des commerces et des services en rez-de-chaussée.

Un élément bâti remarquable présent à l'angle des rues René Villars et Louis Bertrand fait l'objet d'une protection spécifique.

Les nouvelles constructions donneront une image « éco-responsable » à l'opération de renouvellement avec :

- Le recours au bioclimatisme afin d'optimiser les apports solaires et d'avoir une meilleure maîtrise des consommations énergétiques
- La conception de façades qualitatives (matériaux pérennes, couleurs agréables, jeu avec les ouvertures, etc.)
- Un aménagement qualitatif des espaces extérieurs à travers, notamment, une gestion satisfaisante de l'intimité des logements et de leurs prolongements extérieurs

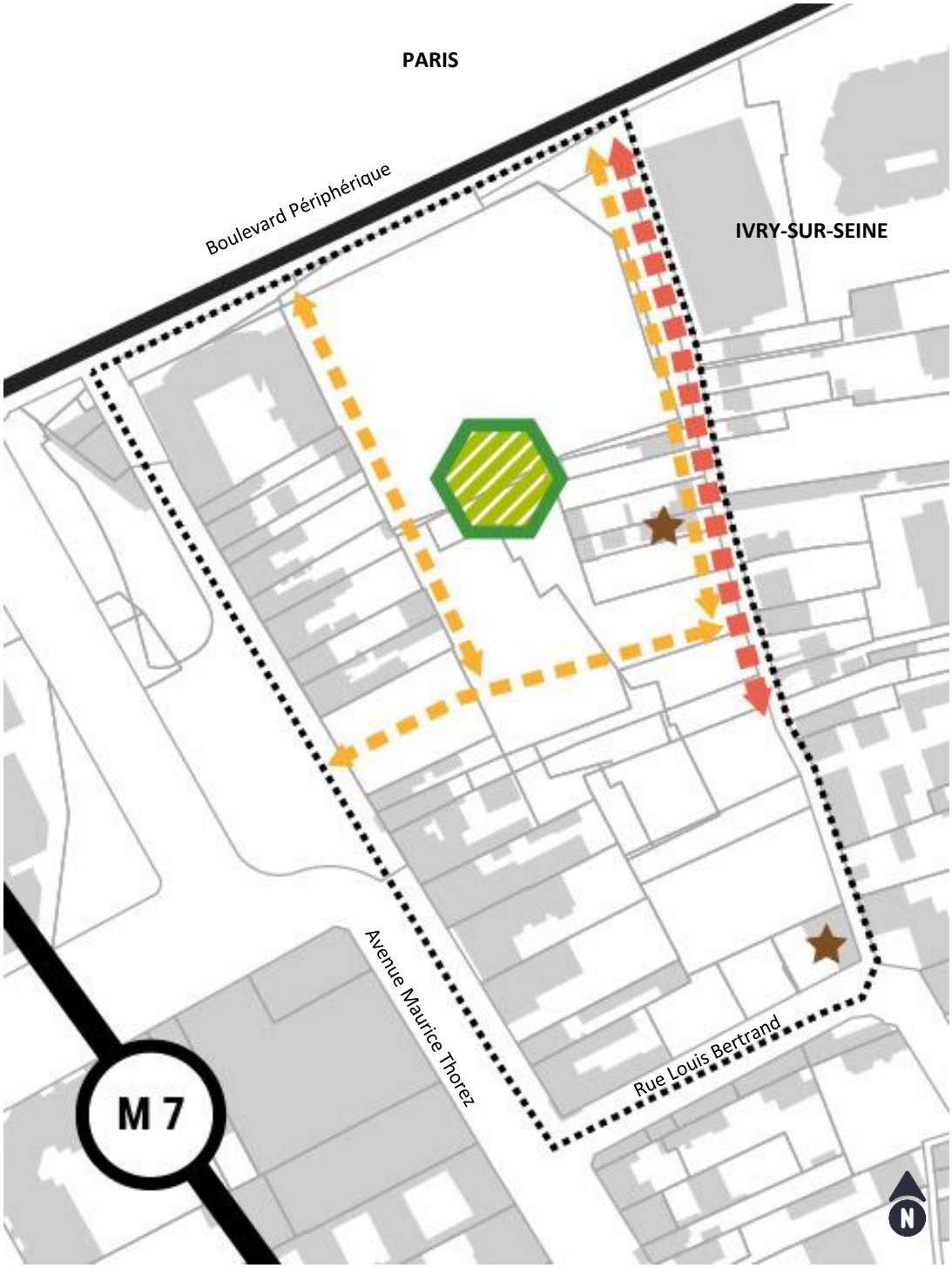
Les équipements créés proposeront des façades sur rue dynamiques et de qualité afin de participer au renouvellement d'image pour le site.

La rue René Villars sera requalifiée et élargie sur sa section nord afin de faciliter les cheminements et les accès aux logements et ainsi pouvoir créer des espaces de circulation pour les déplacements actifs suffisamment larges.

Dans le prolongement de la rue Barbès, une venelle existante sera requalifiée et prolongée afin de donner un accès direct au jardin depuis la place Jean Ferrat et vers la rue René Villars. Un cheminement piéton supplémentaire sera créé en parallèle de la rue René Villars afin de relier le jardin à la rue André Voguet.

Les circulations apaisées créées seront valorisées par des plantations de qualité. Par ailleurs, un jardin public sera développé. Ce dernier s'ouvrira directement sur l'avenue Maurice Thorez et les rues René Villars et André Voguet.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Principe d'espace vert à créer

Mobilités / Espaces publics

Principe de voie à créer/modifier

Principe de liaison de mode actif à créer

Paysage / Formes urbaines

Bâtiment à préserver

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne métro 7

Contexte :

Le centre-ville d'Ivry est marqué par l'œuvre architecturale de Renée Gailhoustet et Jean Renaudie, qui symbolise la rénovation urbaine d'Ivry dans les années 1970. Ce patrimoine est le marqueur de l'identité du centre-ville, mais il s'agit aujourd'hui de repenser cet héritage pour l'adapter aux nouveaux enjeux et aux nouveaux équilibres de la Ville. Le centre-ville doit ainsi retrouver la mixité fonctionnelle qui animait le projet originel, en conjuguant logements, commerces, équipements culturels, associatifs, administratifs, pour renforcer son rôle fédérateur d'une ville en pleine mutation.

Objectifs :

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation vise à orienter l'aménagement du secteur Cœur de ville afin :

- D'améliorer le confort du piéton et la qualité de l'espace public ;
- De mettre en valeur le paysage singulier et renforcer l'armature végétale ;
- De développer et accompagner l'attractivité commerciale et de service ;
- D'apporter une offre nouvelle de logements.

Programmation :

Le projet urbain sur l'îlot de l'Hôtel de Ville prévoit le développement d'environ 24 300 m² de surface de plancher, dont :

- environ 22 000 m² SDP logements (environ 340 logements) ;
- environ 2 300 m² SDP de locaux commerciaux ou de services en rez-de-chaussée.

Parti d'aménagement :

Améliorer le confort du piéton :

Le centre-ville d'Ivry-sur-Seine est fortement marqué par la présence de la voiture et le manque d'espaces publics fédérateurs. Les deux voies départementales qui le traversent (Gosnat et Raspail / Casanova) altèrent fortement la mise en réseau des nombreux espaces publics qui le composent.

Le projet urbain du centre-ville est donc l'occasion de faire évoluer les pratiques de mobilités conjointement à la rénovation des espaces publics, par :

- un apaisement progressif de certains axes routiers, comme l'avenue G. Gosnat au niveau du Centre Jeanne Hachette et la rue Raspail au niveau de l'esplanade Maranne ;
- la diminution du stationnement sur rues et espaces publics afin de minimiser la visibilité de la voiture ;
- le renforcement du réseau de places et de squares, l'amélioration de leurs accès et de leur lisibilité, le développement de leur programmation ;
- le renforcement du faisceau d'allées piétonnes, porteur de qualité paysagère.

Habiter un cœur de ville parc :

Le paysage du cœur de ville d'Ivry est très fortement marqué par la présence du végétal, avec des espaces centraux majeurs végétalisés. Le parc Maurice Thorez, et l'îlot de l'Hôtel de Ville qui lui fait face, avec notamment ses grands arbres, participent à l'identité forte de ce centre. Les singularités du patrimoine végétal résonnent avec celle du patrimoine bâti et donnent à lire un centre-ville d'une grande qualité et d'une grande diversité paysagère. Aux espaces végétalisés dans l'hyper-centre s'associent les nombreuses toitures et terrasses végétalisées, qui forment des continuités avec la canopée des arbres, et participent à limiter l'effet d'îlot de chaleur, ainsi que les façades végétalisées, qui contribuent à animer l'espace public et à lier les trames végétales entre elles.

Le projet urbain du centre-ville entend renforcer ce paysage, et le donner à vivre aux habitants, par :

- l'amélioration de la biodiversité au-delà des grands arbres existants, en accueillant plus de strates de plantations ;
- la mise en relation des espaces plantés, à la fois pour le confort du piéton et pour les continuités végétales ;
- le développement des toitures végétalisées ;
- la désimperméabilisation des sols, pour améliorer l'infiltration des eaux de pluie et embellir le cadre de vie.

Renforcer l'attractivité du cœur de ville pour toutes et tous :

Le centre-ville d'Ivry-sur-Seine est marqué par la très singulière architecture de Renée Gailhoustet et Jean Renaudie. Cette architecture est un atout pour la commune autant dans sa forme que pour les usages qu'elle génère. Dans ses interstices ou au sein même de cette architecture, une diversité d'associations, équipements culturels et services administratifs participent de cette identité de centre-ville.

Le centre-ville d'Ivry-sur-Seine est également caractérisé par la présence de nombreux équipements culturels (Hangar, Théâtre Antoine Vitez, galerie municipale Fernand Léger, médiathèque, Luxy…) ; d'équipements publics (Mairie, centre administratif, CCAS, …) mais aussi par les animations majeures sur les espaces publics (le marché hebdomadaire, Ivry en Fête, brocantes …). Enfin, les commerces et services présents dans le centre-ville participent à son animation et sa vitalité.

Malgré cette présence abondante, ces équipements souffrent pour la plupart de vieillissement et d'un manque d'adressage sur rue. L'architecture de Gailhoustet et Renaudie, notamment le centre Jeanne Hachette Marat Voltaire, ne répond plus aux attentes de la population, autant sur le plan programmatique que spatial (sécurité, entretien, lumière, cheminement…). L'offre commerciale nécessite une diversification vers une montée en gamme pour répondre à l'ensemble des besoins.

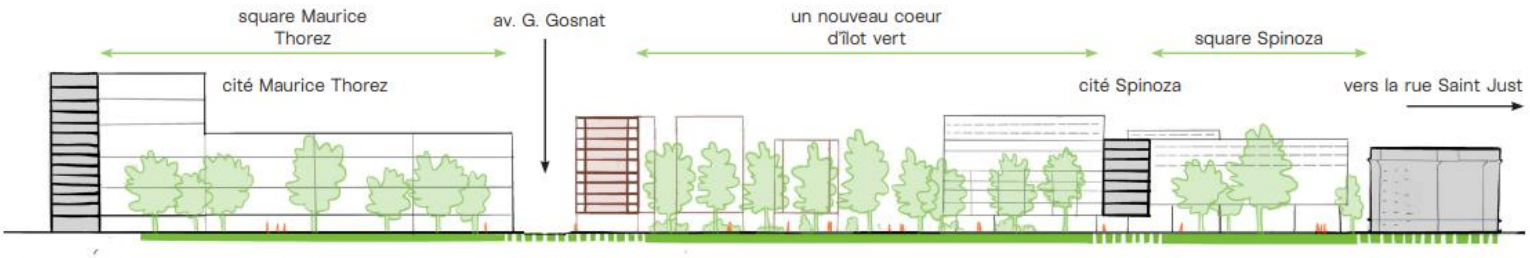
Afin de faire cœur de ville, plusieurs enjeux sont à relever :

- amplification des usages ;
- diversification de l'offre de logement ;
- diversification et montée en gamme de l'offre commerciale ;
- stratégie de programmation des rez-de-ville mêlant commerces, activités et lieux de convivialité.

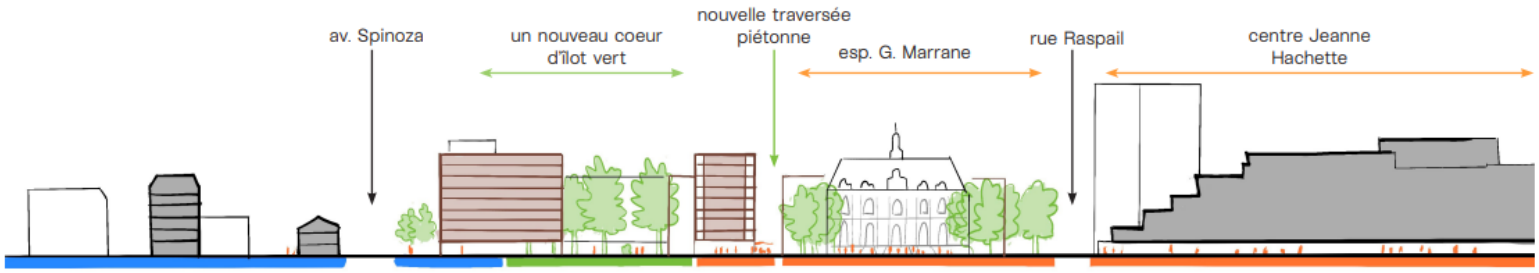
Développer l'intensité urbaine et paysagère de l'îlot de l'Hôtel de Ville :

Les volumétries développées sur l'îlot de l'Hôtel de ville auront pour but de structurer les espaces publics existants et de leur redonner des qualités paysagères et programmatiques. Ses implantations, développées à proximité d'entités architecturales remarquables (Hôtel de Ville, cités Spinoza et Thorez...), respecteront les gabarits alentour et offriront de vues privilégiées vers eux. Les hauteurs développées viendront compléter la skyline du centre-ville, sans poursuivre l'urbanisme de tours qui a inauguré la rénovation du centre-ville à l'époque de Renée Gailhoustet.

Les plans développeront un urbanisme de rue. Les fronts bâtis existants qui structurent les circulations seront prolongés sur les avenue Spinoza et Gosnat, accompagnant des parcours piétons. La longue traversée de l'îlot du nord au sud sera aussi structurée et ponctuée par de nouveaux rez-de-chaussée actifs. L'esplanade Georges Marrane et l'arrière de la Mairie seront dotés de façades actives.



↑ coupe longitudinale sur l'îlot de l'Hotel de Ville



↑ coupe longitudinale sur l'îlot de l'Hotel de Ville

Revitaliser le patrimoine remarquable de l'ensemble Jeanne Hachette – Marat – Voltaire :

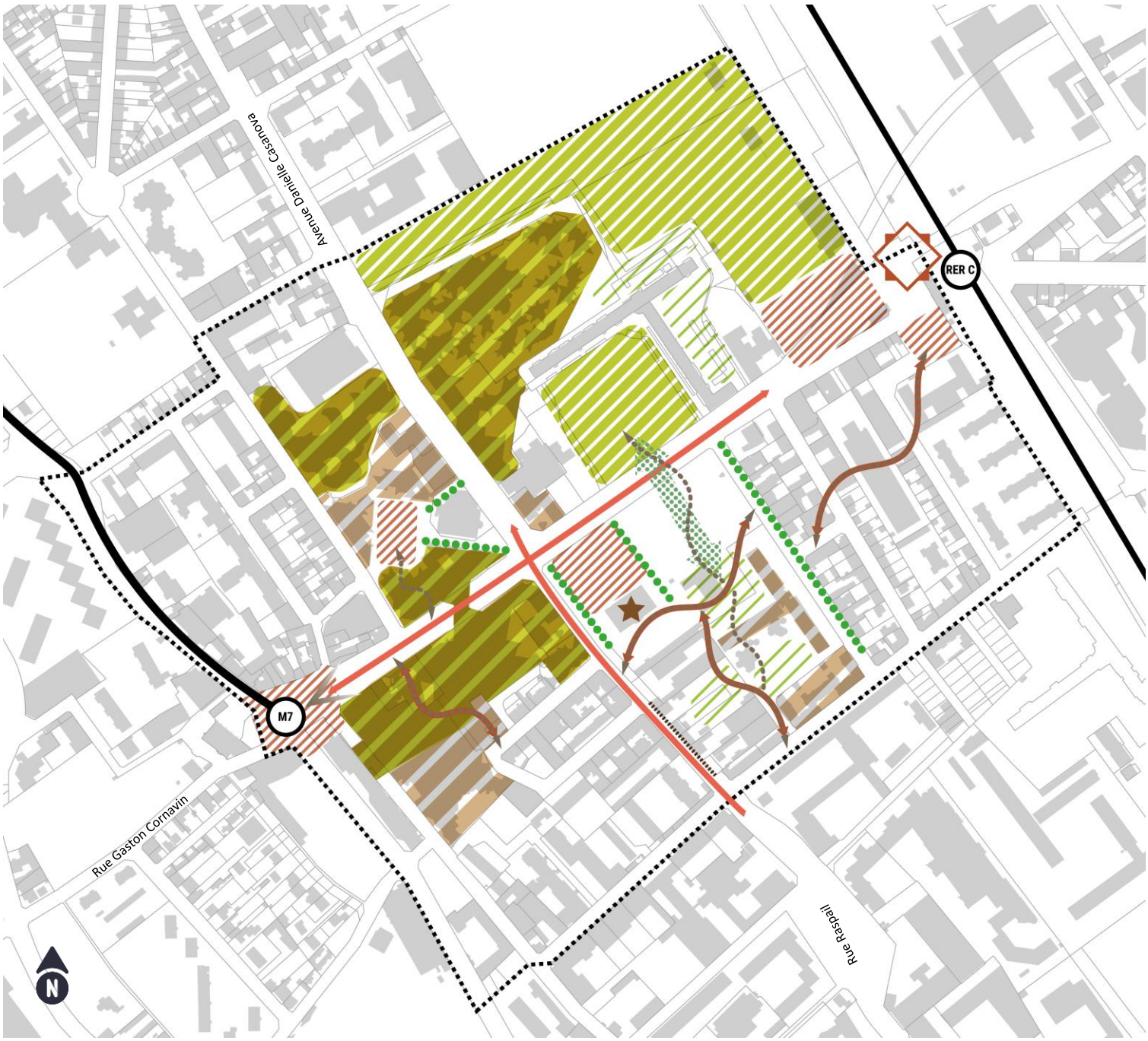
L'ensemble Jeanne Hachette Marat Voltaire, malgré le caractère remarquable de son architecture, ne répond plus aux pratiques et besoins actuels (manque de continuité du linéaire commercial, rapport étriqué à l'espace public du fait de son statut de "galerie"). Depuis 20 ans, la Ville tente de le transformer.

La création d'un pôle unique d'accueil, regroupant les services municipaux accueillant du public, répond à l'objectif de redynamisation du centre, par l'afflux d'usagers qu'il va générer, ainsi de requalification, par les travaux à réaliser.

La revitalisation du centre passera également par :

- le réinvestissement du Pont Lénine, et l'amélioration de sa transparence ;
- le traitement du passage Voltaire, pour améliorer sa visibilité et réduire les mésusages ;
- la requalification de la place Gérard Philipe, axe majeur de liaison entre le centre Jeanne Hachette et l'esplanade de la Mairie, par la mise en valeur des locaux en rez-de-chaussée, l'intensification végétale et la mise en accessibilité des accès ;
- la requalification du passage du Four, par le déploiement de nouvelles activités ouvertes sur la rue, et la sécurisation des accès aux réserves ;
- la revalorisation de la rue Marat, de l'accès au métro et au centre commercial.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Continuité verte et écologiques à conforter ou créer
- Espace à préserver ou à végétaliser (cœurs d'îlot, espace vert des grandes résidences, …)
- Espace de jardins sur dalle/terrasses à préserver ou végétaliser
- Espace vert existants à restaurer / protéger
- Alignement d'arbres, continuité verte, …, à maintenir ou créer

Paysage / Formes urbaines

- Bâtiment à préserver
- Vue à préserver, à créer, ou à mettre en valeur
- Ensemble urbain remarquable à protéger ou à valoriser
- Principe de perméabilité
- Linéaire de rue ancienne à protéger ou à valoriser

Mobilités / Espaces publics

- Espace public à créer ou à requalifier
- Voie à requalifier
- Principe de liaison à créer
- Entrée de ville, de site, à valoriser, développer ou qualifier

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne métro 7
- RER C

Contexte :

Le site concerné par le périmètre de l'OAP correspond à l'emprise du centre commercial « Quais d'Ivry » sur environ 4,84 hectares.

Situé dans le quartier Ivry-Port, délimité par le périphérique et la Seine, le site s'inscrit dans un territoire en mutation marquée par de nombreux projets d'aménagement et de transports. Face à cette dynamique de projets, le modèle urbain et commercial du centre commercial « Quais d'Ivry » est aujourd'hui inadapté. Néanmoins, ce site constitue encore une polarité commerciale importante à l'échelle du quartier et au-delà.

Objectifs :

Une offre commerciale à maintenir et réadapter et une forme urbaine à requalifier

Cet ensemble (conçu dans les années 1970 et livré en 1981) accueille un hypermarché, des commerces de détail, une station-service ainsi qu'un parking d'environ 2 350 places.

Il se distingue par sa monofonctionnalité et sa spécialisation exclusive dans le domaine commercial, ne répondant plus aux tendances actuelles de consommation. Son urbanisme sur dalle, composée d'un socle unique aux dimensions importantes, associé au caractère routier très marqué du secteur entraîne un manque de connexion au tissu environnant et enclave le site par rapport à son environnement proche. Le centre commercial subit depuis plusieurs années une perte d'attractivité qui se traduit notamment par un fort taux de vacances des locaux commerciaux et une fréquentation en baisse.

Parti d'aménagement :

Le site se doit d'être réaménagé, l'enjeu étant de faire émerger un nouveau quartier, accueillant, en lien avec son contexte urbain et la Seine, améliorant le cadre de vie des Ivryens et contribuant à répondre aux besoins en logements de la Métropole.
La galerie marchande doit céder la place à un cœur de quartier commerçant à ciel ouvert, composé d'un nouveau maillage, d'espaces publics végétalisés et principalement dédiés aux modes doux, ainsi que des rez-de-chaussée actifs (commerces et services). Le renouvellement du secteur doit également prévoir une offre d'habitat variée (y compris avec des logements sociaux) et des activités économiques. Le projet intègrera le redéveloppement de l'hypermarché sur une surface plus réduite.
Le nouveau maillage d'espaces publics à développer doit permettre d'ouvrir le grand îlot entre les rues Vanzuppe et Westermeyer, et de trouver de nouvelles traversées et connexions entre la Seine et les quartiers voisins.

Les 4 enjeux pour le nouveau quartier Quai d'Ivry :
Un quartier passant :

- S'ouvrir vers la Seine, via un axe dominant qui fait le lien des rives du faisceau ferroviaire vers les quais de Seine ;
- Tisser de nouveaux liens piétons, s'inscrire dans le remaillage des îlots mis en œuvre sur la ZAC Ivry Confluences ;
- Ouvrir le quartier sur la ville, retrouver le sol, niveau de référence de l'espace public et de la ville ;
- Imaginer de nouveaux lieux publics piétons, offrir de nouveaux espaces publics qualitatifs aux ivryens avec une place animée et un parc végétalisé en pleine terre.

Un quartier durable :

- S'ouvrir à l'air libre, et créer des percées permettant le bon écoulement du vent et des eaux pour un quartier plus résilient ;
- Désimperméabiliser et végétaliser massivement le site ;
- Retrouver de la pleine terre et intégrer le végétal a plusieurs échelles pour lutter contre les ilots de chaleur.

Un quartier actif :

- Développer la ville plurielle, passer du bâti 100% commercial à un nouveau quartier mixte mêlant activités commerciales, économiques et de loisirs ;
- Réadapter l'écosystème commercial, envisager les commerces de demain, adaptés au contexte et aux nouveaux modes de consommation.

Un quartier habité :

- Tirer parti et amplifier les situations urbaines : Au débouché du Pont Nelson Mandela, assumer une entrée de ville marquante avec un effet signal
- Rythmer la rue Westermeyer de l'entrée de ville au tissu faubourien. Retrouver progressivement des hauteurs modérées à proximité du tissu faubourien au carrefour de la rue Jean-Jacques Rousseau ;
- Proposer un parc habité en cœur de quartier qui puisse profiter du calme et de vues dégagées ;
- Intégrer les imbrications avec l'existant : Proposer une réhabilitation de l'existant pour l'ilot Fauconnières qui conserve l'imbrication des volumes.

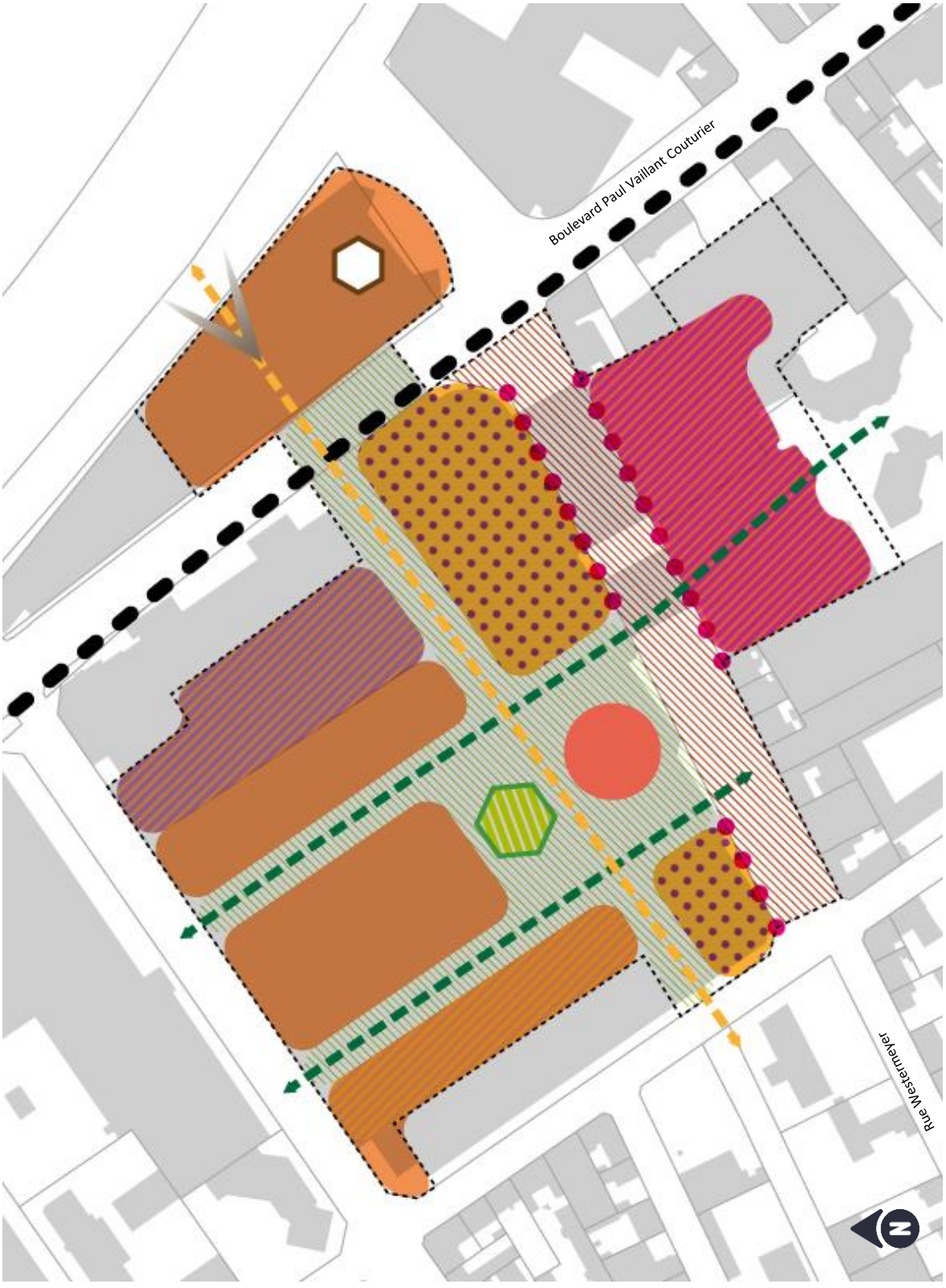
Programmation :

Le projet a vocation à développer environ 118 000 m² de surface de plancher (SdP), répartis entre :

- Logements familiaux : environ 75 000 m² de SdP) dont :
  - 33% de logements locatifs sociaux ;
  - 67% de logements en accession, dont 20% en bail réel solidaire (BRS).
- Hébergements spécifiques environ 20 000 m² de SdP ;
- Commerces et services (hors hypermarché) : environ 5000 m² de SdP ;
- Hypermarché : environ 9000m² de SdP ;
- Autres activités économiques : environ 9000m² de SdP.

L'implantation d'équipements et services d'intérêt collectif sera également possible, mais dans la limite du plafond de construction fixé ci-dessus.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Square végétalisé de pleine terre

Retrouver de la peine terre et intégré du végétal à plusieurs échelles pour lutter contre les îlots de chaleur, et favoriser les écoulements des vents et des eaux

Économie et commerces

Envisager les commerces de demain sur un linéaire de façade à dominante active en rez-de-chaussée

Localisation du secteur de l'hypermarché

Localisation du secteur d'activité

Mobilités / Espaces publics

Ouvrir vers la Seine un axe dominant à mobilités actives

Tisser un nouveau maillage piéton et s'inscrire dans le remaillage en îlots du secteur

Apaiser et réaménager l'espace public et la voirie

Offrir un nouvel espace public avec une place animée

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Projet M10

Logements / Équipements / Projets

Programmation à dominante de logements

Programmation mixite

Réhabilitation de bâtiment existant

Paysage / Formes urbaines

Principe d'aménagement d'un Belvédère

Bâtiment signal pour une entrée de ville marquante

JUVISY-SUR-ORGE

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Situé à proximité de la gare RER le secteur Pasteur est en continuité urbaine avec la commune voisine.

Le tissu urbain actuel se compose d'une diversité de formes bâties et d'époques, façonnant un secteur hétéroclite.

Objectifs :

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire, l'OAP vise à orienter l'aménagement de ce secteur afin de :

- Engager la rénovation urbaine du quartier par une action globale sur l'habitat dégradé
- Maintenir une présence commerciale de proximité
- Repenser le maillage viaire et requalifier les espaces publics pour faciliter les déplacements
- Lutter contre les nuisances, notamment sonores

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- La création de 500 logements
- La valorisation des linéaires commerciaux
- L'implantation de nouveaux équipements
- L'intégration d'aménagements paysagers
- L'élargissement des voiries étroites

Parti d'aménagement :

Dans un premier temps, l'OAP permet de réaliser de nouvelle opération mixte en :

- Permettre le renouvellement urbain par la création de nouveaux logements, et répondre aux besoins en équipements qui pourront générés par l'arrivés de nouveaux habitants
- Requalifier et revitaliser les linéaires commerciaux existants
- Requalifier l'îlot Semard face à la gare par une opération d'envergure

Dans un second temps, l'OAP permet de requalifier les espaces publics et paysagers en :

Élargir les voiries structurantes et notamment la rue Wurtz et l'avenue Condorcet

Améliorer les déplacements doux par l'élargissement des voiries étroites

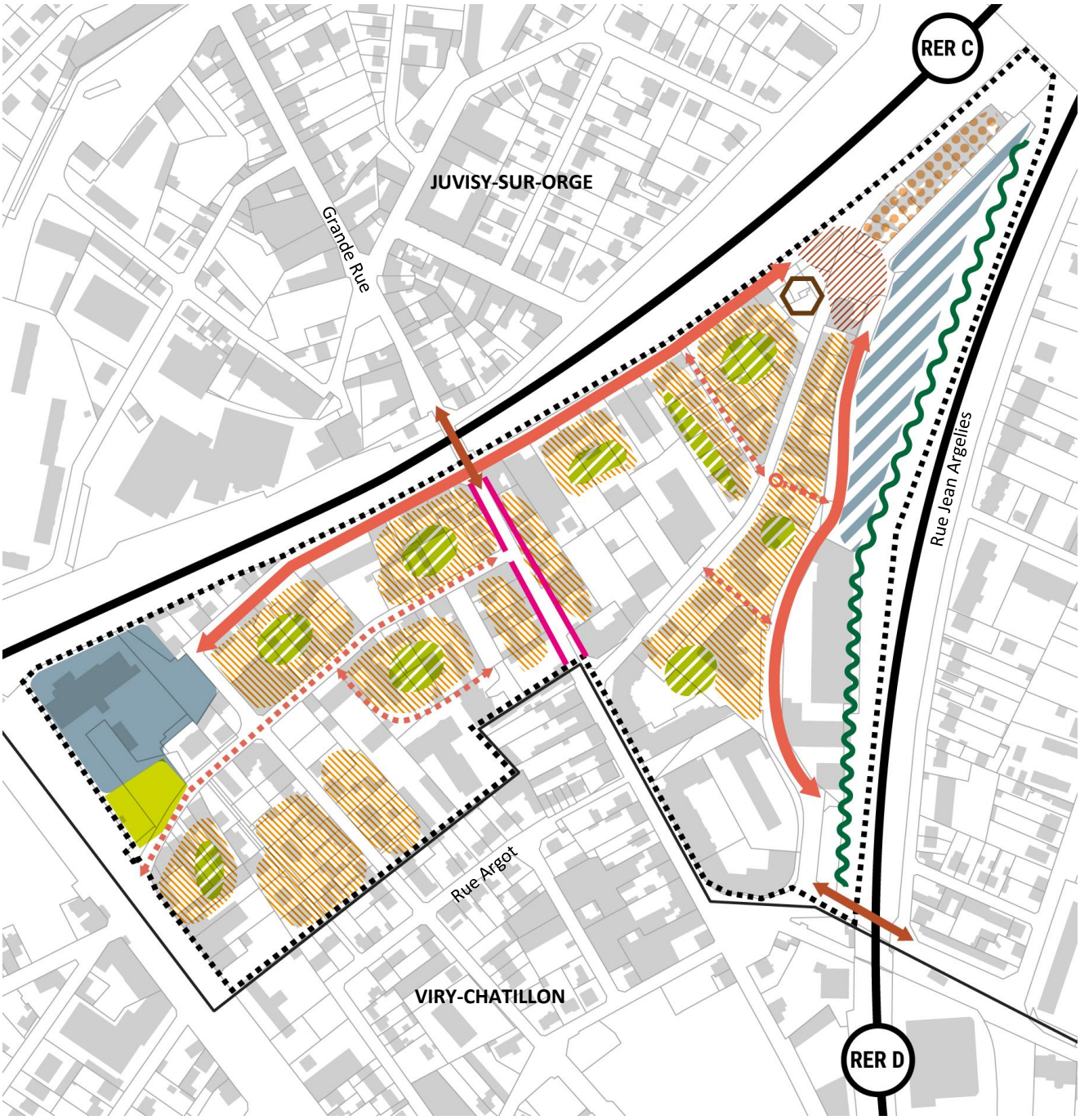
Sécuriser les franchissements piétons situés au niveau des franchissements ferrées

Intégrer des aménagements paysagers dans le cadre des futures opérations

Enfin, dans un dernier temps, l'OAP permet de prémunir des nuisances sonores en :

- Implanter les nouveaux bâtiments de façon à créer des façades urbaines
- L'isolation phonique des bâtiments le long des voies ferrées sera primordiale

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Requalification de l'îlot Sémard face à la gare
- Renouveler le parc existant par des opérations qualitatives répondant aux critères énergétiques actuelles
- Garantir un secteur d'équipement à proximité de la gare
- Assurer mes besoins futurs de l'école élémentaire Edmond Michelet

Économie et commerces

- Privilégier des rez-de-chaussée actifs

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Préserver le square
- Conserver des espaces de pleines terres, supports d'îlots de fraîcheur (localisation indicative)

Paysage / Formes urbaines

- Bâtiment signal
- Assurer une transition paysagère ou bâtie pour limiter les nuisances sonores de la voie ferrée

Mobilités / Espaces publics

- Requalifier et élargir l'espace public autour de la place
- Améliorer les déplacements doux par l'élargissement des voiries étroites
- Requalifier et élargir les voies structurantes afin d'améliorer les déplacements doux vers la gare
- Assurer un maillage viaire en prolongation de la rue Bara
- Sécuriser les franchissements piétons situés au niveau des franchissements ferrées

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C
- Ligne RER D

Contexte :

À proximité du futur trame T7, ce secteur se voit requalifié dans le but de préserver ces qualités tout en permettant son développement urbain.

Objectifs :

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire, l'OAP vise à orienter l'aménagement de ce secteur afin de :

- Permettre l'évolution de cet îlot
- Conserver le parking
- Repenser le maillage viaire et requalifier les espaces publics pour faciliter les déplacements

Parti d'aménagement :

L'OAP a pour principe d'aménagement de :

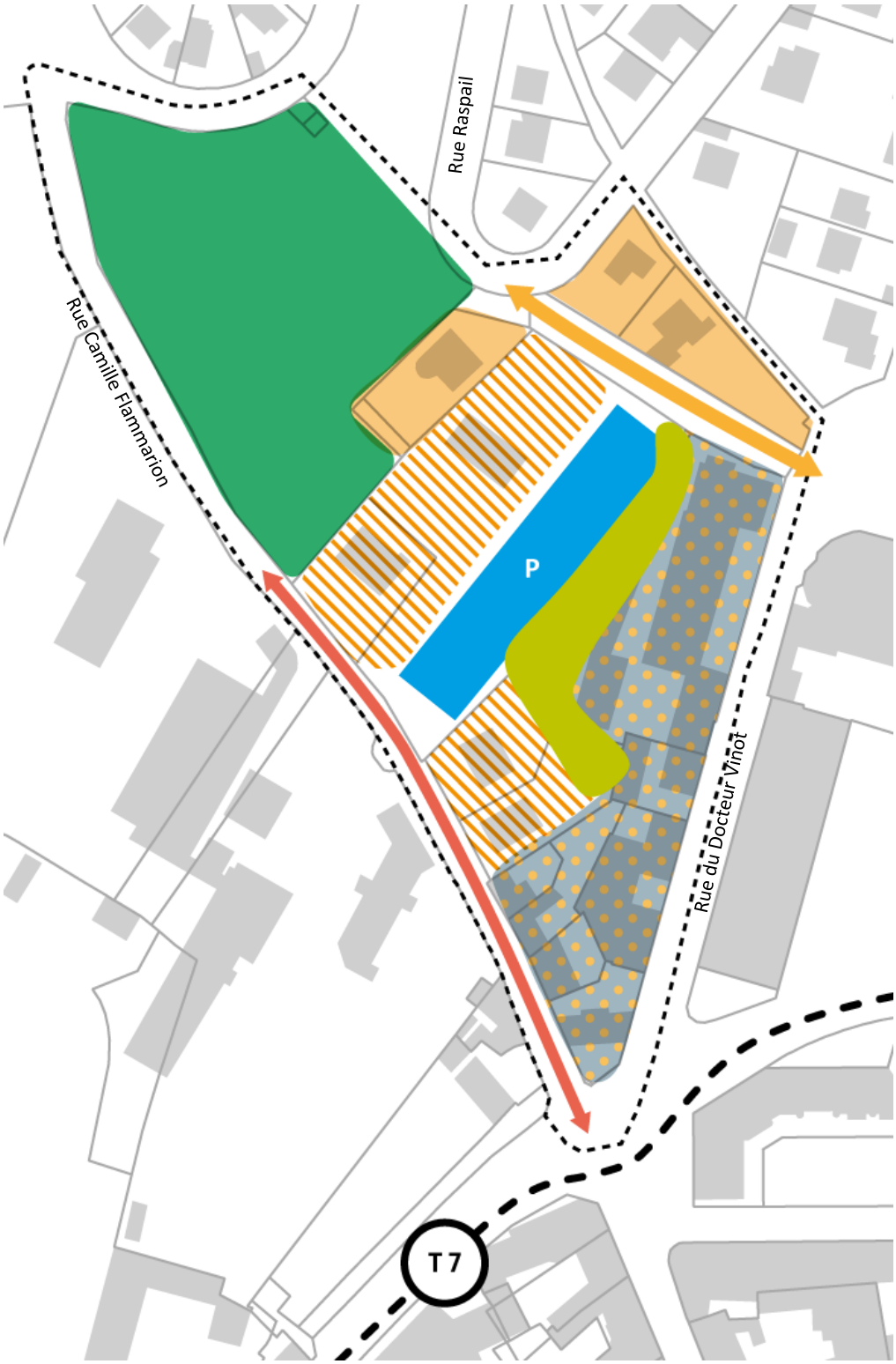
- Permettre le renouvellement urbain par la création de nouveaux logements et/ou d'équipements
- Améliorer les déplacements doux par l'élargissement des voiries étroites
- Intégrer des aménagements paysagers dans le cadre des futures opérations

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- La création de 70 logements
- La création d'équipements
- La préservation d'espace vert
- La requalification de voie

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Préserver l'habitat individuel
- Permettre l'évolution de ces secteurs par des opérations d'habitat ou d'équipements en conservant des espaces boisés et de pleine terre
- Secteur mixte équipement/logement

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Préserver le Parc aux oiseaux
- Conserver un cœur d'îlot végétalisé

Mobilités / Espaces publics

- Requalifier et élargir la rue Camille Flammarion
- Conserver la liaison douce par l'escalier des Cent-Marches
- Maintenir l'emprise du parc de stationnement

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Projet ligne tramway T7

LE KREMLIN-BICÊTRE

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Le secteur de projet est situé en entrée de ville sud-ouest, à proximité de la nouvelle station de métro M14 Hôpital Bicêtre.

Ce positionnement stratégique implique une refonte du secteur pour en tirer tout son potentiel.

Objectifs :

- Recréer une vie de quartier
- Requalifier l'espace public
- Apaiser le secteur
- Végétaliser en cœur d'ilot

Programmation :

- Objectif de minimum 950 logements, dont 30% minimum à l'échelle de l'opération
- Commerces
- Équipements

Parti d'aménagement :

Une haute qualité d'usage

Habiter en rez-de-chaussée :

Un grand linéaire de rez-de-chaussée sera occupé par des logements ; il convient donc de promouvoir l'habitabilité des rez-de-chaussée et permettre aux habitants de ne plus subir le contact avec les espaces de vie collective (placette, rue, venelle, etc.) mais au contraire d'y trouver des usages.

Le traitement de la lisière sur rue doit donc être anticipé et le dispositif se doit d'être précis. Chaque logement bénéficiera d'un recul suffisant vis-à-vis de l'espace public. Ce traitement varie selon les secteurs (cf. schémas ci-après) :

- 1 : Côté sud de la rue Schumann, les deux côtés de la rue de l'Avenir, côté nord de l'avenue Charles Gide (uniquement le tronçon situé entre la rue de la Réunion et la rue Robert Schumann) et côté est de la rue Marcel Sembat :
  - Alignement ou recul par rapport à l'alignement de 3 mètres minimum
  - une partie de ce recul sera « absorbé » par un traitement en creux du rez-de-chaussée sous forme de loggia
  - aux étages, les balcons viendront de préférence jusqu'à l'alignement
- 2 : Côté nord de la rue Schumann, côté ouest de la rue de la Réunion, côté sud de l'avenue Charles Gide :
  - Alignement ou recul par rapport à l'alignement de 3 mètres minimum
  - en cas d'absence de loggia en rez-de-chaussée, un auvent de 1,40 mètres minimum sera installé
  - aux étages, les balcons viendront de préférence jusqu'à l'alignement

- 3 : Côté est de la rue de la Réunion :
  - Alignement ou recul par rapport à l'alignement de 3 mètres minimum
  - une partie de ce recul sera « absorbé » par un traitement en creux du rez-de-chaussée sous forme de loggia
  - aux étages, les balcons pourront déborder sur le domaine public (dans le respect des dispositions des règlements de voirie en vigueur)
- 4 : Côté Est de la rue Gabriel Péri (uniquement le tronçon situé entre l'avenue Charles Gide et la Villa Candiotti) :
  - Alignement ou recul par rapport à l'alignement de 3 mètres minimum

La solution de rez-de-chaussée surélevé sera recherchée quand une rampe peut être implantée en cœur d'îlot pour l'accès principal. Une bande plantée de minimum 0,70 mètre sera imposée systématiquement dans la partie de la bande de recul en contact avec l'espace public. Tous les logements en rez-de-chaussée sur rue auront de préférence un accès privatif direct par un portillon.

Le prolongement des logements à l'extérieur :

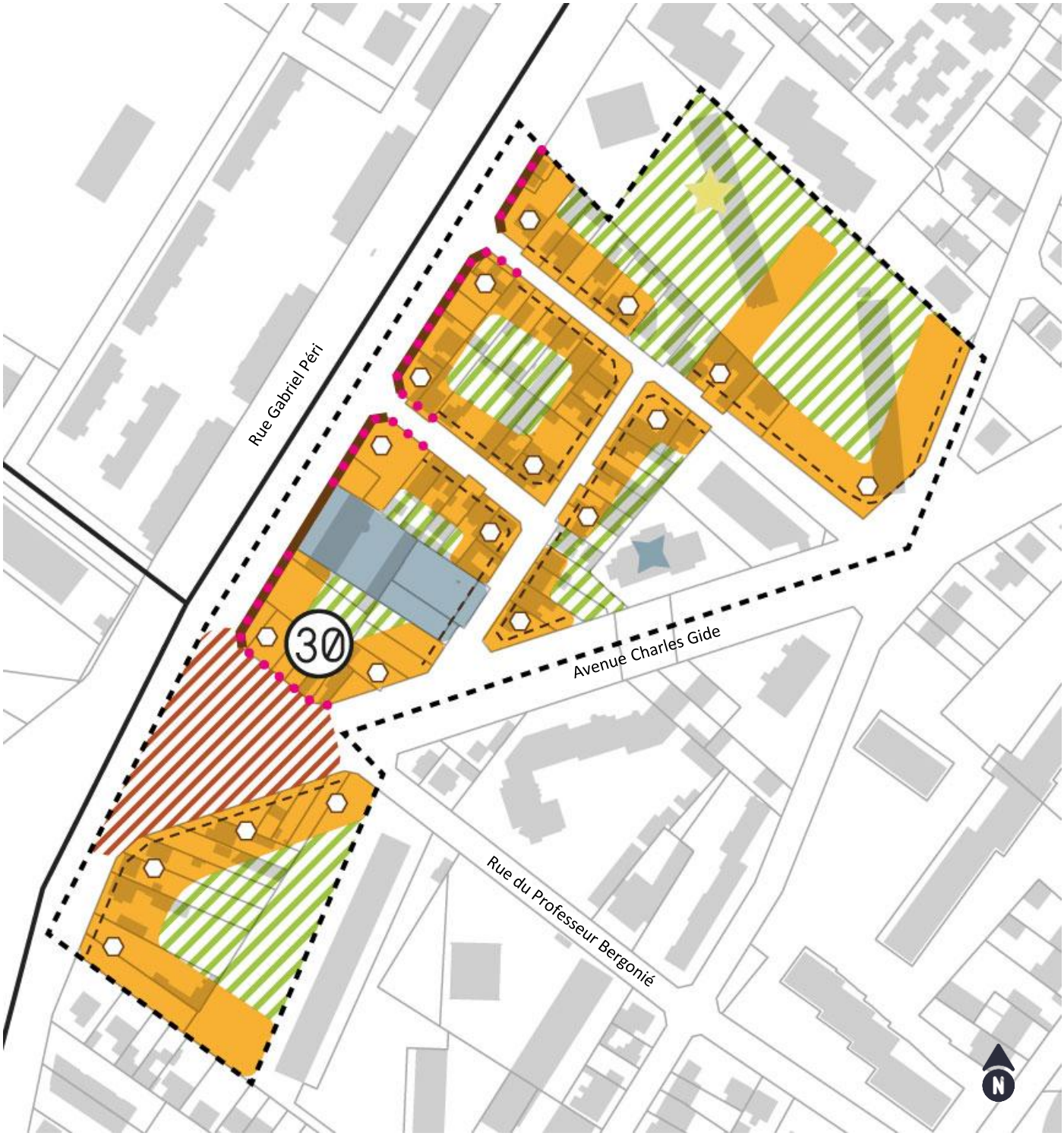
D'une manière générale, les espaces extérieurs qu'ils soient sous la forme de balcons, terrasses ou loggias auront des dimensions permettant, de préférence, l'implantation d'une table et de deux chaises. Ils chercheront en priorité les orientations Sud et Ouest.

Habiter les combles et les toits :

Dans le traitement des attiques, les typologies de duplex devront permettre des hauteurs confortables, en exploitant le volume des combles. Les toitures pourront être conçues comme un espace extérieur appropriable, à la manière des « altanas » italiennes : terrasse accrochée à une toiture à pente, jardin suspendu, etc.

Les espaces végétalisés sur dalle, en toiture terrasse et les murs végétalisés sont compris dans le calcul des obligations de réalisation d'espaces verts

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Localisation préférentielle des constructions

Équipements publics : commissariat

Équipement scolaire possible

Quartier à dominante résidentielle : augmentation / diversification de l'offre de logements, avec une part affectée à du logement locatif social (30% minimum à l'échelle de l'opération)

Paysages / Patrimoine / Formes urbaines

Implantation en recul de 3 mètres ou à l'alignement

Front bâti le long de l'avenue Gabriel Péri

Principe d'implantation d'immeubles hauts (H = R+10 maximum)

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Le point d'entrée du « Ruban vert » : création de cœur d'ilots verts offrant des espaces de respiration ouverts et généreux

Économie / Commerces

Aménagement d'un local commercial participant à l'animation urbaine de l'angle de rue

Espace d'agriculture urbaine (espace vert pédagogique)

Mobilités / Coupures urbaines

Traitement qualitatif de l'espace public : aménagement d'un parvis piéton plein sud, et rationalisation du carrefour

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

À proximité du métro M7 Le Kremlin-Bicêtre, le secteur de projet encadre le renouvellement urbain d'un secteur enclavé et peu qualitatif.

Objectifs :

Restructurer et mettre en valeur le cœur d'ilot Lech Walesa en intégrant les principes d'un éco-quartier

- Végétaliser le secteur
- Développer une nouvelle offre de logements
- Réorganiser les déplacements

Programmation :

- Logements : fourchette de production allant de 40 à 150 logements *(chiffres basés sur les scénarios avec géothermie issus de l'étude d'octobre 2023 réalisée par d'Atelier Silhouette Urbaine)*
- Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le plan de mixité, les opérations de logements d'une surface de plancher supérieure à 1000 m² doivent comprendre une part d'au moins 30 % de logements locatifs sociaux.

Parti d'aménagement :

Des formes urbaines bien intégrées à l'existant :

- Emprise limitée du bâti
- Hauteurs maximales comprises entre R+1 et R+3
- Prospects resserrés entre les nouvelles constructions (entre 8 et 13m)
- Recul vis-à-vis des immeubles existants

Une plus grande mixité des usages :

- Quartier à dominante résidentielle : construction d'habitat intermédiaire, entre maisons individuelles et petits collectifs
- Création de locaux d'activités et possible implantation d'un service public ou collectif d'intérêt général ou d'une central réseau de chaleur

Un cadre paysager de qualité :

- Compacité des formes urbaines pour maintenir d'avantage d'espaces libres
- Extension du square existant
- Aménagement des venelles paysagères
- Création de jardins privatifs
- Traitement de la cinquième façade (perception depuis les immeubles environnent)

La priorité donnée aux circulations douces :

- Desserte et ouverture de l'îlot par des venelles piétonnes
- Limiter la circulation automobile dans le quartier
- Gestion centralisée du stationnement enterré

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Localisation préférentielle des constructions

Possible implantation d'un service public ou collectif d'intérêt général ou d'une central réseau de chaleur

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Le point d'entrée du « Ruban vert » : création de cœur d'ilots verts offrant des espaces de respiration ouverts et généreux

Mobilités / Coupures urbaines

Limiter la circulation automobile dans le quartier

Desserte et ouverture de l'îlot par des venelles piétonnes

Aménagement de venelles paysagères

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

Dans le cadre de la réalisation du réseau de transport Grand Paris Express, la ligne 14 a été prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly et dessert la station Kremlin-Bicêtre Hôpital.

L'aménagement du pole gare est l'occasion de définir un projet urbain ambitieux et qualitatif, dans la dynamique métropolitaine du Grand Paris.

Programmation :

- Programmation mixte, logements et activités, avec des commerces en rez-de-chaussée
- La hauteur maximale autorisée est fixée à la côte 104 NGF (mis à part l'immeuble signal)
- L'épaisseur des bâtiments ne pourra pas excéder 19 mètres
- Programmation hospitalière
- Interdiction de rideaux pleins au profit de grilles intégrées à l'intérieur du commerce
- Interdiction Dark Kitchen

Objectifs :

- Refonte de l'espace public
- Développer une nouvelle offre de logements
- Développer une nouvelle offre de commerces et de services
- Développer une nouvelle offre d'équipements
- Produire un minimum de 200 logements

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Programmation mixte : logements, activités, avec commerces en rez-de-chaussée (côte 104 NGF)

Possible implantation d'un service public ou collectif d'intérêt général ou d'une central réseau de chaleur

Mobilités / Coupures urbaines

Aménagement du parvis et de la gare/pôle multimodal

Aménagement de la rue Séverine

Favoriser les liaisons

Paysages / Patrimoine / Formes urbaines

Immeuble signal atteignant au maximum la côte 132 NGF

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Métro M14

Contexte :

Situé en cœur de ville, à proximité immédiate de la mairie et de l'hôpital, le secteur de projet encadre le renouvellement urbain du secteur aujourd'hui peu qualitatif et dessué.

Objectifs :

- Refonte de l'espace public
- Développer une nouvelle offre de logements
- Développer une nouvelle offre de commerces et de services
- Développer une nouvelle offre d'équipements
- Végétaliser le secteur

Programmation :

- Objectif de minimum 65 logements
- Équipement
- Commerces

Une hauteur maximale de 18 mètres est autorisée.

Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le plan de mixité, les opérations de logements d'une surface de plancher supérieure à 1000 m² doivent comprendre une part d'au moins 30 % de logements locatifs sociaux.

Parti d'aménagement :

Une "mise en scène" de l'angle Rossel/Leclerc et un continuum bâti et épannelé sur la rue du Général Leclerc :

- continuité bâtie le long de la rue Leclerc et redéfinition d'un nouvel alignement au regard des limites parcellaires actuelles / implantation des constructions à l'alignement
- hauteurs graduées par rapport aux constructions basses existantes

Une diversité des fonctions préservée :

- augmentation et diversification de l'offre en logements, avec une part affectée à du logement social
- aménagement d'un local commercial participant à l'animation urbaine de l'angle de rue
- maintien sur site de l'école maternelle Jean Zay et réalisation d'une école élémentaire associée en contiguïté

Une qualité environnementale et paysagère :

- création d'un cœur d'ilot paysager offrant des espaces de respiration et plantés, avec 80 cm minimum de terre pour les espaces végétalisés sur dalle
- traitement qualitatif de l'espace public
- proposer des dispositifs particuliers de végétalisation de l'architecture (toiture, façades, balcons, terrasses, etc.) sur chaque opération en contact avec le projet de Ruban Vert

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Localisation préférentielle des constructions (Hauteur graduée par rapport aux constructions basses existantes)

Maintien sur site de l'école maternelle Jean Zay et réalisation d'une école élémentaire associée en contiguïté (emplacement indicatif)

Paysages / Patrimoine / Formes urbaines

Continuité bâtie le long de la rue et redéfinition d'un nouvel alignement au regard des limites parcellaires actuelles / Implantation des constructions à l'alignement

Bâtiment plus haut autorisé (Hauteur graduée par rapport aux constructions basses existantes)

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Création d'un cœur d'îlot paysager offrant des espaces de respiration plantés

Proposer des dispositifs particuliers de végétalisation de l'architecture sur chaque opération en contact avec le projet Ruban Vert

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Économie / Commerces

Aménagement d'un local commercial participant à l'animation urbaine de l'angle de rue

Mobilités / Coupures urbaines

Traitement qualitatif de l'espace public

Création d'une sente piétonne traversant l'ilot entre l'école étendue et la zone de logement)

L'HAY-LES-ROSES

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Le choix a été fait d'étendre le périmètre jusqu'à l'emprise de l'autoroute, afin qu'il franchisse le Boulevard Paul Vaillant Couturier en direction du marché de L'Haÿ-les-Roses et de la future médiathèque. Cette décision marque la volonté communale de mieux connecter les quartiers Est à un centre-ville élargi, dynamique et rénové.

Objectifs :

L'orientation d'aménagement et de programmation définie pour le centre-ville a pour objectif de renforcer son rôle fédérateur entre les quartiers. A travers la diversité des fonctions qu'il accueille et qu'il doit accueillir à l'avenir, le centre-ville doit constituer un lieu d'échange et de convivialité.

Programmation :

L'OAP développe un projet global et cohérent, qui intègre le traitement des délaissés d'autoroutes, la requalification des grands axes, ainsi que la création de liaisons piétonnes, notamment la promenade de la Vanne et les cheminements piétons reliant le groupe scolaire du centre et l'Hôtel de Ville au parc départemental de la Roseraie.

L'OAP identifie également sur les secteurs de requalification urbaine un potentiel de nouveaux logements à créer qui va contribuer au renforcement de la vitalité du centre-ville.

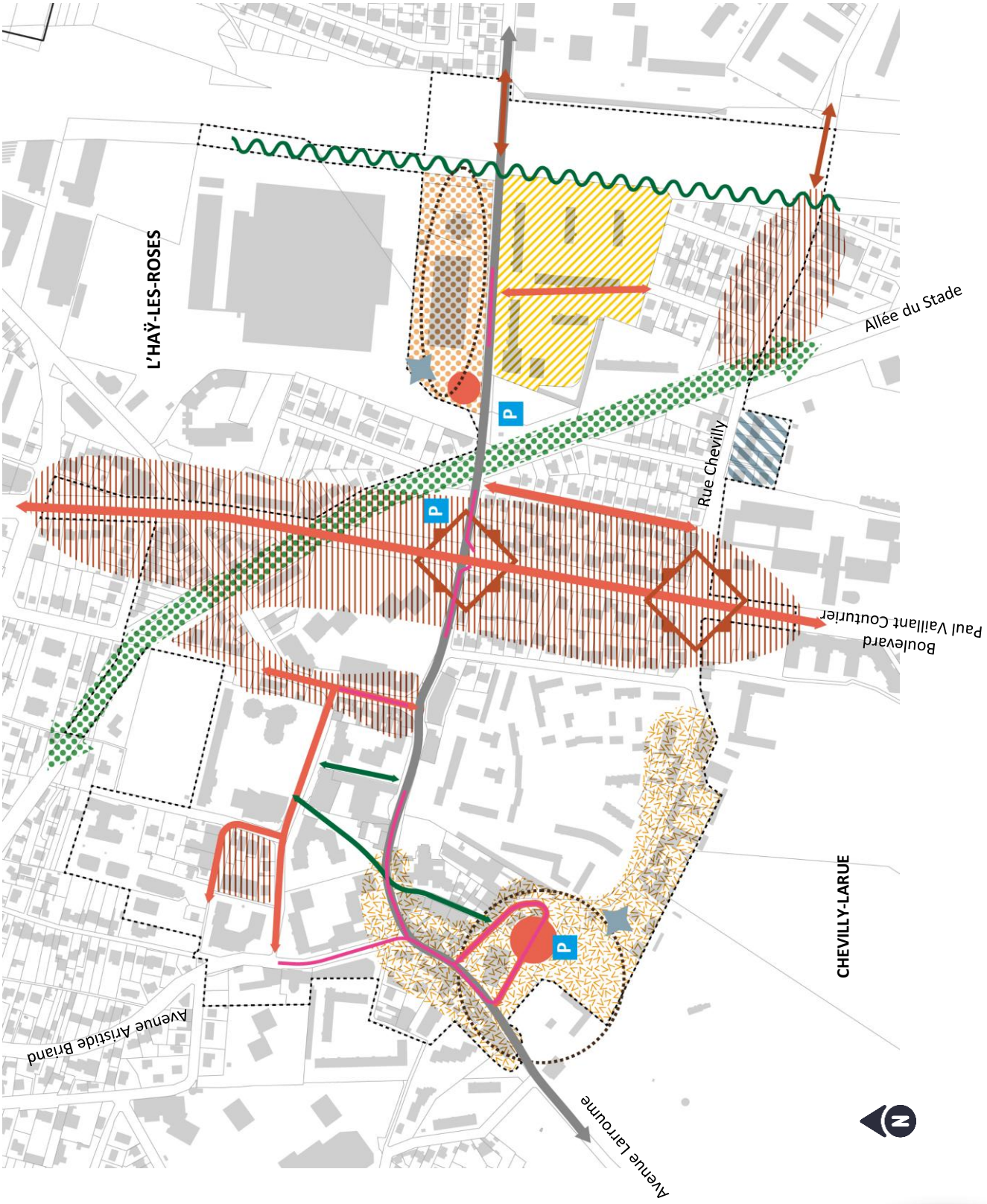
Programmation :
- Opération et concession Cœur de Ville : 9 350 m² SDP logements ;
- Opération et concession Locarno : 15 200 m² SDP logements.

Parti d'aménagement :

Les orientations définies visent à redonner au centre-ville sa fonction de « centre à vivre », accessible à l'ensemble des L'Haÿssiens, à travers :

- La poursuite des programmes d'aménagement et de constructions prévus dans le cadre de la réhabilitation des concessions d'aménagement Cœur de Ville et Locarno,
- l'aménagement d'une place publique, la place de la Roseraie, où un parc de stationnement public sera aménagé en souterrain,
- la requalification des espaces bâtis principalement autour du cœur de Ville, de la rue Dispan, de la rue Jean Jaurès, du boulevard Paul Vaillant Couturier et d'une partie de la rue de Chevilly,
- la redynamisation du site Locarno avec la réalisation d'une nouvelle halle de marché et d'une nouvelle médiathèque,
- le renforcement des commerces autour de la place de l'église, de l'Avenue Aristide Briand, de la rue Jaurès, de la rue Dispan et de l'avenue Thirard,
- La requalification et le recalibrage de la rue Thirard afin de renforcer l'axe reliant le centre-ville à la station de métro de L'Haÿ-les-Roses,
- L'amélioration des mobilités urbaines par la requalification des voiries, des sentes piétonnes et des espaces de promenade,
- Favoriser la nature en ville par l'aménagement d'espaces paysagers et la plantation d'arbres sur le domaine public.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Secteur de rénovation du patrimoine social
- Requalification et redynamisation du site Locarno (concession d'Aménagement Locarno)
- Secteur de requalification urbaine des terrains bâtis du cœur de ville
- Équipements publics à créer
- Secteur d'extension potentielle de la zone d'équipements publics (complexe L'Haÿette)

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Aménagement de la promenade de la vanne (coulée verte)

Mobilités / Espaces publics

- Cheminement piéton en Cœur de ville à requalifier
- Voies à requalifier
- Secteurs de requalification urbaine des terrains bâtis du boulevard Paul vaillant Couturier et de ses abords, du secteur de la rue Dispan et de la pointe du calvaire, de la rue de chevilly et de la rue des Jardins
- Axe structurant à l'échelle de la ville connectant les différentes polarités : le RER B, le centre-ville et la station de métro L'Haÿ-les-Roses
- Création de places publiques
- Entrées de ville à valoriser
- Traitement des franchissements sous l'autoroute A6
- P — Offre de parking public à conforter

Paysage / Formes urbaines

- Traitement des délaissés d'autoroute
- Concessions d'aménagement Cœur de Ville et Locarno

Économie et commerces

- Renforcer les commerces en centre-ville

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Contexte :

Ce quartier est situé en limite sud-ouest de la commune. Créé dans les années 60, il est caractéristique des secteurs d'habitat collectif de cette époque : une emprise foncière très vaste, la construction de logements sous forme de barres et de tours et des espaces extérieurs peu valorisés et mal organisés.

Objectifs :

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) traduit la volonté d'engager, dans le cadre d'une réflexion globale, une requalification urbaine, organisée autour de l'aménagement de nouveaux accès afin de désenclaver le quartier.

Programmation :

Le schéma d'orientation sur ce secteur propose de redonner une attractivité au quartier en s'appuyant notamment sur le périmètre de ZAC créé à cet effet. Pour cela, il est prévu de l'ouvrir davantage sur le reste du territoire communal, de le raccorder aux espaces de promenade de la Bièvre, d'en améliorer le fonctionnement, de rééquilibrer la mixité sociale et de relancer la dynamique commerciale et de services.

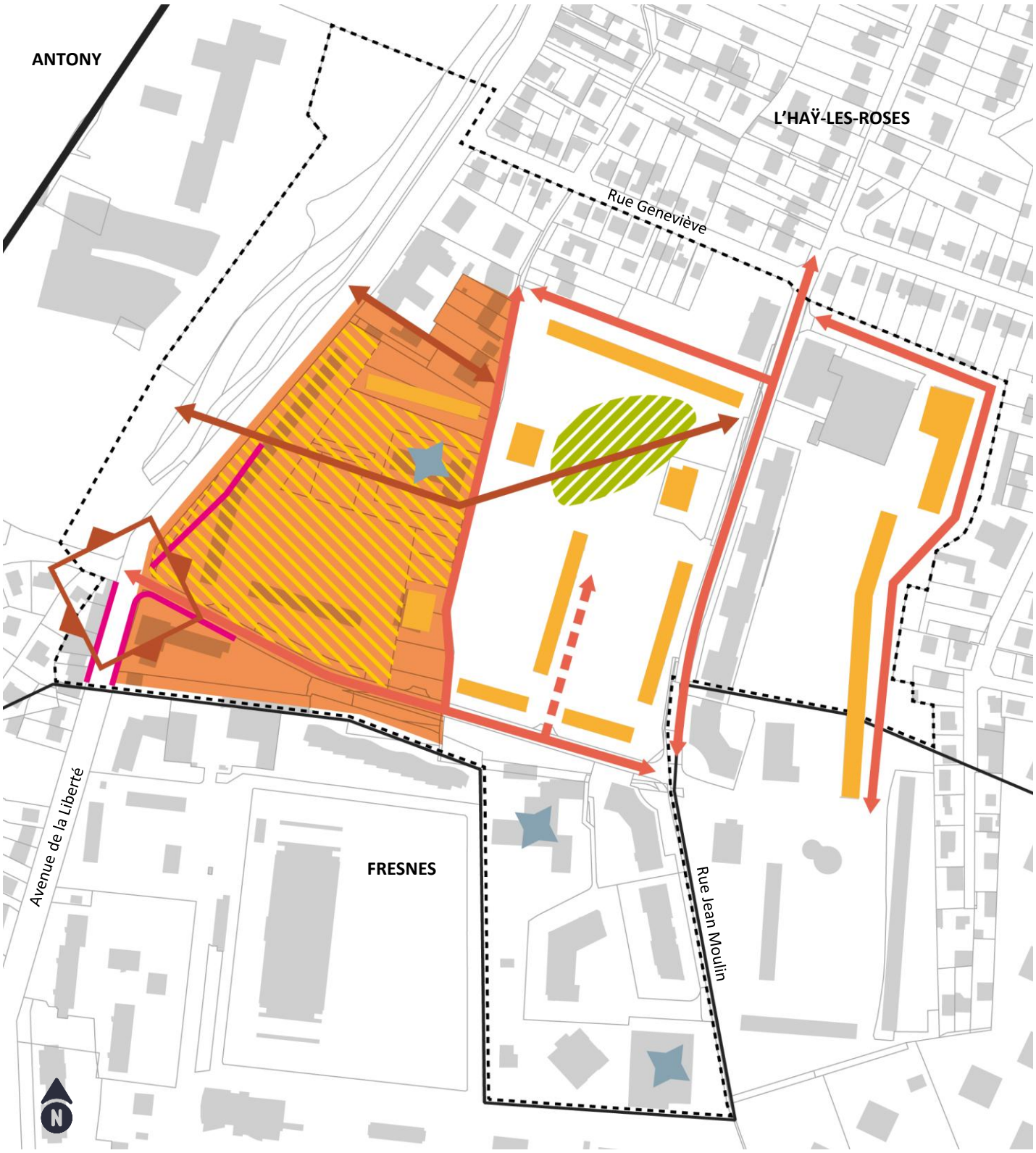
Programmation : 18 745m² de SDP de logements

Parti d'aménagement :

Il s'appuie sur les axes suivants :

- Le traitement des espaces publics : la recomposition des espaces et des cheminements en cœurs d'îlots, la valorisation de l'entrée de ville avenue Flouquet, l'ouverture du quartier sur la promenade de la Bièvre, la requalification des rues Léon Blum, Marc Sangnier, Roger Salengro, Léo Lagrange et Pierre Brossolette,
- La restructuration de l'espace bâti avec des opérations de démolition reconstruction pour réorganiser le secteur et tendre vers un meilleur équilibre entre les logements sociaux, l'offre en accession sociale et les logements en accession dans le but de créer une véritable mixité sociale à l'échelle du quartier,
- Le développement d'un pôle de commerces et de services à l'angle de la rue Léon Blum et Marc Sangnier ainsi que sur l'avenue Flouquet en entrée de ville,
- La requalification et/ou reconstruction d'équipements publics (gymnase, centre de loisirs, crèche départementale),
- La réhabilitation et la mise en accessibilité du parc de logement social,
- La restructuration de la dalle rue Léon Blum,
- L'amélioration des conditions de circulation et de stationnement à l'échelle du quartier.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Démolition/reconstruction du patrimoine social

Rénovation du patrimoine social

Secteur de recomposition des espaces bâtis par des opérations de démolition reconstruction favorisant la mixité sociale du quartier

Équipements publics à requalifier : gymnase et centre de loisirs / opération de démolition-reconstruction de la crèche départementale

Économie et commerces

Développer et redynamiser le front commercial et de services

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espace vert à créer

Mobilités / Espaces publics

Principe de liaison à créer pour désenclaver le quartier – ouverture du front bâti sur l'avenue Flouquet et sur la Bièvre

Requalification des voies

Traitement et aménagement de l'entrée de ville

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

L'orientation d'aménagement et de programmation inscrit les enjeux de la poursuite et de la finalisation du renouvellement urbain de la pointe Est de la commune dans le quartier Paul Hochart.

Objectifs :

L'objectif du projet urbain, qui s'appuie sur la ZAC Paul Hochart, est de restructurer la pointe Est de L'Haÿ-les-Roses, notamment au regard de l'organisation et du Maillage de ce secteur.

Programmation :

Dans ce sens, le but recherché est la réalisation d'une véritable entrée de ville, intégrant une offre de logements diversifiée (logement en accession, logement social, résidence pour personnes âgées, résidence sociale,…), des activités économiques et des équipements publics structurant à l'échelle territoriale. A une échelle supra-communale, l'ambition est de relier ce secteur avec le quartier Robert Lebon sur la commune de Villejuif au Nord, en réponse aux objectifs poursuivis dans le cadre du NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain), ainsi qu'avec le secteur Lallier - Gare.

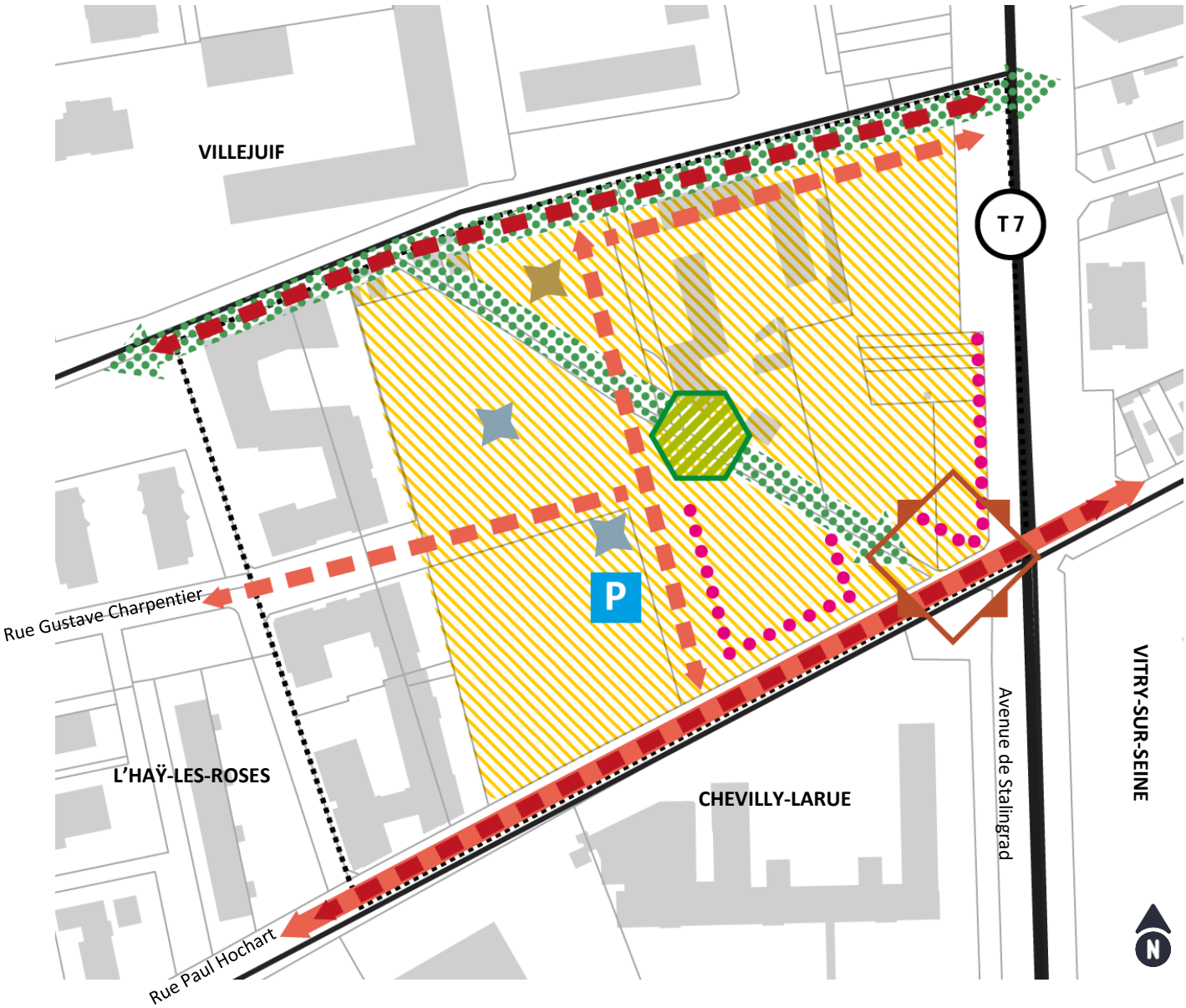
Programmation à venir : 15 800 m² SDP logements.

Parti d'aménagement :

La conception urbaine du site vise à requalifier ce secteur, en s'appuyant sur les axes stratégiques que constituent la RD 7 et la rue Paul Hochart, à travers les actions suivantes :

- l'implantation d'un véritable front urbain le long de la RD 7 à vocation mixte : logements, activités, commerces,
- La réalisation d'un nouveau groupe scolaire de 25 classes et d'un gymnase pour renforcer la présence de la ville dans un secteur historiquement délaissé,
- la restructuration du Maillage du secteur : de nouvelles voies de desserte automobile, cheminements piétons, axes de liaisons douces et percées visuelles seront aménagés,
- la création d'une place à l'intersection de la rue Paul Hochart et de la RD 7, afin de renforcer son statut d'entrée de ville,
- la réhabilitation de la rue Paul Hochart en boulevard urbain viendra offrir une plus grande place aux piétons, en sécurisant ses traversées,
- l'aménagement de la coulée verte départementale permettra de développer les liaisons douces, tout en constituant un axe de verdure de qualité,
- L'aménagement d'un square public renforçant la qualité paysagère du secteur,
- La réalisation d'un parking public destiné aux clients des nouveaux commerces et aux utilisateurs des nouveaux équipements,
- La création d'un pôle de commerces et de services de proximité de 1 800m² afin de favoriser la mixité fonctionnelle des espaces et répondre aux besoins des habitants.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur mixite logements / équipements / activités / commerces

Groupe scolaire, Maison de quartier

Équipement sportif

Mobilités / Espaces publics

Création de voirie

Création d'une liaison cyclable

Requalification de la rue Paul Hochart

Création d'une place publique

Parking public

Économie et commerces

Implantation d'activités ou de commerces en RDC de la place et en front urbain

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Création d'un square public

Aménagement de la Coulée verte Bièvre-Lilas

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne Tramway T7

Contexte :

L'arrivée de la gare de L'Haÿ-les-Roses impulse une dynamique pour requalifier l'ensemble du secteur urbain en l'adaptant aux enjeux d'urbanisme du 21ème siècle et afin de répondre aux enjeux en matière de création d'équipements publics, à la satisfaction des besoins en matière d'offre diversifiée de logements et de renforcement de l'armature commerciale et de services à l'échelle de la partie Est de la Ville.

Programmation :

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) s'appuie sur l'arrivée de la future station de métro L'Haÿ-les-Roses de la ligne 14 du grand Paris Express, ainsi qu'en partie sur le périmètre de la ZAC Lallier-Gare. Elle encadre les évolutions de ce secteur en fixant les enjeux du renouvellement urbain qui accompagne la création de cette nouvelle gare et les impacts en matière d'évolution du tissu urbain et de circulation qu'elle va générer.

Programmation : 27 105 m² SDP de logements

Parti d'aménagement :

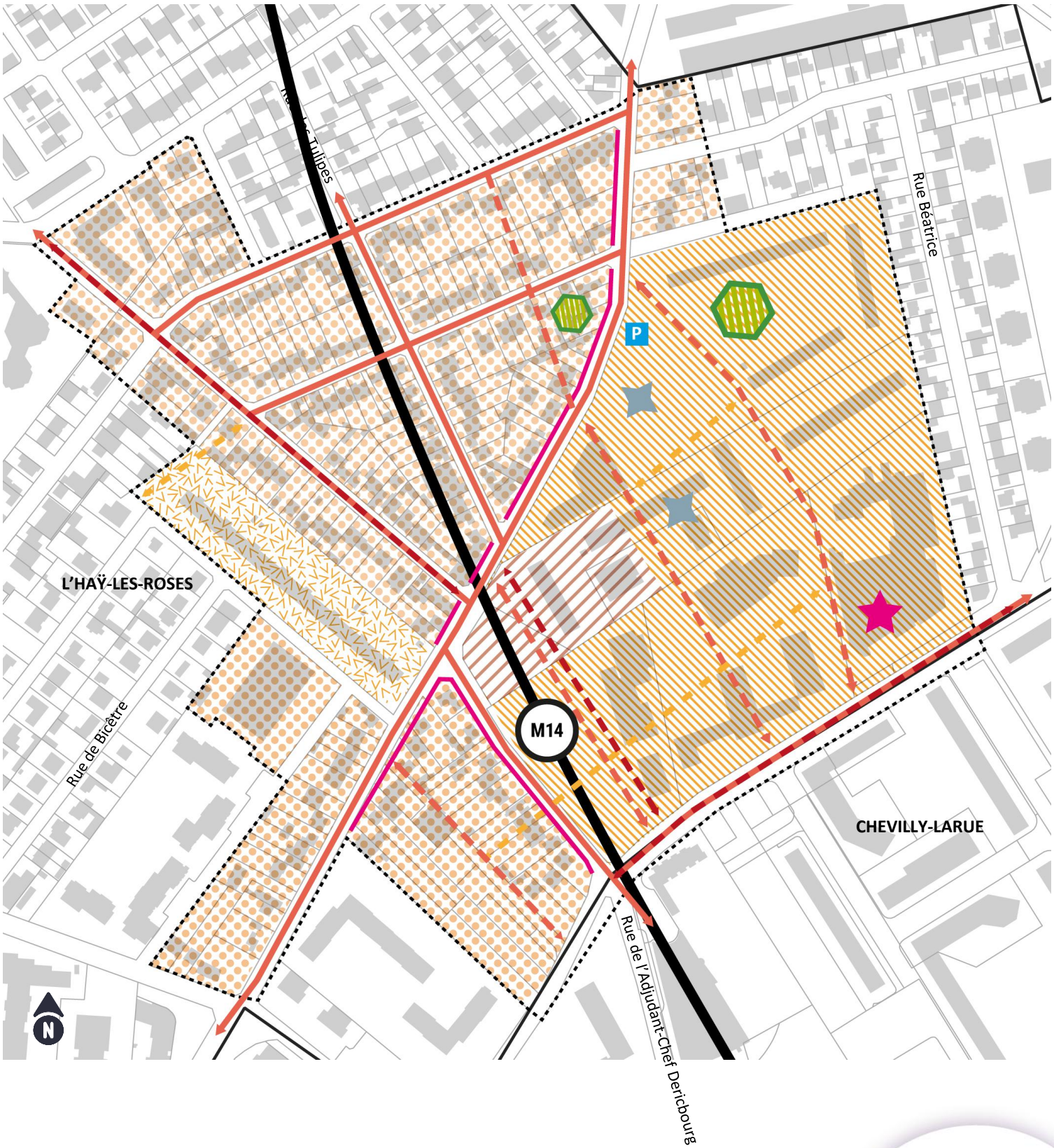
Il s'agit de développer une vision de la transformation de ce quartier pour les 20 prochaines années intégrant les exigences de la future gare en termes d'accessibilité, de densification, et d'équipements publics. En effet, ce secteur d'intensification urbaine doit constituer une nouvelle polarité pour la Ville de L'Haÿ-les-Roses. Le schéma d'orientation propose de réorganiser le fonctionnement de ce quartier en créant un nouveau Maillage afin de mieux le connecter au reste de la Ville. La requalification des voiries publiques et la création de liaisons douces à l'échelle du quartier, constituera un enjeu essentiel et permettra de répondre aux enjeux des mobilités et de circulation à l'échelle du territoire en travaillant à la réunion des parties Est et Ouest du territoire communal.

Objectifs :

Les objectifs sont multiples et portent sur :

- la création de la gare et l'aménagement de ses abords (futur parvis et Mail dédié aux transports en commun),
- la construction de logements et d'activités diversifiées (commerces, services, activités tertiaires, ...),
- la rénovation du parc de logements collectifs sociaux,
- la résidentialisation et la requalification des bâtiments au nord du quartier,
- la réalisation d'un nouveau groupe scolaire, d'un centre de loisirs, d'un gymnase et d'un équipement public à caractère administratif et socio-culturel afin de renforcer la présence de la ville dans un secteur jusqu'à présent délaissé,
- La réalisation d'espaces publics de qualité pour donner une nouvelle identité au quartier,
- La création d'un parking public de 200 places,
- La maîtrise du développement urbain des terrains bâtis environnant par la mise en place d'un principe de plans masse à l'îlot afin de garantir un urbanisme équilibré et une adaptation des espaces publics,
- La création d'un Maillage de circulations douces et de trames vertes (square, arbres d'alignement, cœurs d'îlots) à l'échelle du secteur.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de rénovation urbaine : zone d'aménagement de la ZAC Lallier-Gare, restructuration et construction d'équipements publics, de logements, d'activités et de commerces

Secteur de rénovation urbaine Toit & Joie

Secteur de requalification urbaine des terrains bâtis

Équipements publics à créer (Groupe scolaire, équipement sportif et Maison de quartier)

Mobilités / Espaces publics

Liaisons à créer

Voiries à requalifier et/ou à élargir

Liaisons douces à créer

Cheminements cyclables à créer

Place et parvis publics à créer

M14 Gare de L'Haÿ-les-Roses (ligne 14)

P Parking public à créer

Économie et commerces

Création et redynamisation du tissu commercial

Requalification / redynamisation du tissu commercial existant

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Square public à aménager

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne métro 14

Contexte :

Ce secteur très étendu forme le trait d'union entre les deux grandes opérations structurantes de l'Est de la commune : La ZAC Paul Hochart et la ZAC Lallier-Gare.

Programmation :

L'orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) de la Colonne brisée s'appuie principalement sur le foncier de l'opérateur IN'LI et a pour objectif de restructurer en l'ensemble de ce secteur aujourd'hui monofonctionnel à vocation de logements locatifs avec des espaces communs généreux Mais mal organisés et peu ordonnés.

Parti d'aménagement :

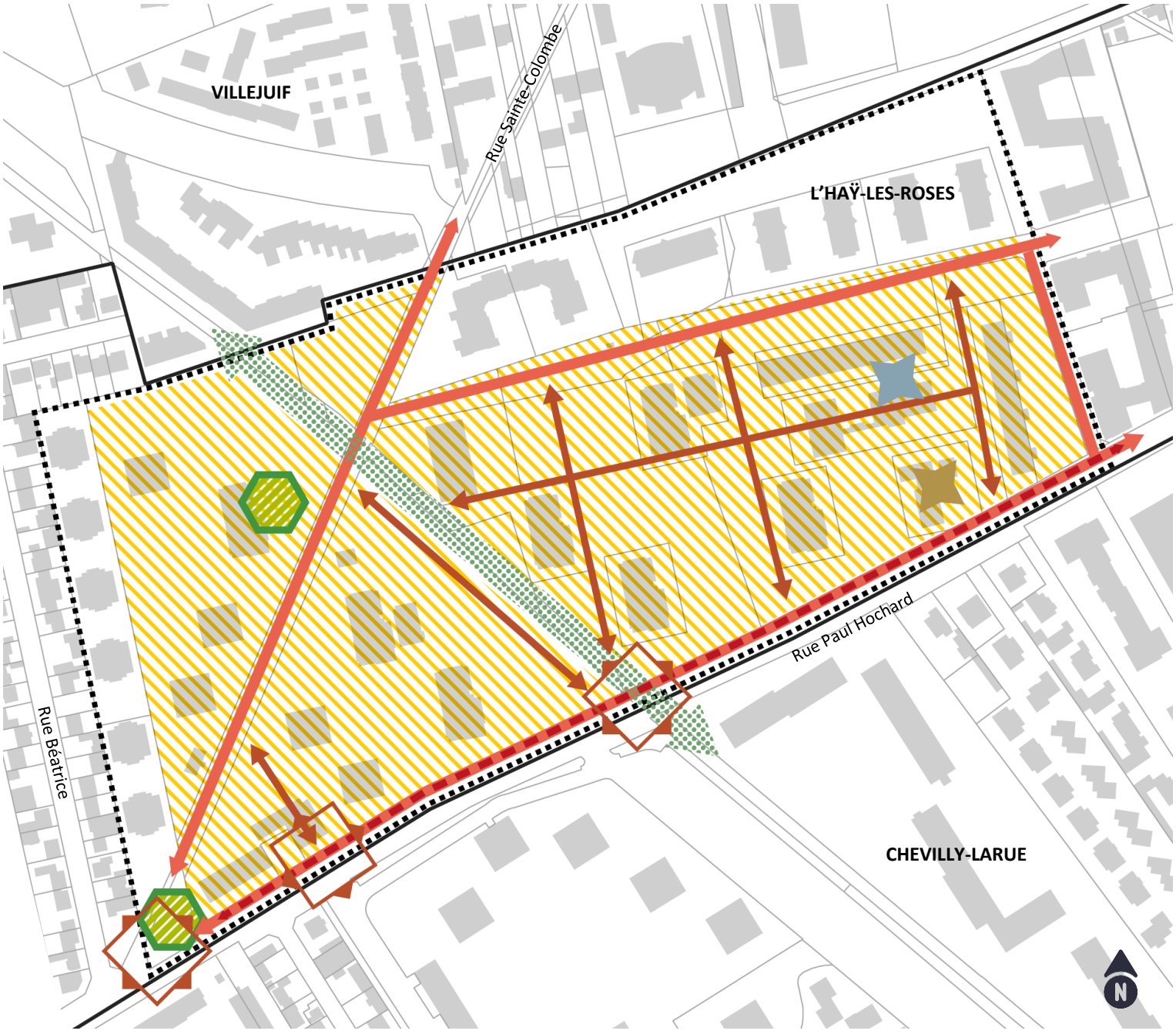
Le secteur des Tours Marrons est identifié comme un secteur devant faire l'objet d'une réflexion urbaine d'ensemble permettant, entre les secteurs de Paul Hochart et de Lallier Gare en cours de restructuration, de porter une réflexion d'ensemble à la requalification urbaine du quartier et à la rénovation du patrimoine bâti afin d'améliorer le cadre de vie des habitants, les conditions d'habitabilité des logements, ainsi que la requalification des espaces publics. Ce secteur n'est pas identifié au titre des opérations de renouvellement urbain portées par l'ANRU et n'est pas identifié au sein d'une concession d'aménagement ou d'une ZAC ayant défini un programme de démolition des logements existants. Il relève donc à ce stade d'un périmètre d'études poursuivant les objectifs précités.

Objectifs :

Les objectifs sont multiples :

- Raccorder ce quartier aux opérations Hochart et à la gare de métro en le raccrochant mieux sur l'axe structurant qu'est la rue Paul Hochart et en l'ouvrant sur le futur quartier Paul Hochart.
- Réaliser un maillage de voies entre la rue Paul Hochart et la rue Gustave Charpentier et créer une voie nouvelle en cœur d'ilot.
- Redéfinir le périmètre des emprises publiques et privés
- Valoriser la coulée verte existante et recréer un square public
- Redéfinir le schéma de circulation et de stationnement afin d'améliorer les conditions d'accès au quartier et le cadre de vie des habitants
- Créer un axe de circulation douce le long de la rue Paul Hochart en continuité et en lien avec les opérations d'aménagement de Lallier gare et de Paul Hochart

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de rénovation urbaine avec une recomposition du bâti

Équipements publics à Maintenir

Équipements publics à relocaliser

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Mobilités / Espaces publics

Principe de liaisons à créer

Voies à requalifier

Itinéraire cyclable à créer

Carrefours routiers à requalifier ou à créer

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Square public à créer

Liaison verte à conforter et à valoriser

Contexte :

L'OAP Bièvre a pour objet d'afficher les principes permettant de valoriser le parc de la Bièvre et ses abords dans le cadre de sa requalification et du projet de renaturation de la Bièvre piloté par la Métropole du Grand Paris.

Parti d'aménagement :

Elle pose le principe d'une extension du parc vers le nord afin de le rendre plus visible et plus accessible depuis l'avenue Larroumès. Elle anticipe également la poursuite du réaménagement des berges de la Bièvre vers le Nord, le long de l'avenue Henri Barbusse. Elle participe à la réflexion globale, portée par la collectivité, du réaménagement de la Bièvre de la limite communale de Fresnes à celle de la Ville de Cachan.

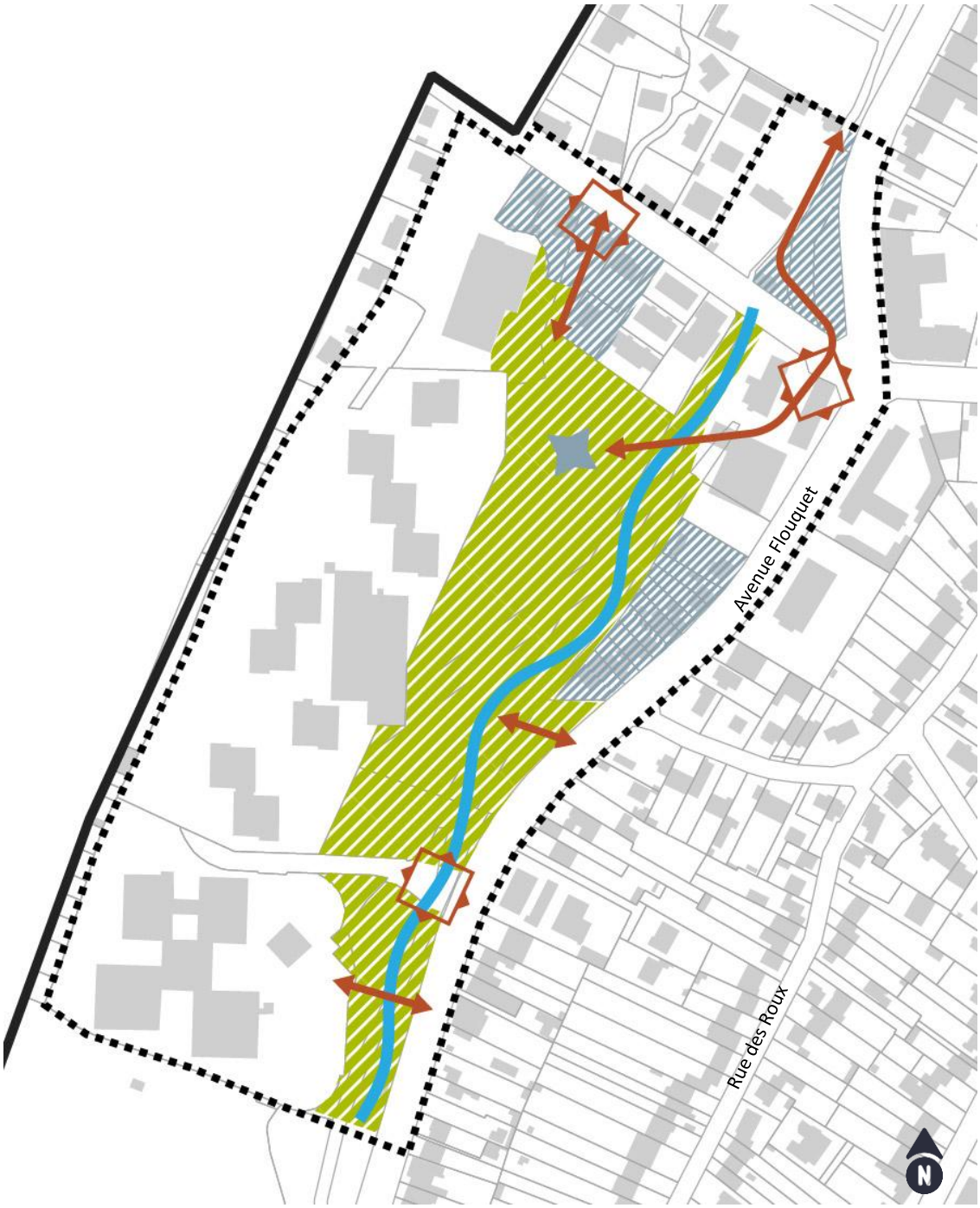
L'OAP précise également les enjeux en matière d'extension des périmètres destinés au fonctionnement des équipements publics (Gymnase Ronsard, Moulin de la Bièvre)

Objectifs :

Les objectifs sont les suivants :

- Renaturer la Bièvre afin qu'elle retrouve son tracé historique
- Renforcer les accès piétons au parc de la Bièvre depuis l'avenue Flouquet et la rue Larroumès,
- Prévoir un secteur de potentiel extension de l'espace vert le long de la Bièvre à l'angle des rues Larroumès et Barbusse
- Ouvrir des perspectives visuelles depuis le tissu urbain existant,
- Requalifier les espaces publics de promenade ainsi que les aires de jeux,
- Valoriser les points d'accès au parc.
- Prévoir des secteurs d'extensions nécessaires à l'évolution des besoins en matière d'équipements publics (gymnase Ronsard, Moulin de la Bièvre)

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Requalification de l'aire de jeux publique

Secteur d'extension potentielle de la zone d'équipements et d'espaces verts publics et de loisirs

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espaces verts du parc de la Bièvre à valoriser

Projet de renaturation de la Bièvre

Mobilités / Espaces publics

Principe de liaisons à créer/ à renforcer

Entrées du parc de la Bièvre à valoriser

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

MORANGIS

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Le secteur de 17,1 ha au total, se situe sur la Frange Nord de la ZAE de Morangis, de part et d'autre de l'Avenue Charles de Gaulle, en entrée de ville.

Le statut de l'avenue Charles de Gaulle n'est pas évident et manque globalement de lisibilité. Les typologies architecturales et les filières d'entreprises au sein de ce secteur sont très diverses : un patchwork d'industries et locaux d'activités vieillissants jouxtent des logements neufs (opérations Bouygues Immobilier et Toit et Joie) et des commerces (concessionnaires, supermarché, drive). Une dynamique de requalification est déjà en cours avec des projets de logements collectifs et individuels qui ont émergé ces dernières années.

La cohabitation entre ces différentes vocations (habitat, activité économique et commerciale) se fait sans réelle qualité urbaine : le statut des espaces (privé, public, commun…) n'est pas clair ce qui génère des conflits d'usages. Certaines interfaces, notamment les franges entre activités économiques et habitat pourraient être améliorées, par un traitement de l'espace public (mise en paysage, implantation de mobilier urbain, travail sur l'espace public…).

Les espaces de livraison et desserte des activités sont mal délimités, les espaces de circulation et de stationnement sont par endroits surdimensionnés et mal hiérarchisés. La forte circulation et le stationnement contribuent à accroître les conflits d'usages entre ces différentes vocations.

Très minéral, le secteur possède peu d'espaces verts. Les espaces viaires sont prédominants au détriment des espaces dédiés aux piétons qui sont dégradés, mal dimensionnés et peu sécurisés.

Objectifs :

- Redonner une vocation urbaine à l'avenue Charles de Gaulle tout en conservant la mixité entre activités économiques, commerciales et logements sur cette entrée de ville.
- Améliorer la lisibilité de ce secteur d'entrée de ville.
- Créer un lien ou gérer les interfaces entre des programmes de nature hétérogènes.
- Améliorer le fonctionnement général de trame viaire et optimiser l'accessibilité de la zone d'activité tout en donnant plus de confort au piéton.
- Identifier une trame requalifiée d'espaces publics qui s'appuie sur des potentiels d'espaces publics existants ou à requalifier

Programmation :

L'orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) de la Colonne brisée s'appuie principalement sur le foncier de l'opérateur IN'LI et a pour objectif de restructurer en l'ensemble de ce secteur aujourd'hui monofonctionnel à vocation de logements locatifs avec des espaces communs généreux Mais mal organisés et peu ordonnés.

Programmation : 223 logements

Dans les secteurs de mixité sociale identifiés sur le plan de mixité, les opérations de logements comprenant plus de 10 logements, doivent comprendre une part maximale de 50 % de logements locatifs sociaux .

Parti d'aménagement :

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Sur la forme des nouveaux logements, une cohérence architecturale doit s'opérer entre les futures constructions de logements collectifs et les quartiers pavillonnaires existants. Les hauteurs seront au maximum de R+4, en front de l'avenue pour la structurer.

Pour assurer la transition des hauteurs vers les quartiers pavillonnaires, es constructions nouvelles doivent suivre le principe de l'épannelage (étagement progressif des hauteurs d'immeubles, plus haut côté avenue, de plus en plus bas à mesure que l'on se rapproche des quartiers pavillonnaires). De l'habitat intermédiaire (entre la maison individuelle et l'immeuble collectif) ou des maisons de ville peuvent être envisagés en transition.

Un soin sur la qualité architecturale des projets sera apporté, notamment sur l'insertion des projets en lien avec la trame d'espace public.

Un soin sur la transition entre les espaces à vocation habitat et les activités économiques devra être apporté (vues, végétalisation, ...).

Des aménagements paysagers pour les espaces de stationnement seront prévus.

Mixité fonctionnelle et sociale

La vocation d'activités économiques et commerciale de la partie Nord de l'avenue doit être renforcée.

Une gamme d'espaces extérieurs variés (de taille et de statut différents) doit permettre à une pluralité d'usages (liés à l'habitat mais aussi à l'activité économique) de s'installer.

Les formes urbaines doivent être utilisées pour créer de l'urbanité, une spatialité chaleureuse, des espaces de rencontre à destination des personnes travaillant sur le secteur et des habitants. Ces aménagements proposeront un mobilier urbain facilement appropriable par les habitants et les employés, ainsi qu'une offre de services commune.

Des cheminements doux, des espaces de respiration, des séquences d'accès au logement et aux entreprises de qualité devront être proposés.

Qualité environnementale et la prévention des risques

La trame verte et bleu existante sera prolongée et les continuités écologiques maintenues.

Les espaces verts existants qui sont résiduels ou sans usages devront être repérés et sauvegardés/aménagés Des espaces de récupération d'eaux de pluie dans les espaces verts et les espaces publics (bassins, noues, fossés, mares...) devront être créés ainsi qu'un traitement de la porosité des voiries.

Les parkings extérieurs doivent faire l'objet d'un traitement paysager (plantation et revêtement favorisant l'infiltration des eaux de pluie).

Besoins en matière de stationnement

L'emprise au sol des bâtiments et de la voirie devra être réduite pour donner plus de confort aux mobilités douces.

A échelle architecturale, un travail sur l'orientation et le dimensionnement des pièces permettra de limiter les besoins énergétiques du logement (valorisation au maximum la partie Sud du terrain, réflexions sur la disposition des pièces intérieures des constructions, ...)

Besoins en matière de stationnement

L'emprise au sol des espaces de stationnement devra être réduite au maximum et les parkings extérieurs devront faire l'objet d'un traitement paysager et environnemental (plantation et revêtement favorisant l'infiltration des eaux de pluie).

Desserte par les transports en commun

Les accès aux arrêts de bus (492 et 399) à proximité du site seront facilités.

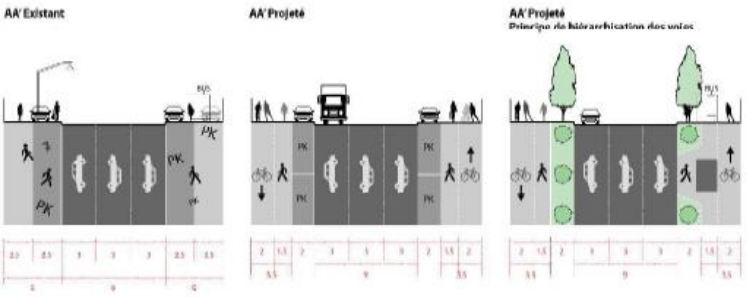
Desserte des terrains par les voies et réseaux.

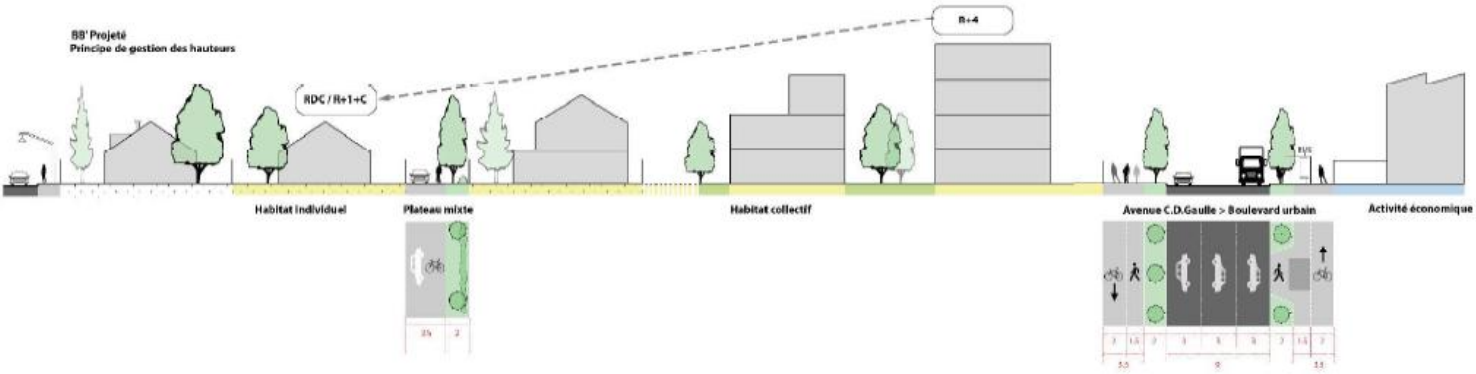
La continuité et la perméabilité des espaces nouvellement créés doit être assurée avec ceux existants : publics (rues, parcs, places...) et la desserte déjà présente (routière, cheminements doux...).

Les modalités d'accès (camion, bus, vélo, voiture, …) selon les besoins (stationnement ou non, stationnement PMR, bus, poids lourd, ...) des activités (habitat, activité économique et commerciale) doivent être clairement distinguées.

Le maillage viaire doit être fonctionnel et lisible. Une hiérarchie de voirie variée et adaptée peut être proposée ainsi que des profils de voies contrastés et calibrés au plus juste (et non à défaut) permettant d'une part de bien se repérer, et d'autre part d'accueillir différentes pratiques de l'espace public. Par exemple, une voie structurante plus large avec une chaussée bordée de trottoirs, de plantations, de pistes cyclables pour l'avenue de Charles de Gaulle, des voies secondaires traitées en plateau mixte (emprise partagée par les piétons, les deux-roues et les voitures, des voies tertiaires potentiellement en impasse, en sens unique, ...). Le travail de dimensionnement des gabarits de voirie permet également de moduler les vitesses des véhicules et de limiter les conflits d'usages.

De façon générale, une place importante doit être donnée aux liaisons douces, en facilitant leur accès, leur continuité, leur lisibilité et leur sécurité.





Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

Créer des circulations douces

Continuité douce cyclable à créer

Reconfigurer la voie principale en voie à double sens avec une chaussée bordée de trottoirs et de plantations

Trame verte / Bleue

Plantation d'arbres le long de la voirie

Traitement paysager des interfaces (retrait végétalisé, frange arborée, …)

Logements / Équipements / Projets

Secteur d'habitat individuel / collectif existant

Secteur mutable, à vocation première d'habitat collectif

Secteur mutable, à vocation première d'habitat individuel/maison de ville

Économie / Commerces

Secteur à vocation première économique

Office commerciale à maintenir / développer

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Vue à préserver / créer

Gestion de l'intégration du bâti avec l'existant

Gestion des hauteurs en dégradation (maximum plus ou moins 15m, soit R+4)

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

Le secteur de 1,2 ha, se situe sur la frange agricole Est de la commune de Morangis, en limite communale avec Savigny-sur-Orge. Le site de l'Armée Leclerc est situé au sur une bande agricole de 15 hectares (Nord/ Sud), à l'interface entre des tissus et des usages différenciés : une zone pavillonnaire (à l'Est) et une zone d'activités économiques (à l'Ouest) d'une centaine d'hectares (environ 235 entreprises et 3200 emplois). La ZAE sud accueille également une salle municipale (Espace Charcot), à proximité immédiate du site.

Le secteur est occupé partiellement par du bâti : 8 locaux vétustes à caractère industriel et sans qualité architecturale, occupés par des associations locales (Croix Rouge, Secours Populaire, Secours Catholique, associations sportives et de loisirs). Le reste du site est en friche.

L'accès au secteur se fait par l'Ouest de la parcelle, via l'avenue de l'Armée Leclerc, une rue bordée de maisons individuelles (datant des années 1960), en limite communale de Morangis et Savigny-sur-Orge. Une voie le long l'espace Charcot, pourrait permettre de relier la partie Ouest du secteur à la rue du docteur Jean Charcot.

Topographie : Établie sur le plateau de Brie, Morangis est située à une altitude moyenne de 80 m. La commune est caractérisée par un relief de plateau sur la majorité de son territoire. Le secteur se situe en point haut de la commune, entre 95 et 92 mètres d'altitude. Le secteur présente une légère déclivité du sud vers le nord, de l'ouest vers l'est.

Objectifs :

- Réconcilier passé agricole local et dynamique urbaine métropolitaine en reconnectant le secteur avec le tissu urbain de Morangis
- Concilier les fonctions urbaines et agricoles dans la ville : imbriquer agriculture et lieux de vie, les espaces de culture et des lieux de vie
- Faire avec le potentiel du déjà-là (associations locales, champs cultivés avoisinants, ouverture sur le paysage, avenue pavillonnaire tranquille)
- Garantir une mixité sociale (via la programmation de produits de logements différenciés)
- Préserver les espaces agricoles, trouver un équilibre entre constructibilité (permise en frange de l'avenue de l'Armée Leclerc) et agriculture

Programmation :

- Programmation habitat : Petits collectifs intermédiaires, environ 60 logements, (moitié en accession, moitié social) soit une densité d'environ 44 logements à l'hectare sur l'ensemble du projet (100 logements à l'hectare considérant le secteur mixte).

Parti d'aménagement :

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

- Veiller à l'harmonie entre les formes urbaines existantes et celles créées en travaillant sur les hauteurs, les gabarits, les formes architecturales, ainsi que sur les implantations (en fond de parcelle, en bordure de voirie...).
- Respecter le cadre existant et le caractère pavillonnaire du site : cela peut se traduire par la reprise ou la réinterprétation des formes urbaines traditionnelles et existantes (maison individuelle, longères, une hauteur maximale de R+2+combles…) et le maintien d'un cadre verdoyant. La hauteur maximale de gabarit ne pourra excéder 13 mètres par rapport au terrain naturel.
- Intégrer et atténuer la coupure urbaine que constitue la zone d'activités économiques au cœur de la ville
- Soigner davantage les transitions entre les espaces agricoles et les quartiers environnants (quartiers pavillonnaires et ZAE). La transition est aujourd'hui abrupte avec des impasses de la ZAE qui débouchent sur les parcelles agricoles. Un front végétal (haies, arbustes, …) de 8 mètres entre le fond des parcelles agricoles et la ZAE permet une meilleure intégration environnementale et paysagère. Tout comme un retrait de 5 mètres de l'alignement par rapport à la voie.
- Prévoir des aménagements paysagers pour les espaces de stationnement.

Mixité fonctionnelle et sociale

Sur le secteur mixte (habitat/activité économique) : (5820 m² environ)

- Privilégier une démolition-reconstruction des bâtiments existants (état dégradé des bâtiments)
- Positionner la programmation phare du lieu, en entrée de secteur, ou visible directement depuis l'avenue de l'Armée Leclerc.
- Utiliser les formes urbaines pour créer de l'urbanité, une spatialité chaleureuse, des espaces de rencontre, avec un mobilier urbain facilement appropriable par les habitants
- Favoriser l'implantation d'activités économiques, non génératrices de nuisances et compatibles avec l'habitat, en rez-de-chaussée des constructions (commerces et activité de services, hébergement hôtelier et touristique, bureau).
- Proposer des cheminements doux, des espaces de respiration, des séquences d'accès au logement de qualité.
- Proposer une gamme d'espaces extérieurs variée, de taille et de statuts différents (par exemple: jardins familiaux centraux, terrasses, «front gardens», patios, espace commun central…) pour permettre à une pluralité d'usages de convivialité de s'installer

Sur le secteur à vocation agricole (7 780 m2) :

- Privilégier une vocation agricole variée et de proximité (ex : maraîchage, jardin participatif, haie fruitière, ruches, poulailler…)

Qualité environnementale et la prévention des risques

- Prolonger la trame verte et bleu, maintenir les continuités biologiques
- Repérer et sauvegarder la faune et la flore déjà présentes sur le site.
- Prévoir des aménagements permettant la gestion des eaux de pluie dans les espaces verts et espaces communs
- Concevoir un traitement paysager des parkings extérieurs
- Réduire l'emprise au sol des bâtiments et de la voirie en privilégiant les espaces verts et les jardins.
- A échelle architecturale, travailler sur l'orientation et le dimensionnement des pièces afin de limiter les besoins énergétiques du logement (valorisation au maximum la partie sud du terrain, recherche d'un endroit abrité des vents froids du nord, réflexions sur la disposition des pièces intérieures des constructions …), travailler sur les principes de bio-climatisme (confort thermique, adaptation environnement) et de performances énergétiques du bâtiment. Les logements mono-orientés seront exclus.

Besoins en matière de stationnement

- Dimensionner les espaces de stationnement pour environ 60 logements
- En cas d'activités économiques, les espaces de stationnement seront proportionnés aux besoins induits par l'activité créée.
- Réduction au maximum de l'emprise au sol des espaces de stationnement et traitement paysager des parkings extérieurs (plantation et revêtement favorisant l'infiltration des eaux de pluie).

Desserte par les transports en commun

- Pas de desserte du secteur par les transports en commun

Desserte des terrains par les voies et réseaux.

- Assurer la continuité et la perméabilité des espaces nouvellement créés avec ceux existants: publics (rues, parcs, places…) et la desserte déjà présente (routière, cheminements doux…) : l'accès aux logements et aux stationnements à destination des habitations se fait par l'avenue de l'Armée Leclerc.
- Proposer une hiérarchie de voirie variée et adaptée (rue, voie semi piétonne, sente piétonne...) aux usages.
- Réduire la place accordée à la voiture au profit d'autres usages (jeux d'enfants, espaces verts…). Donner une place importante aux liaisons douces, en facilitant leur accès, leur continuité, leur lisibilité et leur sécurité.
- Désenclaver le site par la création d'une voie supplémentaire uniquement accessible aux engins agricoles à l'arrière du site. Elle permet de relier l'arrière du projet aux terres agricoles actuellement exploitées et de rejoindre une impasse de la ZAE. Cette option permettrait d'éviter un trafic supplémentaire des engins agricoles sur l'avenue de l'Armée Leclerc, déjà étroite et saturée

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

Principe de desserte à prévoir

Principe d'accès à prévoir

Stationnement à créer

Mobilités / Coupures urbaines

Secteur mixte d'habitat/activité économique

Trame verte / Bleue

Traitement paysager des interfaces

Principe d'implantations

Économie / Commerces

Secteur à vocation agricole de proximité

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

ORLY

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Le Vieil Orly correspond au centre ancien, cœur historique de la ville, aujourd'hui coincé entre le domaine aéroportuaire à l'Ouest et l'ancien Grand Ensemble à l'Est dont il est séparé par la voie ferrée. Le périmètre du Vieil Orly s'étend sur environ 14 hectares et se compose d'un tissu mixte d'habitat collectif, de maisons de ville, de commerces, de services et d'équipements. Il se structure autour des rues du Commerce, du Maréchal Foch, Louis Bonin, Basset et de l'avenue de l'Aérodrome.

Centre bourg historique d'Orly, le rôle de centralité du Vieil Orly s'est effrité au gré de la constitution des nouveaux quartiers et de l'éparpillement des fonctions urbaines. Néanmoins, ce quartier a su conserver sa qualité urbaine et ses fonctions administratives (Hôtel de ville, La Poste). Cependant, ces dernières années ont vu une perte d'attractivité du Centre ancien, notamment en ce qui concerne son appareil commercial. Les parcelles du centre historique sont caractérisées par leur hétérogénéité, tant dans leur forme que dans leur taille. De grandes parcelles accueillant des opérations récentes d'habitat collectif (avenue de l'Aérodrome par exemple) jouxtent des parcelles en lanières, étroites, occupées par des maisons de bourg (rue du Maréchal Joffre notamment). Il est accessible en transport en commun via le RER C et trois lignes de bus (183, 482 et 483), mais ces infrastructures sont relativement périphériques au quartier.

Objectifs :

- Permettre la revalorisation du Vieil Orly en respectant le caractère de vieux village d'Île-de-France
- Inscrire la revalorisation du Centre ancien dans la confortation d'un pôle de centralité et dans l'émergence d'un centre-ville allant du Vieil Orly à la place Gaston Viens
- Requalifier et valoriser l'entrée de ville à l'ouest

Programmation :

- Construction d'environ 400 logements
- répondant aux exigences de la RE2020
- favorisant la performance énergétique et la
- sobriété carbone.
- Requalification des équipements scolaires
- permettant de répondre aux besoins des
- populations actuelles et futures

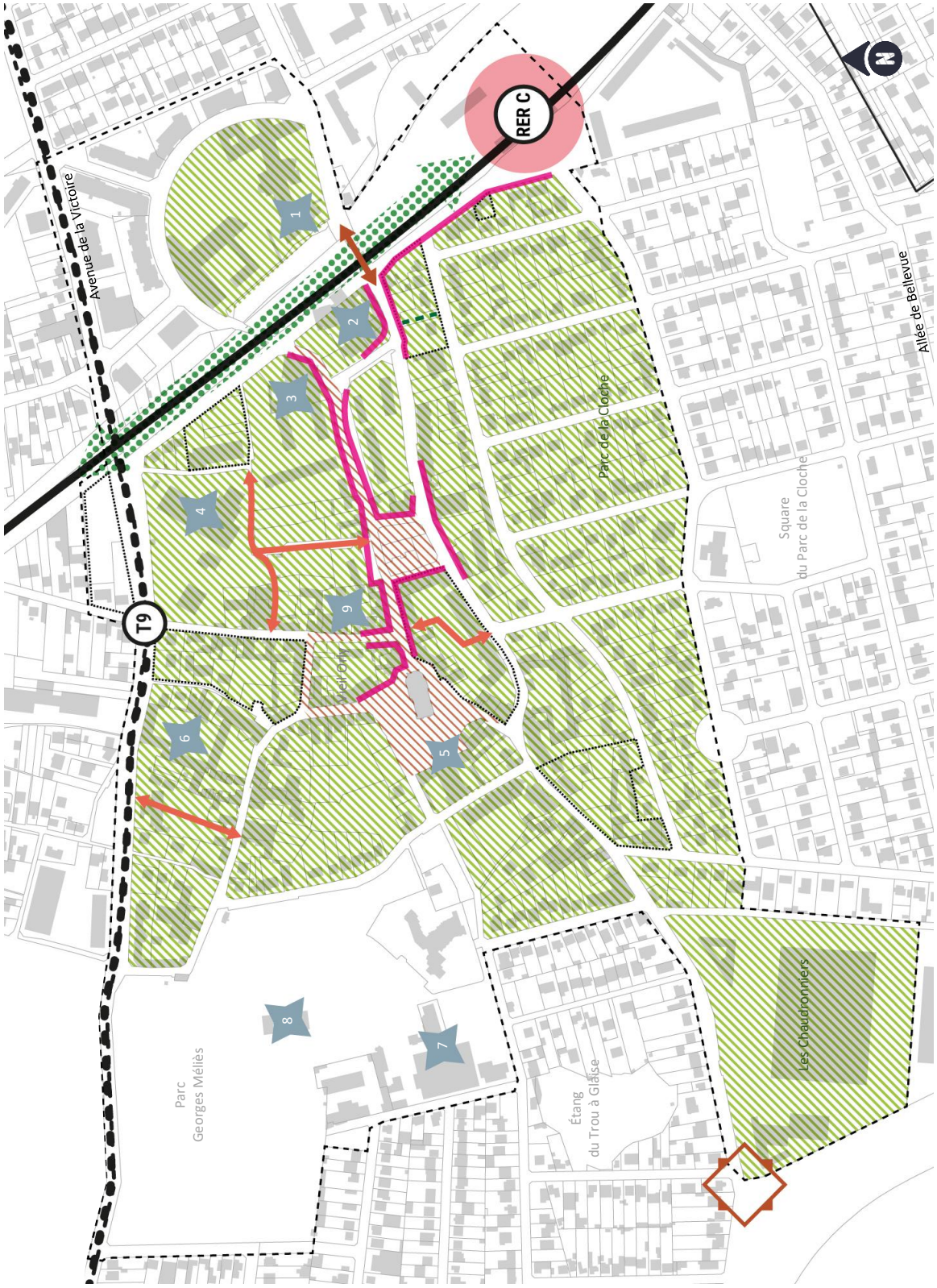
Parti d'aménagement :

Le Vieil Orly doit être préservé et valorisé dans la mesure où il constitue un point de repère et un élément fédérateur à l'échelle du territoire communal. Il s'agit néanmoins d'impulser une redynamisation résidentielle, économique et commerciale, la mise en valeur du patrimoine bâti, la valorisation de l'animation culturelle et de loisirs, et une requalification des espaces publics et patrimoniaux.
Les orientations d'aménagement pour le Vieil Orly sont de :

- Permettre la création de nouveaux logements, avec une diversification de l'offre, par des opérations intégrées respectant la volumétrie et l'implantation du tissu urbain, notamment dans le secteur des Ruelles, de la rue Louis Bonin ou dans l'îlot du Marché. Certaines opérations devront répondre aux besoins de reconstitution de l'offre de logements locatifs en lien avec le nouveau projet de rénovation urbaine
- Diversifier l'offre de logements dans le Centre ancien par la création de logements sociaux, intermédiaires et en accession, et par des logements non familiaux à destination des séniors et des étudiants
- Promouvoir une densité modérée participant à l'ambiance du Centre ancien et évitant sa congestion
- Revitaliser l'offre commerciale en privilégiant la place du Marché et la rue du Commerce où peuvent se concentrer des commerces des services de proximité et de restauration, et la rue du 11 Novembre 1918 pour établir une continuité avec la gare d'Orly-Ville
- Accompagner les flux depuis la gare RER vers le Centre ancien par un espace public accueillant et la mise en valeur des commerces, et mettre en œuvre le pôle gare Orly-Ville
- Permettre le développement d'activités innovantes en lien avec le Pôle Numérique dans le secteur Pasteur
- Poursuivre la requalification des espaces publics afin de mettre en réseau les places (places du 8 Septembre 1945, François Mitterrand, du Marché, de l'Église et parvis Georges Méliès) le long des axes de la rue du Commerce et de l'avenue de l'Aérodrome. La requalification de la place de l'Église sera prioritaire afin de valoriser le patrimoine bâti situé autour et de qualifier les différents espaces la composant (parvis, placette et abords du calvaire, square du Maréchal Leclerc et monument aux morts)
- Renforcer la trame verte et bleue en intégrant le parc Georges Méliès et le square du Parc de la Cloche, l'étang du Trou à Glaise, la friche boisée des Ruelles à réhabiliter, l'espace vert des écoles, les cœurs d'îlots paysagers des secteurs pavillonnaires, et les talus ferroviaires qui forment de véritables s écologiques
- Favoriser l'aménagement de cœurs d'îlots et de jardins contribuant à la gestion des eaux pluviales et à la biodiversité (plantations locales, strates végétales diversifiées, nichoirs)
- Améliorer les conditions de circulation et de stationnement en créant les conditions d'une offre de stationnement au plus proche des commerces, dans le cadre d'une requalification de l'espace public
- Favoriser les mobilités douces dans le Centre ancien et vers la gare d'Orly-Ville
- Poursuivre le renforcement de l'offre en équipements publics, notamment en accompagnant les projets de crèches (ferme Marais, crèche départementale André Gouy) et en mobilisant les réserves foncières pour adapter l'offre scolaire (restructuration du groupe scolaire Jean Moulin, extension de l'école du Centre, réimplantation et reconstruction du collège Dorval) et permettre une augmentation de l'offre à destination des personnes âgées (réhabilitation de la résidence pour personnes âgées Georges Méliès)

- Valoriser les entrées sur le quartier par un travail sur la qualité de l'espace public et de traitement (signalisation notamment)
- Mettre en place des stratégies d'intervention opérationnelle se basant sur :
    - Un remembrement foncier qui permet de construire des tènements fonciers pertinents pour des opérateurs sur des secteurs stratégiques du Centre ancien
    - Des secteurs de plan de masse, traduits dans des OAP de secteur d'aménagement, qui encadreront les démolitions et donneront des prescriptions dans l'esprit urbain du Vieil Orly.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Principaux équipements publics existants, à créer ou à renforcer
1. Centre administratif
2. Hôtel de ville
3. La Poste
4. Collège Dorval
5. École du Centre
6. École Jean Moulin
7. L'Orangerie et école Georges Méliès
8. Château Georges Méliès et école municipale des arts Lucien Fontanarosa-Anette Falve
9. Crèche départementale André Gouy

Économie et commerces

Développer le linéaire commercial et de services

Pôle gare Orly-Ville

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Renforcer le écologique le long des talus ferroviaires

Préserver / Renforcer les cœurs d'îlots et la végétation présente

Mobilités / Espaces publics

Valoriser les liaisons au travers du centre ancien

Renforcer le lien entre le Vieil Orly et les quartiers Est par la Place Gaston Viens

Requalifier les entrées de ville

Requalification de l'espace public sur l'axe église - place du Marché - Mairie

Prolonger le tramway T9 vers la gare Thiais Orly (Pont de Rungis)

Créer une sente piétonne

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne RER C

Secteur d'étude, de requalification urbaine ou d'aménagement

Contexte :

La Ville d'Orly a fait le choix d'inscrire dans le PLU des OAP de secteur d'aménagement qui définissent des objectifs à atteindre et donnent ainsi un cadre d'élaboration et d'instruction aux projets qui s'inscrivent dans ces OAP.

Les quatre Orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement sont toutes situées dans le Vieil Orly :

- **Louis Bonin**
- **Les Ruelles**
- **Gare - 11 novembre**
- **Aérodrome – Charmilles**

Le Vieil Orly correspond au centre ancien, cœur historique de la ville, aujourd'hui coincé entre le domaine aéroportuaire à l'Ouest et le Grand Ensemble à l'Est dont il est séparé par la voie ferrée. Le périmètre du Vieil Orly s'étend sur environ 14 hectares et se compose d'un tissu mixte d'habitat collectif, de maisons de ville, de commerces, de services et d'équipements. Il se structure autour des rues du Commerce, du Maréchal Foch, Louis Bonin, Basset et l'avenue de l'Aérodrome. Centre bourg historique d'Orly, le rôle de centralité du Vieil Orly s'est effrité au gré de la constitution des nouveaux quartiers et de l'éparpillement des fonctions urbaines. Néanmoins, ce quartier a su conserver sa qualité urbaine et ses fonctions administratives (Hôtel de ville, La Poste). Cependant, ces dernières années ont vu une perte d'attractivité du centre ancien, notamment en ce qui concerne son appareil commercial. Les parcelles du centre historique sont caractérisées par leur hétérogénéité, tant dans leur forme que dans leur taille. De grandes parcelles accueillant des opérations récentes d'habitat collectif (avenue de l'Aérodrome par exemple) jouxtent des parcelles en lanières, étroites, occupées par des maisons de bourg (rue du Maréchal Joffre notamment). Il est accessible en transports en commun via le RER C et deux lignes de bus (183 et 3), mais ces infrastructures sont relativement périphériques au quartier.

Le centre ancien est patrimonialement intéressant et dispose d'un réel potentiel en termes d'image urbaine. Trois opérations importantes récentes (rue Louis Bonin, place de l'Église et place du Marché) ont inversé la tendance en réintroduisant commerces et habitat. Cette dynamique de reconquête est amplifiée par la réalisation de la crèche départementale place du Marché. Toutefois, le bâti reste complexe et est souvent dégradé sur un parcellaire ancien étriqué qui ne favorise pas les interventions qualitatives des opérateurs.

Objectifs :

La stratégie d'intervention opérationnelle s'appuie sur :

- une stratégie de remembrement foncier pour constituer des tènements fonciers pertinents pour les futurs opérateurs sur des secteurs stratégiques du centre ancien
- des OAP de secteur d'aménagement qui encadrent les évolutions du tissu urbain et prescrivent des règles de reconstruction dans l'esprit vernaculaire du Vieil Orly et offrant un confort conforme aux standards actuels aux futurs habitants
- une densification modérée participant à l'ambiance du centre ancien et évitant sa congestion
- le développement de l'offre de stationnement dans le cadre d'une requalification de l'espace public

Parti d'aménagement :

Louis Bonin

- Toitures :
  - Les tuiles plates seront utilisées pour les toitures
- Façades :
  - Baie et ouverture : les baies seront verticales, exceptées les baies donnant sur les jardins
  - Terrasse en toiture : ponctuel si l'usage est rattaché au logement ou végétalisé pour la gestion des eaux pluviales
  - Loggia et verrière : tolérées si elles sont dans le dessin de façade
  - Balcon : les balcons sont interdits en façade donnant sur les voies publiques
  - Jardins : les jardins seront collectifs
  - Nichoirs : l'intégration de nichoirs devra être systématiquement étudiée
- Matériaux et couleurs
  - Les soubassements seront dans des matériaux minéraux (pierre ou béton). Les façades seront enduites à la chaux. Des volets pleins et en bois seront installés sur certaines façades. Toutes les menuiseries seront en bois
- Clôtures
  - Le mur de pierre actuel repéré sur le schéma est à conserver, y compris dans sa hauteur. Des grilles non tubulaires seront posées sur les murets et complétées par des haies composées d'espèces locales
- Plantations
  - Un arbre de moyenne tige (espèce locale) doit être planté par tranche de 500 m² d'espace libre entamée
- Patrimoine
  - La maison répertoriée au schéma d'organisation doit être conservée et réhabilitée ou, dans le cas d'une démolition, être reconstruite dans ses gabarits actuels.
  - Le mur et le porche sont à conserver

Les Ruelles

- Toitures :
  - Les petites tuiles plates seront privilégiées. Toutefois, si le parti architectural et le contexte le justifient, il pourra être autorisé ponctuellement du zinc et de la tuile mécanique
- Façades
  - Saillie et retrait : pas de saillie aux étages, de porte à faux ou de pilotis
  - Baie et ouverture : les baies seront verticales, exceptées les baies donnant sur les jardins
  - Terrasse en toiture : ponctuel si l'usage est rattaché au logement ou végétalisé pour la gestion des eaux pluviales
  - Loggia et verrière : tolérées si elles sont dans le dessin de façade
  - Balcon : les balcons sont interdits en façade donnant sur les voies publiques
  - Jardin : jardin privatif en pied d'immeuble avec terrasse en prolongement des logements en rez-de-chaussée
- Matériaux et couleurs
  - Pierre meulière ou béton matricé pierre en rez-de-chaussée, enduit et ponctuellement parement pierre ou brique dans les étages. Les parements bois pourront être acceptés ponctuellement si le parti architectural le justifie, dans le cas de surélévation par exemple. Les panneaux métalliques sont interdits en façade. Les volets seront à claire-voie. En revanche, certains éléments comme les clôtures ou les garde-corps seront métalliques.
- Clôtures
  - Les murs en pierre actuels repérés sur le schéma sont à conserver, y compris dans leur hauteur. La hauteur des clôtures sur rue est de 2 mètres. Des grilles non tubulaires seront posées sur les murets et complétées par des haies composées d'espèces locales. Des panneaux en bois et des plantations seront posés et plantées entre les jardinets de rez-de-chaussée.
- Plantations
  - Un arbre de moyenne tige (espèce locale) doit être planté par tranche de 500 m² d'espace libre entamée. Des haies pourront être plantées pour délimiter les espaces privatifs. Les jardins collectifs seront composés de massifs et de plantes grimpantes.

- Patrimoine
  - La maison répertoriée au schéma d'organisation doit être conservée et réhabilitée ou, dans le cas d'une démolition, être reconstruite dans ses gabarits actuels.
  - Le mur et le porche sont à conserver

Gare – 11 Novembre

Toitures :
- Les tuiles plates ou en zinc seront utilisées pour les toitures en pente.
- Les terrasses non accessibles seront végétalisées intégrant une épaisseur suffisante de substrat et la plantation d'espèces locales.

Façades :
- Baie et ouverture : les baies seront verticales, exceptées les baies donnant sur les jardins
- Loggia et verrière : tolérées si elles sont dans le dessin de façade
- Balcon : les balcons sont interdits
- Jardin : jardin privatif en pied d'immeuble avec terrasse en prolongement des logements en rez-de-chaussée

- Matériaux et couleurs
  - Pierre meulière ou béton matricé pierre en rez-de-chaussée, enduit et ponctuellement parement pierre ou brique dans les étages. Le bois et les panneaux métalliques sont interdits en façade. Les occultations de fenêtres seront soit en persienne à claire-voie, soit en volets roulants à coffre intérieur. En revanche, certains éléments comme les clôtures ou les garde-corps seront métalliques.
- Clôtures
  - La hauteur des clôtures sur rue est de 1,5 mètre quand l'alignement n'est pas tenu par le bâti. Des grilles non tubulaires seront posées sur les murets. Des panneaux en bois et des plantations d'espèces locales seront posés et plantées entre les jardinets de rez-de-chaussée.
- Plantations
  - Un arbre de moyenne tige doit être planté par tranche de 500 m² d'espace libre entamée. Des haies composées d'espèces locales pourront être plantées pour délimiter les espaces privatifs. Les jardins collectifs seront composés de différentes strates végétales contribuant aux s écologiques.

Aérodrome – Charmilles

Toitures :
- Seront utilisés pour les toitures : tuiles plates, ardoise ou aspect zinc.
- En cas de toitures plates, l'épaisseur de substrat devra permettre la gestion des eaux pluviales et la plantation d'espèces locales

Façades :
- Saillie et retrait : pas de saillie aux étages, de porte à faux ou de pilotis. Les retraits sont autorisés lorsqu'ils participent à l'augmentation de la qualité intérieure des logements
- Baie et ouverture : les baies seront majoritairement verticales, exceptées les baies de séjour
- Terrasse en toiture : ponctuel si l'usage est rattaché au logement ou partagée par plusieurs logements.
- Loggia et verrière : tolérées si elles sont dans le dessin de façade
- Balcon : les balcons sont autorisés avec un système de garde-corps permettant de préserver l'intimité. Ils sont d'une profondeur minimum de 1,5 mètre ou 1,8 mètre
- Jardin : jardin privatif en pied d'immeuble avec terrasse en prolongement des logements en rez-de-chaussée
- Traitement particulier pour la façade avenue de l'Aérodrome : la façade sera à traiter de façon noble.

- Matériaux et couleurs
  - Pierre meulière ou béton matricé pierre en rez-de-chaussée, enduit et ponctuellement parement pierre ou brique dans les étages. L'attique peut être traité dans des matériaux légers comme le bois ou le métal à condition que leur vieillissement soit maitrisé. Les volets seront à claire-voie. En revanche, certains éléments comme les clôtures ou les garde-corps seront métalliques.
- Plantations
  - Un arbre de moyenne tige doit être planté par tranche de 200 m² d'espace libre entamée. Des haies pourront être plantées pour délimiter les espaces privatifs. Les jardins collectifs seront composés de massifs et de plantes grimpantes.

Programmation :

Louis Bonin

- Le projet prévoit l'implantation d'une diversité de logements qui permettront de faire vivre et dynamiser le Vieil Orly. Nombre de logements envisageable : 26

Les Ruelles

- Le projet prévoit l'implantation de logements qui permettront de faire vivre et dynamiser le Vieil Orly. Nombre de logements envisageable : 40

Gare – 11 Novembre

- Le projet prévoit l'implantation de logements qui permettront de faire vivre et dynamiser le Vieil Orly. Nombre de logements envisageable : 8

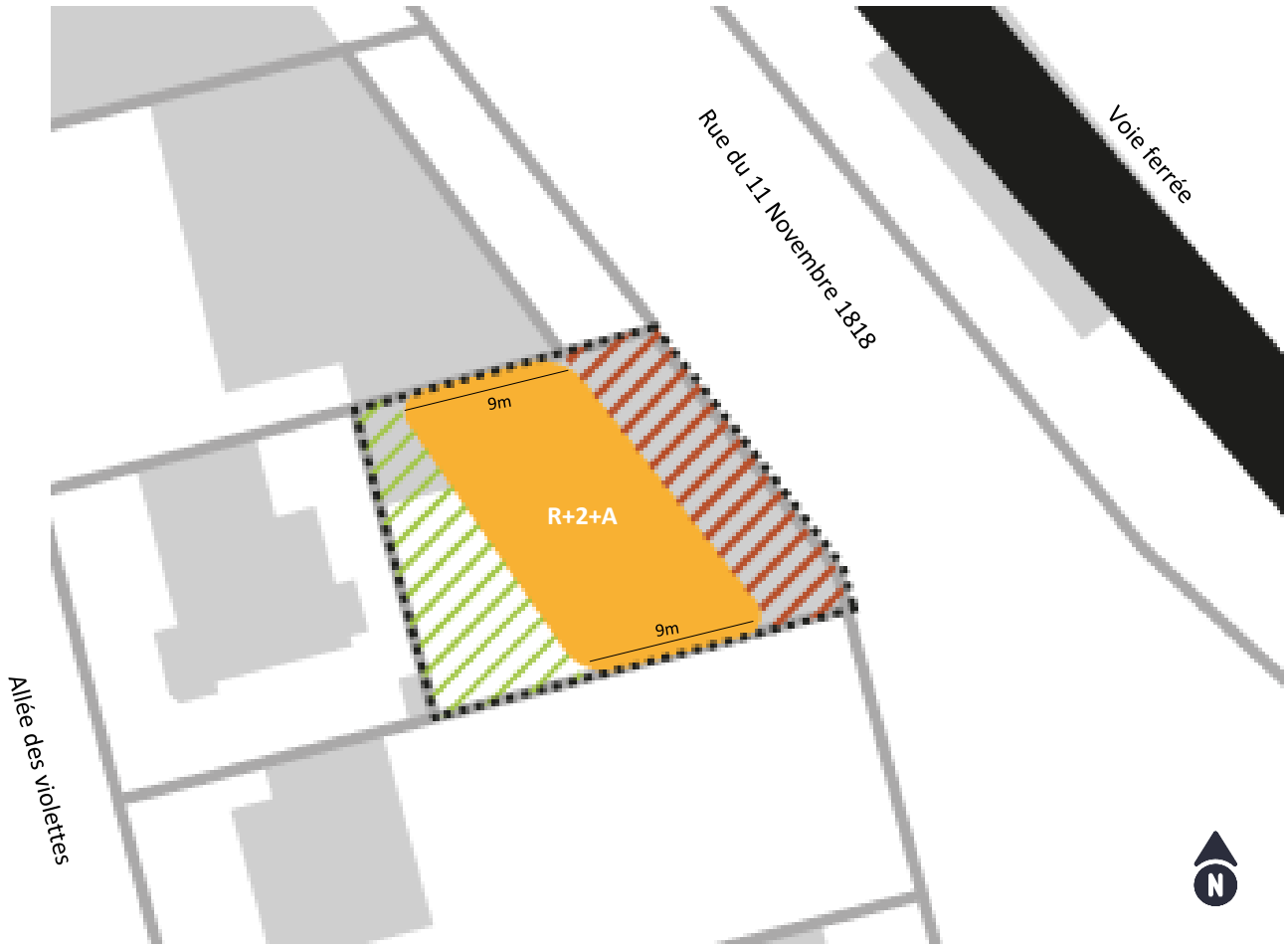
Aérodrome – Charmilles

- Le projet prévoit l'implantation de logements qui permettront de faire vivre et dynamiser le Vieil Orly. Nombre de logements envisageable : 100

Cartographie de l'OAP Louis Bonin :

Cartographie de l'OAP Les Ruelles :

Cartographie de l'OAP Gare - 11 novembre :



Cartographie de l'OAP Aérodrome - Charmilles :

Légende commune :

Logements / Équipements / Projets

- Principe d'implantation des logements
- Bâtiment à conserver ou à reconstruire

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts
- Arbre à conserver

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Bâtiment à conserver et réhabiliter
- Mur aveugle (pas de vue directe)
- Porche à conserver / Mur à conserver et à restaurer
- Retrait

Mobilités / Espaces publics

- Césure pour un passage
- Élargissement de la voierie / Cours

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C

Contexte :

Situés dans la boucle du RER C, les quartiers Est d'Orly comprennent le secteur de l'ancien Grand Ensemble et le secteur du Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens et comptent plus de la moitié de la population orlysienne. Les infrastructures ferroviaires séparent ce quartier du Vieil Orly et de la Seine. Les constructions de l'ancien Grand Ensemble, composées de résidences sous la forme de barres et de tours, sont en retrait des limites séparatives et de la voirie. Les opérations de renouvellement urbain ont cependant profondément changé le tissu urbain des quartiers Est. Ces formes urbaines, tranchent néanmoins avec les secteurs pavillonnaires voisins comme Grignon ou Le Bas Clos. Les quartiers Est d'Orly profitent d'une bonne accessibilité routière (avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant). Aujourd'hui desservis par la gare des Saules (RER C), les quartiers Est voient leur accessibilité nettement renforcée avec l'arrivée à la ligne de tramway T9 (Porte de Choisy <> Orly-Gaston Viens).

Objectifs :

- Affirmer la place Gaston Viens comme une centralité de la commune, en lien avec le Vieil Orly
- Poursuivre la restructuration urbaine des quartiers Est dans le cadre du nouveau projet de rénovation urbaine

Programmation :

- Démolition de 737 logements sociaux
- Construction de 1136 logements dont 280 logements sociaux, 611 en accession à la propriété et 245 logements locatifs libres
- Réhabilitation de 376 logements
- Construction et/ou rénovation de 16 équipements publics

Parti d'aménagement :

Les orientations d'aménagement pour Racine et Saules :

- Repenser la centralité autour de la place Gaston Viens requalifiée, en profitant de l'arrivée du tramway T9, du nouveau collège Robert Desnos et du centre de santé municipal Gisèle Halimi, en tant que polarité fédératrice de l'ensemble des quartiers limitrophes. La place Gaston Viens doit devenir le point de convergence des différents quartiers orlysiens, dans le prolongement du Vieil Orly
- Développer un espace public généreux et de qualité permettant de gommer l'aspect de carrefour routier
- Valoriser et diversifier l'offre commerciale de la place Gaston Viens en lien avec le centre commercial Orlydis
- Déployer cette centralité renforcée le long des grand axes structurants (avenue Adrien Raynal, voie des Saules, avenue Marcel Cachin et avenue des Martyrs de Châteaubriant)
- Poursuivre le renforcement de cette centralité par des équipements publics nouveaux (nouveau centre municipal de santé, nouveau collège Robert Desnos, redimensionnement de la CAF) et intégrer à cette centralité le pôle d'équipements publics existant dans le quartier Calmette
- Créer un nouveau front urbain bâti le long de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant comprenant la reconstitution d'un linéaire actif en rez-de-chaussée, dans le cadre de la restructuration du secteur Racine (Pierre au Prêtre) intégré au NPRU
- Poursuivre la restructuration urbaine d'Orly-Est dans le cadre du nouveau projet de rénovation urbaine

Les orientations d'aménagement pour les quartiers Est sont de :

- Offrir un nouveau cadre de vie aux habitants en brisant le cadre uniforme et stigmatisant de l'image et de l'architecture originelle du Grand Ensemble. Les opérations de démolition/reconstruction et de réhabilitation et de résidentialisation seront poursuivies. Certains bâtiments doivent en effet être démolis soit parce que leur position urbaine est bloquante pour le futur fonctionnement du quartier (par exemple avec le besoin de créer des voies nouvelles), soit parce que leur bâti est obsolète (taille, forme des logements, performance énergétique, …)
- Renouveler l'offre de l'habitat, aussi bien en termes de typologie architecturale qu'en termes de diversification de statut d'occupation pour créer les conditions d'une mixité sociale et de parcours résidentiel pour les Orlysiens
- Ouvrir et désenclaver les quartiers en y introduisant une nouvelle trame publique, créant des îlots plus petits, de nouvelles entités résidentielles clarifiant la répartition et la gestion des espaces publics et privatifs. L'amélioration du maillage des quartiers Est passe notamment par la requalification des avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant, la création de nouvelles voies secondaires ou le prolongement de voies existantes, et la création de venelles et d'allées piétonnes nouvelles
- Renouveler les entrées de ville sur les avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant avec le développement d'une nouvelle offre résidentielle et d'activités économiques, la qualité paysagère, la cohérence des formes architecturales et la poursuite des trames vertes intercommunales
- Améliorer considérablement l'offre d'équipements publics et de services, par une restructuration complète (construction, démolition / reconstruction, réhabilitation / extension) des écoles et des gymnases du quartier, et la création de nouveaux pôles d'équipements structurants en lien avec les besoins de la population :
  - crèche et haltes-garderies
  - nouvelle polarité d'équipements et de projet social à Calmette (centre social, Institut Médico-Éducatif, nouveau groupe scolaire Rosa Parks)
  - médiathèque aux Navigateurs Nord
  - création du nouveau centre municipal Gisèle Halimi de santé avec une nouvelle offre plus adaptée à Calmette
  - nouvelle maison de santé à la Pierre au Prêtre
- Renforcer le dynamisme économique par l'implantation de nouvelles activités, le soutien à l'économie solidaire, l'entreprenariat et l'emploi dans ces quartiers. La polarité commerciale autour du secteur des Terrasses sera renforcée par une polarité autour d'équipements publics socioculturels (Halle aux talents, ressourcerie), du marché et d'un pôle associatif
- Faire pénétrer les espaces paysagers dans la ville en prolongeant par ramifications le parc Jean Mermoz, qui sera étendu, en prenant support sur le patrimoine arboré existant et au reste de la ville par de nouveaux espaces verts, pour affirmer une trame verte depuis la Seine jusqu'au cœur des quartiers

- Amener plus de nature par une limitation de l'imperméabilisation des sols, une gestion alternative des eaux de pluie et la préservation et la valorisation des cœurs d'îlots,
- Mettre en œuvre le pôle gare Les Saules, comme point de jonction entre la ville, les quartiers Est et la Seine
- Valoriser l'arrivée du tramway T9 pour renforcer le lien entre les quartiers Est et les autres quartiers d'Orly, améliorer la complémentarité et l'intermodalité entre le tramway, la gare du RER C (Les Saules) et les autres lignes de bus et restructurer et embellir les espaces publics
- Engager les projets sur ces deux secteurs sud navigateurs et pointe aviateurs
- Le renforcement des différents pôles de quartier Racine et saules où la localisation des activités économiques et des équipements seront privilégiés sur ces polarités, lieux de flux et de densité urbaine :
  - Racine-Terrasses : le préalable au développement de cette polarité à conforter est le prolongement de la rue des Hautes Bornes. Véritable rue des équipements, cette transversale permettra de connecter la Pierre au Prêtre aux Navigateurs. La vocation de ce pôle est commerciale avec le marché. Et autour de la Halle aux talents, il accueillera des équipements publics socioculturels (ressourcerie) et un pôle associatif
  - Vasco de Gama : en lien avec la ZAE des Cosmonautes, ce secteur accueillera en rez-de-chaussée d'opérations d'habitat, l'Espace Départemental des Solidarités et une nouvelle médiathèque
  - Les Saules : le renforcement du pôle passe par la réalisation et le renforcement de la Maison des projets et du développement durable et la recomposition de l'espace public pour favoriser le lien entre la gare des Saules et la station du tramway T9
- afin de prémunir les futurs habitants et usagers des équipements publics des nuisances sonores liées, notamment, aux voies, une attention particulière devra être portée dans les logements et les équipements publics à l'organisation intérieure des pièces ainsi qu'à l'isolation des façades et des ouvertures. Les logements donnant sur les axes routiers devront être traversants et les pièces de nuit seront, dans la mesure du possible, être situées côté calme.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Zone de renouvellement de l'habitat

Principaux équipements publics ou d'intérêt collectif existants, à créer ou à renforcer :

1. Maison de santé
2. Halle aux talents, ressourcerie et marché
3. Réhabilitation et extension du gymnase Robert Desnos
4. Multi-accueil petite enfance
5. Médiathèque
6. Nouveau groupe scolaire Rosa Parks, centre social et IME
7. Reconstruction Espace départemental de solidarité
8. Démolition-reconstruction du groupe scolaire et transformation du gymnase Marcel Cachin
9. Maison des projets et du développement durable
10. Collège Robert Desnos
11. Centre municipal de santé Gisèle Halimi
12. Centre culturel Aragon Triolet
13. Pôle associatif
14. Crèche
15. Réhabilitation et transformation du groupe scolaire et du gymnase Paul Éluard
16. Réhabilitation/démolition du groupe scolaire Joliot-Curie

Mobilités / Espaces publics

Liaison entre Les Saules (RER C et T9) et Villeneuve-Triage (RER D) par un franchissement des voies ferrées et de la Seine

Liaisons routières existantes ou à créer pour désenclaver les quartiers

Liaisons douces à créer

Faire de la place Gaston Viens une vraie centralité entre les quartiers Est et le Vieil Orly

Renforcer les liens entre le Vieil Orly et les quartiers Est par le prolongement du tramway T9 vers l'aéroport

Paysage, patrimoine et formes urbaines

Front urbain bâti

Économie et commerces

Polarité de quartier

Réhabilitation et requalification de la zone d'activités des Cosmonautes

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Grande trame verte et bleue d'Orly, de la Seine au Plateau à travers les parcs urbains

Parc urbain existant ou à aménager

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne RER C

Ligne de Tramway T9

Contexte :

Les secteurs des Vœux, du Trou d'Enfer et du Bouvray sont situés entre les quartiers Est qui font l'objet depuis plusieurs années d'une importante opération de rénovation urbaine et la Seine. Le site est proche de deux stations du RER C (Les Saules et Villeneuve-le-Roi) et du tramway T9, alors que la gare de Villeneuve-Triage (RER D) ne se trouve que de l'autre côté de la Seine. Les Vœux et le Trou d'Enfer sont pourtant séparés des autres quartiers et du centre de la ville par les voies ferrées de la Grande Ceinture et du réseau ferré de la gare d'Austerlitz sur lesquelles circulent notamment les trains du RER C, les Intercités et les TER Centre-Val de Loire. Ce site délaissé abrite de vastes espaces de friches liés à la construction des ouvrages d'art (voies ferrées et darse) qui se sont renaturés ces dernières décennies. Une usine de production d'eau potable, gérée par Eau de Paris, se trouve le long du fleuve, entre la darse et les limites communales avec Choisy-le-Roi. Et dans le triangle du Bouvray s'est installé le site de maintenance et de remisage du futur tramway T9.

Le site des Vœux est un territoire à retrouver, à investir par la ville et à valoriser dans ses qualités paysagères et désormais environnementales. La Seine, paysage orlysien de premier plan mais également paysage fondateur pour la métropole, est un grand vecteur de continuité spatiale et d'image. Le projet des Vœux se situe dans la continuité du nouveau quartier Parc en Seine à Villeneuve-le-Roi. Les Vœux ont une forte valeur écologique et constituent un réservoir de biodiversité d'intérêt fort. Le relief est fortement marqué par la vallée de la Seine. À proximité immédiate des berges de la Seine, les Vœux sont à la croisée de la grande trame verte et bleue régionale le long de la Seine et de celle irriguant Orly à travers ses multiples parcs et cœurs d'ilots pavillonnaires, jusqu'au plateau de Longboyau.

Les nuisances sonores liées au passage des trains impactent fortement le site. Si le secteur au sud de la darse est relativement protégé du bruit malgré sa proximité avec la voie ferrée, le triangle du Bouvray est, quant à lui, beaucoup plus exposé car situé entre les deux voies ferrées. Le long de la voie ferrée existe également une servitude relative à la construction et à l'exploitation d'oléoduc Le Havre-Paris par la société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL) qui empêche toute construction et toute plantation le long de la canalisation.
La présence du fleuve génère des risques naturels d'inondation par débordement de la Seine et par remontée de nappe, la partie des Vœux situés à l'est de la voie ferrée est ainsi concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation. L'imperméabilisation des sols est aujourd'hui très faible, le site n'étant pas urbanisé.

Objectifs :

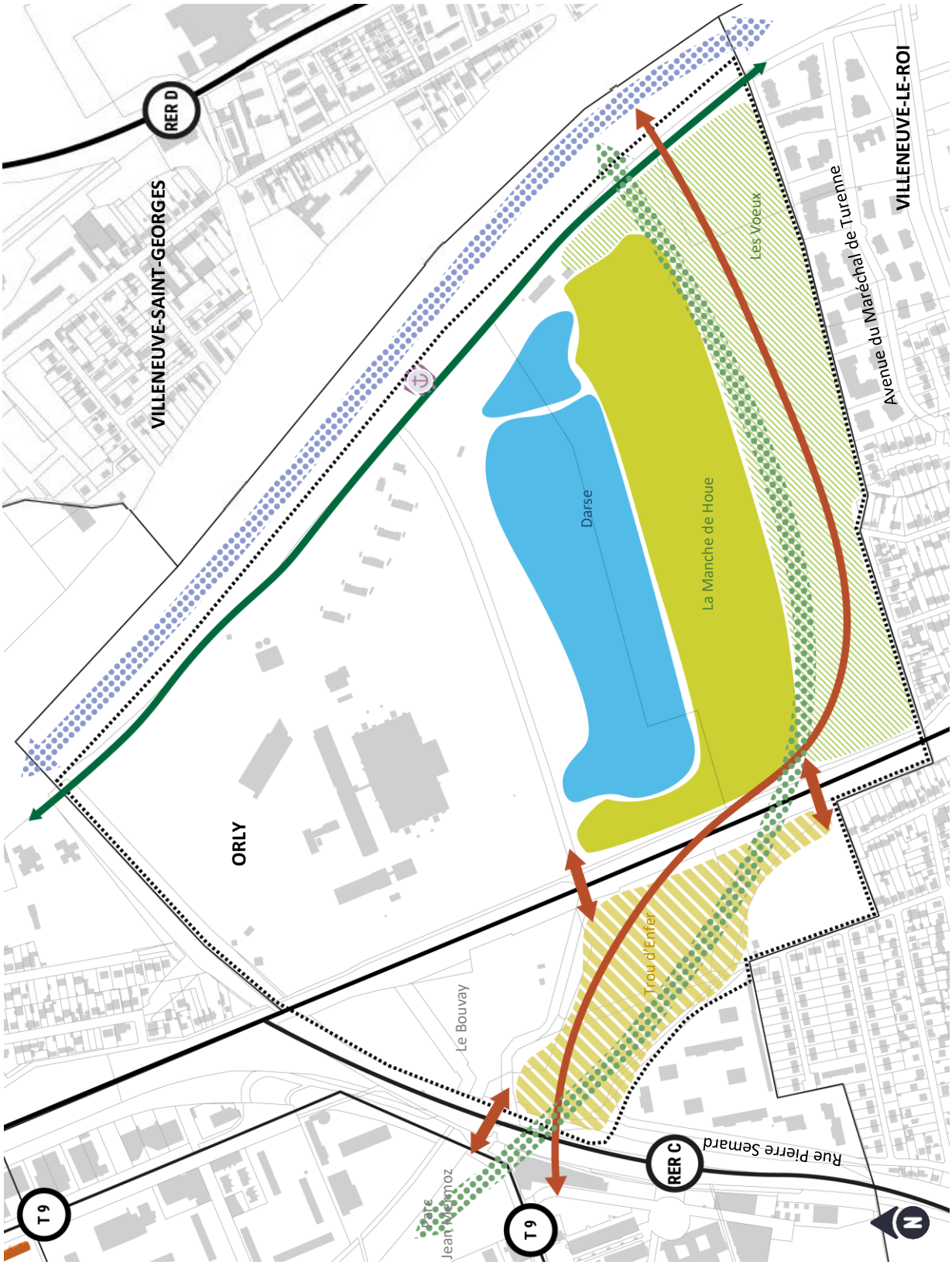
- Aménager les Vœux et reconnaître les bords de Seine comme site à dominante naturelle dédié à la détente, aux loisirs et à la biodiversité
- Créer une ferme urbaine
- Assurer la jonction de la trame verte et bleue entre la Seine, ses berges, les Vœux, et le reste des parcs des quartiers Est (Les Saules, Jean Mermoz)

Parti d'aménagement :

Les orientations d'aménagement pour les Vœux et le Trou d'Enfer consistent à :

- Désenclaver le site en le reliant au reste de la commune, par la gare des Saules (RER C et tramway T9) et à la place Gaston Viens, et en réalisant un franchissement de la Seine vers la gare de Villeneuve-Triage (RER D)
- Réaménager la voie verte le long du fleuve pour qu'elle puisse accueillir le réseau VIF ligne 7 sans impacter la biodiversité de l'espace naturels sensible (largeur réduite pour préserver les habitats) et sans impacter la quiétude et le caractère apaisé du site pour les piétons.
- Valoriser le paysage et l'environnement par l'aménagement d'accès facilité à la Seine, par la création d'un grand parc écologique et le développement d'activités de loisirs et pédagogiques en lien avec la nature et la Seine dans la partie sud des Vœux
- Faire des Vœux un site écologique charnière à la croisée de la trame verte et bleue régionale le long de la Seine et de la grande trame verte et bleue d'Orly qui va du fleuve jusqu'au plateau à travers les parcs orlysiens et les cœurs d'ilots pavillonnaires
- Préserver la darse, élément fondamental de la trame bleue d'Orly, et du Manche de Houe, deux secteurs à la biodiversité riche qu'il convient de protéger
- Être résilient face au risque d'inondation en imaginant des solutions de desserte du secteur en cas de crue et en permettant la libre circulation des eaux
- Maintenir l'usine des eaux de Paris et ne pas interdire d'éventuels développements sur ses emprises déjà artificialisées

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Grande trame verte d'Orly, de la Seine au plateau
- Création d'un espace vert écologique et récréatif
- Aménagement d'une ferme urbaine au Trou d'Enfer au sein d'un parc actif
- Préservation de la biodiversité du Manche de Houe
- Préservation de la biodiversité de la darse
- Préservation les berges/biodiversité de la Seine

Mobilités / Espaces publics

- Liaison entre Les Saules (RER C et T9) et Villeneuve-Triage (RER D) par un franchissement des voies ferrées et de la Seine
- Désenclavement des Vœux et du Trou d'Enfer
- Mise en valeur du chemin de halage et mise en œuvre de la ligne 7 du Réseau VIF

Économie et commerces

- Développement du port d'Orly et de son quai à usage partagé par HAROPA PORT

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C
- Ligne Tramway T9
- Ligne RER D

PARAY-VIEILLE-POSTE

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Située sur le boulevard de Fontainebleau l'OAP s'insère dans le projet de requalification de la RD7 en boulevard urbain. Ce projet accompagne le déploiement de l'extension du tramway T7 jusqu'à Juvisy-sur-Orge et permet de répondre aux besoins de logements de la population de Paray-Vieille-Poste, grâce à la création d'un Secteur de Renouvellement Urbain (arrêté préfectoral n°2017-DDT-SE-769 du 22/12/2017). L'implantation de ces logements respectera le tissu pavillonnaire situé en arrière-plan grâce à un travail d'épannelage et l'implantation d'espaces verts tampon permettant de garantir la tranquillité des riverains, d'offrir un cadre de vie verdoyant pour les habitants de ces nouvelles constructions et de permettre l'adaptation de la ville au changement climatique.

Objectifs :

- Améliorer la qualité urbaine de la RD7 en y développant des programmes immobiliers de qualité et en permettant l'implantation de commerces qualitatifs de proximité au pied de ces immeubles.
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores dans le tissu pavillonnaire situé en arrière-plan, grâce à l'implantation d'espaces verts privatifs entre le tissu pavillonnaire et l'habitat collectif

Parti d'aménagement :

- Logements
- Commerces

Programmation :

- 2.5 logements pour 100m² de foncier
- 581 nouveaux logements au total
- Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements comprenant plus de 5 logements doivent comprendre une part d'au moins 30 % de logements locatifs sociaux

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

Axe existant à re<qualifier

Entrée de ville à requalifier / valoriser

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Alignement d'arbres à pérenniser ou à créer

Logements / Équipements / Projets

Secteur de renouvellement urbain mixte (logements et activités)

Secteur de logements comprenant un minium de 30% de logements sociaux

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Transition avec le tissu urbain existant

Front bâti à l'alignement

Interface avec le pavillonnaire à travailler

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Tram T7

Contexte :

Située sur l'avenue de Verdun l'OAP s'insère dans le projet de requalification de la RD118 en boulevard urbain. Ce projet a pour objectif de répondre aux besoins de logements de la population de Paray-Vieille Poste. L'implantation de ces logements respectera le tissu pavillonnaire situé en arrière-plan grâce à un travail d'épannelage et l'implantation d'espaces verts tampon permettant de garantir la tranquillité des riverains, d'offrir un cadre de vie verdoyant pour les habitants et permettant l'adaptation de la ville au changement climatique.

Objectifs :

- Améliorer la qualité urbaine de la RD118 en y développant des programmes immobiliers de qualité et en permettant l'implantation de commerces qualitatifs de proximité au pied de ces immeubles pour sa section est.
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores dans le tissu pavillonnaire situé en arrière-plan, grâce à l'implantation d'espaces verts privatifs entre le tissu pavillonnaire et l'habitat collectif

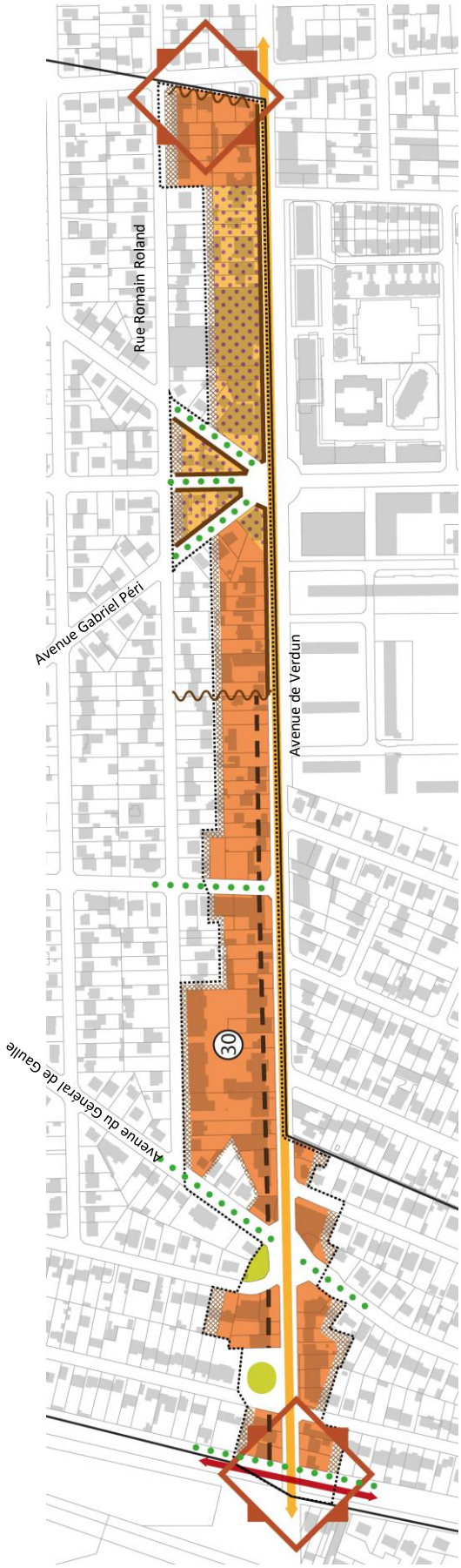
Programmation :

- Une section à l'est où les constructions seront implantées à l'alignement et accueilleront au rez-de-chaussée sur rue des commerces de proximité et des locaux d'activités complétant l'offre située dans le quartier du Noyer Renard
- Une section à l'ouest plus résidentielle où les bâtiments seront implantés à au moins 5 mètres du domaine public afin d'accueillir au rez-de-chaussée sur rue des logements agréable à vivre et offrir aux passants un cadre de vie verdoyant.
- Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements comprenant plus de 5 logements doivent comprendre une part d'au moins 30 % de logements locatifs sociaux

Parti d'aménagement :

- Habitat, commerce et locaux d'activités implantés à l'alignement sur la partie est.
- Habitat en retrait d'au moins 5 mètres sur la partie ouest. Ce retrait devra être traité en dehors des accès en espace verts. Il facilitera l'implantation de terrasse et balcon sur avenue permettant d'améliorer la qualité de vie des habitants.
- Hauteur maximale : côté nord 15m avec un dernier niveau en attique / côté sud 13m

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

- Axe avec liaison douce existante à requalifier
- Voie cyclable existante à pérenniser
- Entrée de ville à requalifier / valoriser

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espace vert existant à pérenniser / renforcer
- Alignement d'arbres à pérenniser ou à créer

Logements / Équipements / Projets

- Secteur de renouvellement urbain mixte (logements et activités)
- Secteur de logements collectifs
- Secteur de logements comprenant un minium de 30% de logements sociaux

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

- Transition avec le tissu urbain existant
- Front bâti à l'alignement
- Retrait de 5m à respecter
- Interface avec le pavillonnaire à travailler

Contexte :

Cœur historique de la partie habitée de Paray-Vieille-Poste, la ferme de Contin constitue le seul bâti antérieur au 20eme siècle de la commune. Ferme modèle du 19eme siècle, la ferme de Contin a pour ambition de devenir une ferme modèle du 21ème siècle, intégrée à son environnement. Elle fait l'objet d'une opération d'urbanisme transitoire visant à recréer une nouvelle centralité qui respecte la dimension pavillonnaire de la commune et la tranquillité de ses habitant. Cette ferme doit redevenir ce qu'elle était, un lieu de convivialité et de sociabilisation, centre de village apaisé. Prévoir la création de logements grâce à la création d'un Secteur de Renouvellement Urbain (arrêté préfectoral n°2017-DDT-SE-769 du 22/12/2017).

Ce secteur d'OAP est soumis à un Le périmètre d'attente de projet d'aménagement global (PAPAG)

Objectifs :

- Préservation et Valorisation du patrimoine architectural de la ferme de Contin
- Création d'un pôle associatif favorisant le développement culturel, la vie villageoise et la promotion de l'agriculture urbaine.
- Amélioration de la qualité des espaces publics grâce à leur végétalisation et limitation du trafic de transit
- Développement d'une activité économique permettant de préserver le bâti sans générer de nuisances pour les riverains
- Adaptation de la ville au changement climatique
- Améliorer la qualité urbaine en y développant des programmes immobiliers de qualité, s'intégrant parfaitement à la typologie du tissu pavillonnaire existant.

Programmation :

- Création de locaux d'activités dans la grange de la ferme de Contin préservant l'architecture du bâtiment et ne générant pas de nuisances pour le voisinage.
- Réaménagement des espaces publics internes à l'îlot afin de rendre à la ferme son caractère végétal historique.
- Pérennisation de l'activité agricole de la ferme grâce au développement de jardins partagés
- Création d'un pôle culturel et convivial
- Création de stationnements vélos sécurisés et de bornes de recharge électrique.
- 100 logements dont 30 unités de résidence pour personnes âgées (RPA)
- Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements comprenant plus de 5 logements doivent comprendre une part d'au moins 30 % de logements locatifs sociaux

Parti d'aménagement :

- L'OAP prévoit une amélioration de l'aménagement des espaces publics pour accroître la qualité paysagère. Des espaces végétalisés seront prévus, permettant le maillage des espaces verts sanctuarisés.
- L'aménagement sera résolument axé sur la durabilité environnementale. Des initiatives telles que la plantation d'arbres indigènes et l'installation de dispositifs d'éclairage économes en énergie seront mises en œuvre. Des stations de recharge pour véhicules électriques et des incitations à l'utilisation de modes de transport écologiques (stationnement cyclables) seront intégrées pour promouvoir une transition énergétique pragmatique et responsable.
- Le patrimoine bâti, témoin de l'histoire de Paray-Vieille-Poste sera préservé et valorisé.
- Pérennisation de l'agriculture urbaine dans la ferme de Contin.
- Habitat en retrait de 5 mètres avec une hauteur maximale de 9,50 mètres

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Coupures urbaines

- Stationnement vélo
- Borne de recharge
- Parking restructuré avec un principe de perméabilité
- Créer une place publique

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espace vert existant à restaurer et à protéger
- Continuité verte et écologique / Alignement d'arbres à conforter ou à créer
- Espace vert à créer

Logements / Équipements / Projets

- Secteur de Renouvellement Urbain (SRU)
- Équipement d'intérêt collectif et services publics à créer

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

- Ensemble urbain remarquable à protéger ou à valoriser

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

RUNGIS

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

À proximité immédiate du RER C et du tramway T7, le secteur de projet encadre le développement urbain et économique de l'entrée de ville sud-est de la commune.

Objectifs :

- Revaloriser la gare et ses environs
- Préserver les jardins familiaux déjà en place
- Requalifier et valoriser l'entrée de ville à l'Ouest
- Développer et économiquement le site
- Parfaire cette entrée/sortie de ville

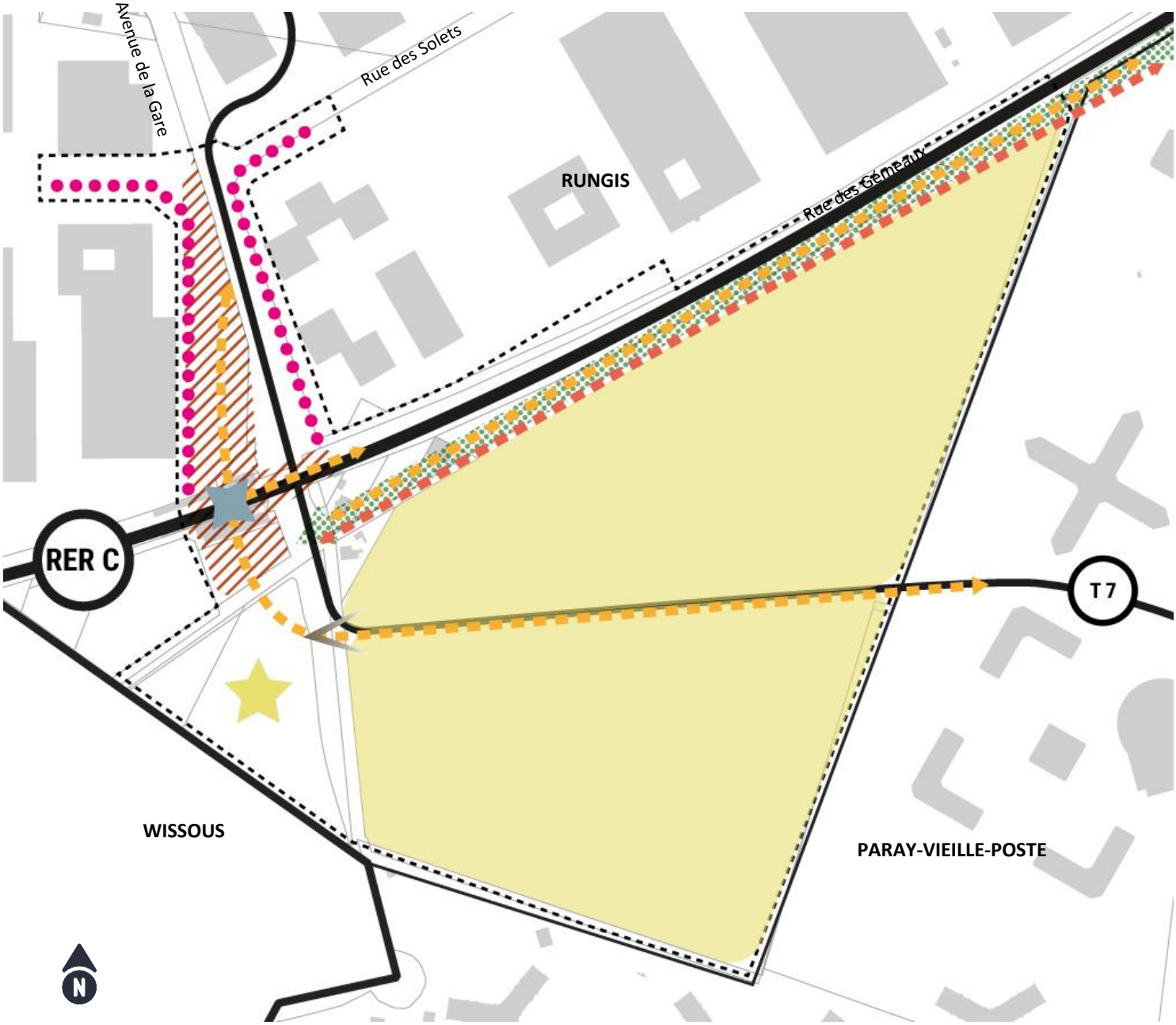
Programmation :

Activités et commerces

Parti d'aménagement :

- Création d'un mail vert qui longe les voies de tramway
- Réaménager le parvis de la gare
- Valorisation des façades aux abords
- Création d'un campus d'activités
- Développement de nouvelles voies de circulation
- Développement de mobilités douces

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Réaménager les bâtiments voyageurs et les quais de la gare Fraternelle notamment pour accueillir des commerces et des services

Économie et commerces

Développer des projets d'agriculture urbaine

Façade bâties traitées qualitativement aux abords du parvis pouvant accueillir des commerces en pied d'immeuble

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Réaliser un mail planté entre l'avenue de la gare et la station de tramway Hélène Boucher.

Conserver les jardins familiaux

Paysage, patrimoine et formes urbaines

Préserver la vue depuis l'avenue de la gare vers le cœur de campus

Mobilités / Espaces publics

Voie nouvelle bouclant le contournement Nord de la plateforme aéroportuaire sera réalisée (localisation indicative)

Aménager des voies de circulations douces sécurisées pour faciliter les accès depuis la gare RER de la Fraternelle vers le futur campus d'activités, la zone d'équipement et la station de tramway. Les traversées piétonnes et vélo de la gare seront réaménagées afin de les rendre plus attractive et plus sûres

Réaménager le parvis de la gare de la Fraternelle. Au Sud, il permettra un accès piéton et vélo facilité depuis le futur carrefour et le mail paysager, en conservant un parc de stationnement relais. Au Nord, il fera jonction avec la station de tramway de la Fraternelle, facilitant l'intermodalité tram-train

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C
- Ligne Tramway T7

Contexte :

Le quartier Esterel Nord fait partie de la zone d'activité et tertiaire ICADE. Il est situé au sud de la ville de Rungis, à proximité de la ville de Wissous et de la ligne de chemin de fer du RER C. Il est bordé à l'ouest par la plaine de Montjean et la colline Cacao, au nord par le centre-ville de Rungis et un quartier pavillonnaire à proximité immédiate. En plus du foncier du parc ICADE (foncier A), il inclut la parcelle SEQENS (foncier B) située au nord du quartier de l'Esterel, à proximité directe d'un tissu pavillonnaire. Le quartier est desservi en transports en commun par le RER C, le tram T7, des bus.

Le réaménagement du quartier de l'Esterel Nord se fait en introduisant des logements au-dessus des bâtiments d'activité existants qui seront réhabilités et 2 lots de logements neufs, en désimperméabilisant les sols aujourd'hui principalement occupés par des voiries, des stationnements et des cours de services ; en créant une petite polarité de proximité avec quelques commerces au plus près des transports en commun.

Plusieurs enjeux pour ce nouveau quartier se dégagent : recoudre la zone d'activité aujourd'hui très fermée sur elle-même, avec le reste de la ville ; renforcer les continuités naturelles jusqu'à la plaine, les continuités piétonnes et cycle, s'emparer du sujet de la gestion de l'eau…

Objectifs :

- Végétaliser le secteur et préserver les éléments naturels remarquables
- Développer une nouvelle offre de logements
- Développer une nouvelle offre commerciale

Programmation :

La programmation du quartier de l'Esterel Nord, qui s'appréciera dans un rapport de compatibilité avec les présentes OAP, est la suivante :

Sur le foncier A :

Logements : 300 unités maximum, 19 060 m² SP environ
Coliving : 9800 m² SP environ
Commerces : 600 m² SP environ
Crèche : 250 m² SP environ
Activité dans les socles conservés : 9 950 m² SP environ

Sur le foncier B :

- Logements : 27 unités maximum, 1 850 m² SP environ

Une souplesse de +/- 3% est accordée sur la programmation globale (41 510 m² SP environ).

Pour les logements du foncier A, la granulométrie globale serait la suivante :

- 40% maximum de T1/T2
- 39% maximum de T3 et T3+
- 21% minimum de T4 et plus

La programmation s'obtiendra avec l'ajout de surélévations sur les bâtiments existants que l'on nomme ici « émergences » ; et en construction neuve ponctuelle à l'ouest le long de la rue du marché, et au nord sur la parcelle du foncier A.

Pour les logements du foncier B, la granulométrie globale serait la suivante :

- 51% environ de T1/T2
- 35% environ de T3 et T3+
- 14% minimum de T4 et plus

→ Programmation totale de 327 logements dont 25% de logements locatifs sociaux. Lot A ICADE : 300 logements dont 18% de LLS. Lot B SEQENS : 27 logements 100% de LLS

Parti d'aménagement :

LES ESPACES EXTERIEURS ET LA GESTION DE L'EAU

Le contexte du quartier de l'Esterel Nord, à proximité immédiate de la plaine de Montjean agricole et de la colline Cacao boisée, impose un paysagement, de réfléchir à une désimperméabilisation, de limiter l'emprise bâtie :

- Il sera développé 32% minimum de surfaces végétalisées en pleine terre à l'échelle du périmètre global de l'OAP.
- L'emprise au sol est contrainte à 40% maximum dont 34% d'emprise au sol existante à l'échelle du périmètre global de l'OAP.
- La rue des Solets sera réaménagée afin de la végétaliser et de donner une place conséquente aux modes actifs : allée piétons et cycles plantée et ombragée en lieu et place de la contre-allée nord de stationnement. Les voiries secondaires accueilleront également des espaces confortables pour le piéton.
- Le carrefour de la rue des Solets et de l'avenue de la Gare sera réaménagé pour garantir les entrées et sorties de tous les flux (véhicules, piétons et cycles) ainsi que les cheminements jusqu'aux arrêts des transports en commun.
- La parcelle 000 AL 74 servira à créer une continuité piétonne depuis la rue de la gare jusqu'à la rue du marché.
- En dehors de la rue des Solets et de la rue du Morvan, tous les espaces extérieurs du quartier seront dédiés en priorité au paysage et aux modes actifs (aires piétonnes/zones 20) et traités de manière qualitative en lien avec les usages.
- La gestion des eaux pluviales se fera autant que possible de manière gravitaire et alternative (noues / fossés plantés). Dans la mesure du possible, les trottoirs en revêtements permettent l'infiltration.
- Le bassin situé au sud-ouest du secteur sera maintenu en place pour la gestion des eaux pluviales du quartier. Un nouveau bassin sera créé pour recueillir les eaux de toiture des bâtiments afin d'alimenter en eau propre la plaine maraîchère en contrebas.

LES LOGEMENTS

- Les espaces communs seront qualitatifs depuis le hall jusqu'aux portes d'entrée des appartements. Les espaces communs y compris cages d'escalier et paliers seront, dans la mesure du possible, éclairés naturellement, avec une réflexion sur l'usage de ces espaces de sociabilité et de rencontre.
- Chaque émergence au-dessus des bâtiments existants privilégiera un accès propre et un adressage sur le rez-de-chaussée (hors coliving).
- Les locaux vélos et locaux poussettes seront majoritairement éclairés naturellement, accessibles depuis l'extérieur et proches des halls.
- Tous les logements (hors coliving) seront, en très grande majorité, traversants ou doublement orientés à partir du T3. Les logements mono-orientés Nord sont interdits (hors coliving).
- Une taille moyenne par typologie de logements est définie : T1 : 29 m2 SHAB, T2 : 43 m2 SHAB, T3 : 62 m2 SHAB, T4 : 78 m2 SHAB, T5 : 90 m2 SHAB
- Tous les appartements auront au moins un espace extérieur (hors coliving) d'une profondeur utile de 1,8m minimum pour y installer une table et une surface minimale de 4m2.
- Les toitures des bâtiments existants serviront à l'éclairage naturel des activités en priorité et/ou seront végétalisées et/ou serviront à des usages privatifs de plain-pied avec les logements. Les toitures terrasses créées seront végétalisées.

L'ARCHITECTURE ET LES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES

- Les 4 bâtiments existants Singapour, Sapporo, Colombo, Bali, devront être conservés (hors toitures pour des contraintes structurelles). Les modifications de façades sont autorisées mais l'identité des façades d'origine sera préservée par des rénovations à l'identique ou des modifications dans l'esprit du dessin originel (conservation de la trame et respect de la matérialité d'origine). Les modifications intérieures du bâti sont autorisées mais les structures existantes seront préservées au maximum.
- Les locaux d'activité dans les bâtiments conservés resteront éclairés naturellement par les façades et toitures.
- L'architecture existante est une architecture modulaire, robuste et qualitative. Les surélévations et bâtiments neufs devront rester simples, robustes, pérennes, en utilisant des matériaux qualitatifs et vertueux sur le plan environnemental.
- Des percées visuelles depuis les logements vers le paysage lointain, notamment celui de la plaine de Montjean, seront garanties par l'implantation des émergences en quinconce.
- L'ensemble du quartier sera raccordé au réseau de chaleur urbain issu de l'incinération des déchets ménagers. Ce réseau dessert aujourd'hui les principaux équipements de la Ville, les nouveaux quartiers, les grandes résidences et une grande partie du parc d'activités ICADE.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Économie et commerces

Linéaire RDC commercial et services à créer

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espaces extérieurs : L'ensemble de la surface du périmètre OAP devra répondre à l'exigence minimale de 32% de surfaces végétalisées en pleine terre

Arbre remarquable à préserver en grande majorité

Création d'un espace vert de proximité

Logements / Équipements / Projets

Secteur à dominante de logements

Secteur mixte (logement/activité) : L'ensemble de la surface du périmètre OAP devra répondre à l'exigence maximale de 40% d'emprise au sol maximum y compris les 34% d'emprises existantes

Mobilités / Espaces publics

Voie double sens

Voie sens unique

Itinéraires cyclables à créer

Liaison douce à créer

Paysage, patrimoine et formes urbaines

Transition avec le tissu urbain existant

Percée visuelle à préserver

Secteur de hauteur (hauteur maximum en mètre à partir du terrain naturel, cf définition PLU)

Bâtiment existant conservé

Émergence ponctuelle

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne Tramway T7

Contexte :

Ce nouveau quartier en limite de la zone urbanisée sur la plaine de Montjean, est situé entre la place du Lagué et la voie des Jumeaux. Ce secteur sera aménagé en tenant compte de la nécessaire transition entre la ville et la plaine agricole.

Objectifs :

- Développer une nouvelle offre de logements
- Développer une nouvelle offre commerciale
- Repenser les espaces publics

Programmation :

Le programme sera composé de 250 logements environ avec une marge autorisée de plus ou moins 3%, dont un minimum de 35% de logements sociaux et une part significative de T2-T3-T4 (maisons avec jardin, maisons sans jardin, petits collectifs).

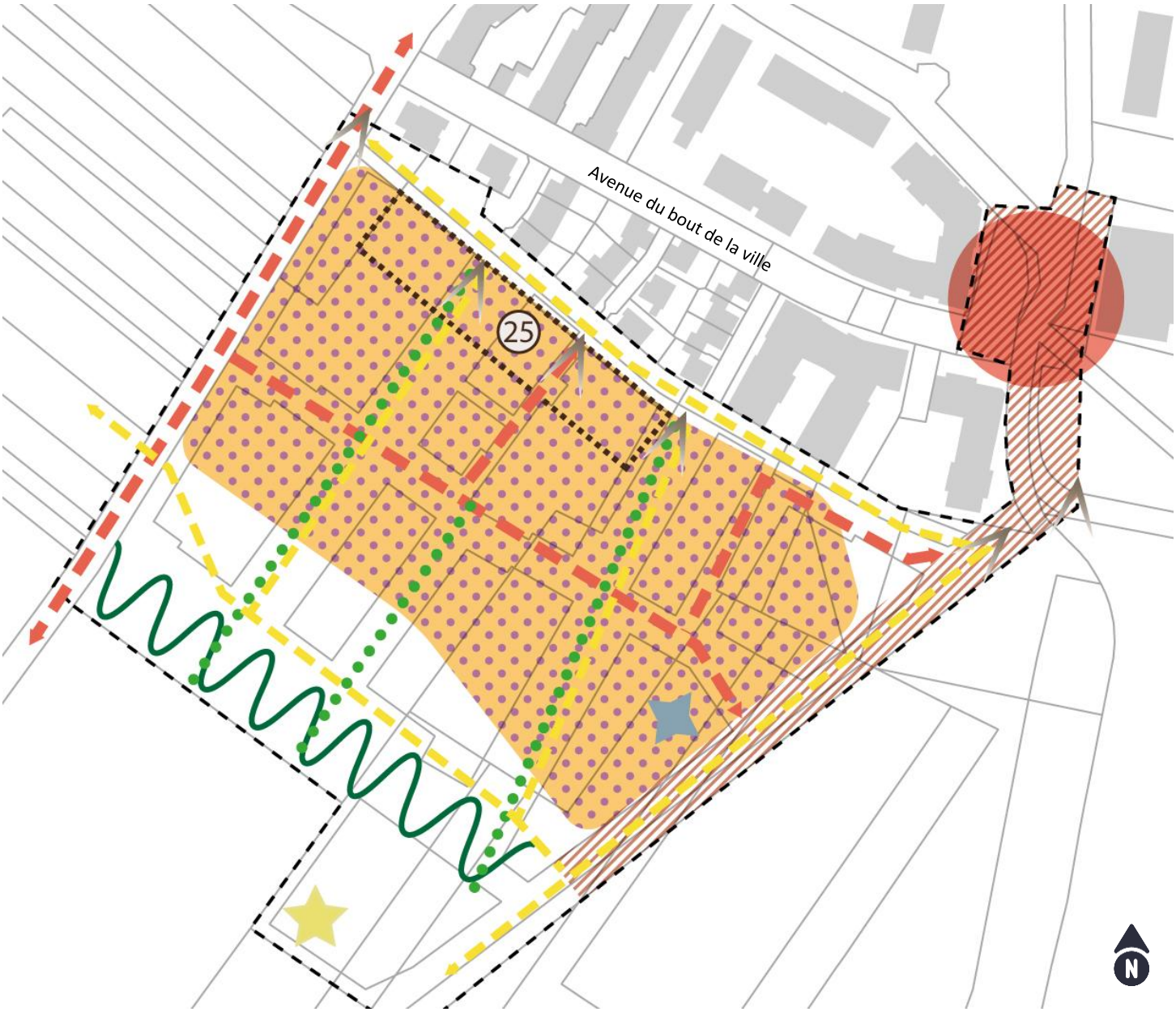
Chaque logement devra recevoir un minimum de 4 heures d'ensoleillement direct le 21 décembre.

Le commerce sera autorisé dans une limite de 300 m² de surface de vente.

Parti d'aménagement :

- 40% maximum de la superficie du secteur est destiné à la réalisation d'îlots constructibles.
- 35% minimum de la superficie du secteur de la phase 1 doit rester en espace vert de pleine terre :

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur mixité logement, commerce, activités de services...

Emplacement pour un équipement public

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Sur le principe de « la lisière cultivée », les espaces de transition entre les futures constructions et la plaine agricole devront être d'une grande qualité paysagère et environnementale.

Des espaces publics sous forme d'allées prairies plantées permettront de faire entrer la plaine au sein de l'espace bâti. Elles devront avoir une largeur de 20m minimum (à l'exception de l'allée centrale).

Des jardins familiaux seront créés

Mobilités / Espaces publics

L'accès motorisé au quartier se fera par la voie des Jumeaux. Les voies créées permettront de desservir au mieux l'ensemble des constructions.

Un réseau de circulations douces sera aménagé afin de faciliter les déplacements au sein du quartier et vers la place du Lagué et la ville.

Un espace public paysager permettra de lier le quartier Montjean à la place du Lagué.

La place du Lagué fera l'objet d'un réaménagement permettant de maintenir et de compléter l'offre commerciale, tout en assurant l'accroche avec le nouveau quartier.

Paysage, patrimoine et formes urbaines

La hauteur des constructions devra prendre en compte les gabarits du quartier du Lagué limitrophe, afin d'obtenir une transition douce. Pour se faire, dans une bande de 25m de large, limitrophe du quartier du Lagué, les constructions ne pourront dépasser une hauteur maximum de R+2 (9m au point le plus haut).

Les vues vers la plaine depuis la ville seront préservées notamment depuis l'avenue du Bout de la Ville et la place du Lagué.

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

SAVIGNY-SUR-ORGE

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Groupement de parcelles au sein d'un îlot localisé entre les rues Jean Allemane, des Poiriers, et le boulevard Aristide Briand

Objectifs :

- Création d'environ 120 de logements, dont du logement social
- Intégration du bâti avec l'existant

Parti d'aménagement :

L'aménagement prévoit ainsi :

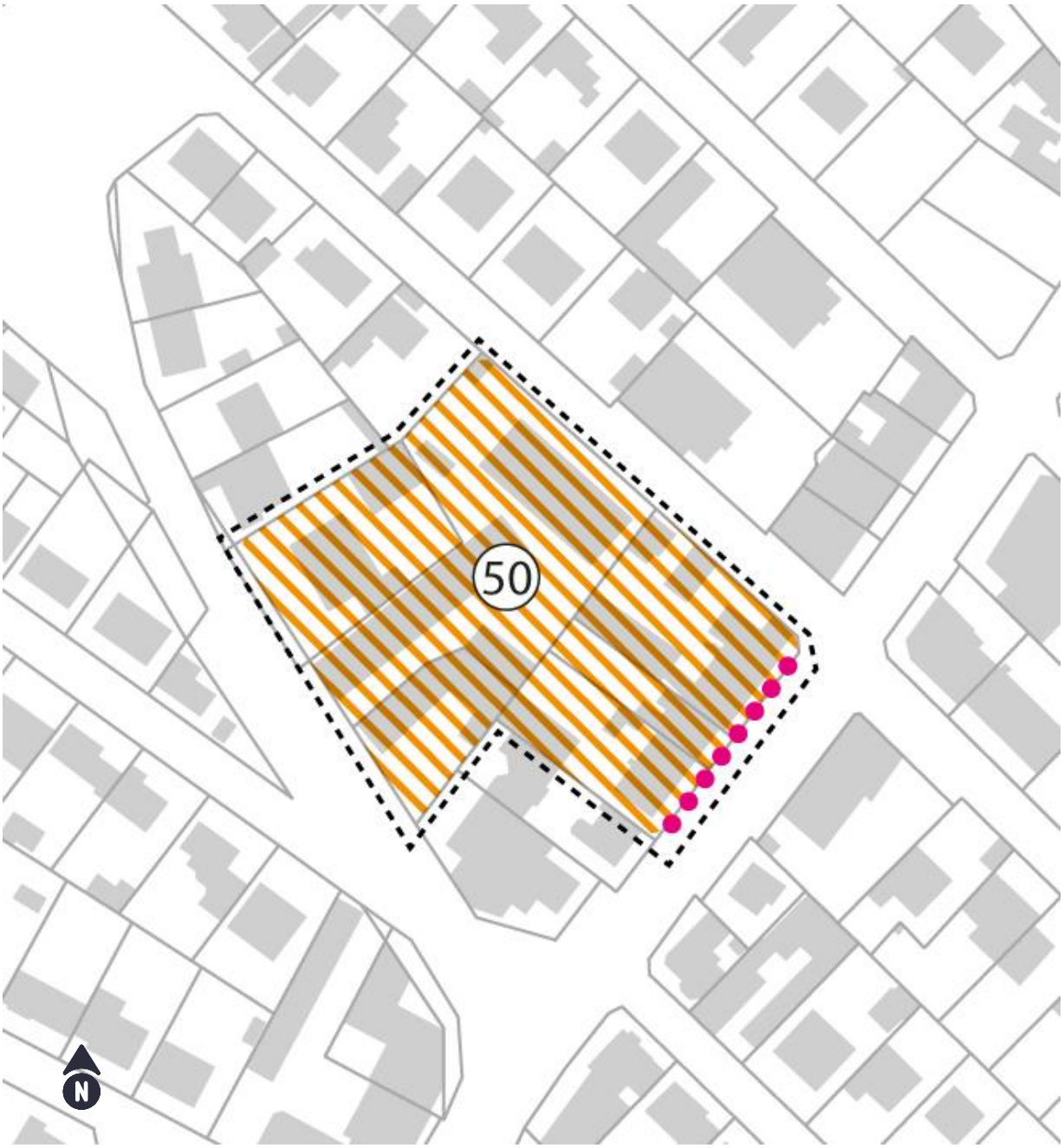
- Privilégier des aménagements sous forme d'une à trois opérations d'ensemble maximum
- Réaliser un programme à dominante de logements
- Respecter les hauteurs minimum et maximum du règlement du PLU

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- La création de 120 logements et de logements sociaux pour un minimum de 50%
- L'implantation de locaux commerciaux, d'artisanat ou de services en rez-de-chaussée
- Une mixité dans la typologie de l'habitat
- Une étude hydrologique : située en zone potentiellement sensible aux débordements de nappe et inondations de cave, une disposition supplémentaire, visant à imposer une étude hydrogéologique, est ajouté à l'OAP.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Réaliser un programme à dominante de logements, sous forme d'une à trois opérations d'ensemble maximum

50% des logements doivent être dédiés à du logement locatif social

Économie et commerces

Aménager des locaux de commerces, d'artisanat ou de services en rez-de-chaussée en bordure du boulevard Aristide Briand

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Contexte :

Ce secteur composé de maisons individuelles est classé en zone UBb, classement qui permet une densification importante sans encadrement particulier. Dans le cadre de la modification, il est donc souhaité d'apporter des orientations et une programmation pour ce secteur afin de permettre un projet cohérent qui s'insère au mieux dans l'environnement urbain.

Objectifs :

- Préserver les qualités naturelles du secteur
- Végétaliser
- Réorganiser les mobilités
- Création d'environ 220 logements, dont du logement social

Parti d'aménagement :

L'aménagement prévoit ainsi :

- Réaliser un programme à dominante de logements avec un maximum de 220 logements
- Respecter les hauteurs minimum et maximum du règlement du PLU
- Un recul de 4 mètres minimum depuis les voies
- Les pièces de nuit des logements devront être éloignées au maximum des sources de pollution sonore
- Création d'équipements et/ou de commerces

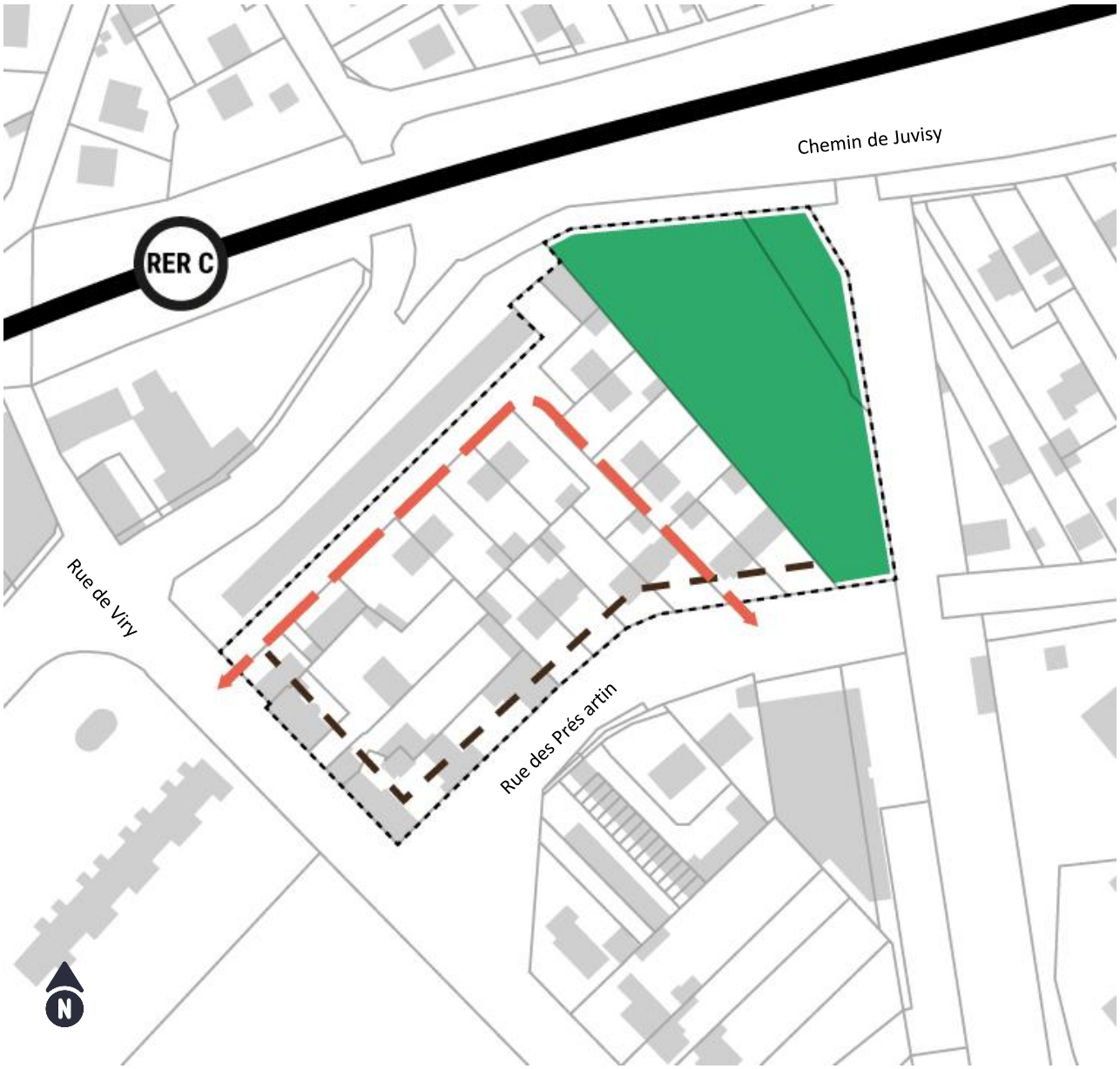
Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- La création de 220 logements et de logements sociaux pour un minimum de 50%
- La possible implantation de locaux commerciaux, d'artisanat ou de services en rez-de-chaussée ou d'un équipement public.
- Une mixité dans la typologie de l'habitat

Une étude hydrologique située en zone potentiellement sensible aux débordements de nappe et inondations de cave, une disposition supplémentaire, visant à imposer une étude hydrogéologique, est ajouté à l'OAP

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Zone de boisement à préserver

Mobilités / Espaces publics

Créer une voie de desserte locale piétonne et/ou carrossable

Recul des constructions d'au moins 4 mètres

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne RER C

Contexte :

Regroupement de parcelles au sein d'un îlot localisé Avenue Charles de Gaulle et rue Chamberlin

Objectifs :

- Développer une nouvelle offre de logements
- Développer une nouvelle offre commerciale
- Création d'environ 160 logements, dont du logement social

Parti d'aménagement :

L'OAP a pour principe d'aménagement de :

- Permettre le renouvellement urbain par la création de nouveaux logements et/ou d'équipements
- Favoriser la préservation d'un cœur d'îlot traité en espace vert.
- Obligation de recul des constructions sur l'avenue Charles de Gaulle

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- La création de 160 logements et de logements sociaux pour un minimum de 50%
- L'implantation de locaux commerciaux, d'artisanat ou de services en rez-de-chaussée ou d'un équipement public avenue Charles de Gaulle.
- Une mixité dans la typologie de l'habitat

Une étude hydrologique située en zone potentiellement sensible aux débordements de nappe et inondations de cave, une disposition supplémentaire, visant à imposer une étude hydrogéologique, est ajouté à l'OAP

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Réaliser un programme à dominante de logements, sous forme d'une à quatre opérations d'ensemble maximum

50% des logements doivent être dédiés à du logement locatif social

Économie et commerces

Aménager des locaux de commerces, d'artisanat ou de services en rez-de-chaussée en bordure de l'Avenue Charles de Gaulle

Mobilités / Espaces publics

Recul des constructions sur l'Avenue Charles de Gaulle, dans l'objectif de permettre de futurs aménagements de l'espace public confortable pour les passages des piétons

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C

Contexte :

Le secteur cœur de ville gare de Savigny-sur-Orge est un quartier qui a été peu à peu densifié pour répondre au besoin de logement de la commune sans qu'il n'y ait eu de réflexion d'aménagement d'ensemble. Il s'étend de part et d'autre des voies ferrées et ses habitants bénéficient d'un accès rapide à Paris grâce au RER C, mais aussi vers des villes limitrophes grâce aux 6 lignes de bus implantées à proximité.

Ce quartier est caractérisé par sa diversité architecturale allant de la maison villageoise antérieure au 19ème siècle à des projets de l'habitat collectif des années 2000, en passant par de la maison bourgeoise du 19eme siècle, de la maison de villégiature du début du 20eme siècle aux grands ensembles des années 60. Ce quartier pâtit aujourd'hui d'une image dévalorisée de disfonctionnements urbains ne permettant plus une adaptation aux enjeux actuels : habitat vieillissant, tissu commercial périclitant et espace publics inadaptés.

Objectifs :

- Recréer du lien, des porosités et des transversalités
- Qualifier les espaces publics comme support de lien, de confort et d'attractivité commerçante
- Renouveler les espaces bâtis du cœur de ville : valoriser les fronts historiques, améliorer les transitions, proposer une nouvelle offre de logement plus mixte et plus durable
- Soutenir le tissu commercial et développer des services de proximité, au service de l'attractivité et du renouvellement de la population

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- La création de logements dont le nombre est en cours d'étude (opération de ZAC), le nombre de logements sociaux sera au minimum de 30 % sur les nouvelles opérations de logements, à l'échelle du périmètre de la ZAC.
- Une mixité dans la typologie de l'habitat

Une étude hydrologique située en zone potentiellement sensible aux débordements de nappe et inondations de cave, une disposition supplémentaire, visant à imposer une étude hydrogéologique, est ajouté à l'OAP

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de réflexion

Rénovation urbaine : programme à dominante de logements

Économie et commerces

Polarité secondaire

Mobilités / Espaces publics

Création d'une place

Requalification de la voie et création de voie cyclable : refonte des mobilités

Améliorer/ Faciliter les franchissements

Parc de stationnements à pérenniser

Parc de stationnements vélo

Réaménager l'espace public

Mobilités / Espaces publics

Vue à préserver, mettre en valeur, ou créer

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne RER C

THIAIS

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

D'environ 1,15 ha, le périmètre est aujourd'hui enclavé entre le tunnel de l'autoroute au nord, la rue des Baudemons à l'ouest et l'avenue de la République à l'est.

L'aménagement du site s'effectuera, en prolongement de construction existante de 26 logements locatifs sociaux par la société Immobilière 3F.

Programmation :

- Reconquérir les espaces longeant le passage couvert de l'autoroute en utilisant les typologies de maisons de ville et petits immeubles collectifs. Ce secteur accueillera exclusivement des logements.
- Il sera tiré profit de la topographie du site offrant des perspectives sur la vallée de la Seine. Les bâtiments seront orientés de préférence vers le sud.
- Tout accès des véhicules se fera depuis la rue des Baudemons.
- Les espaces situés entre l'alignement et les constructions devront permettre l'inscription d'un espace végétalisé soigné intégrant des essences arborées afin de participer à l'esthétique des axes de circulation encadrant ce secteur et à la perception d'ensemble de ce quartier depuis le domaine public. La déclivité naturelle du site permettra des solutions d'implantation des végétaux en épannelage afin que les espaces verts participent qualitativement au remodelage de ce secteur de la ville.
- Un chemin piétonnier assurera la liaison entre la rue des Baudemons et l'avenue de la République.
- Sur ce secteur, la densité sera de 50 logements par hectare.

Parti d'aménagement :

Il sera tiré profit de la topographie du site offrant des perspectives sur la vallée de la Seine. Les bâtiments seront orientés de préférence vers le sud. Tout accès de véhicules se fera depuis la rue des Baudemons.

Les espaces situés entre l'alignement et les constructions devront permettre l'inscription d'un espace végétalisé soigné intégrant des essences arborées afin de participer à l'esthétique des axes de, circulation encadrant ce secteur et à la perception d'ensemble de ce quartier depuis le domaine public. La déclivité naturelle du site permettra des solutions d'implantation des végétaux en épannelage afin ,que ces espaces verts participent qualitativement au remodelage de ce secteur de la ville. Un chemin piétonnier assurera la liaison entre la rue des Baudemons et l'avenue de la République.

Sur ce secteur, la densité sera de 50 logements par hectare.

Objectifs :

- Prolonger la greffe urbaine par un bâti composant avec le site
- Valoriser le traitement des limites par les espaces verts
- Offrir une densité adaptée

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Réalisation de logements de type maison de ville et petit immeuble collectif en orientant les constructions vers le sud

Mobilités / Coupures urbaines

Cheminement piéton à maintenir en accès public

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Contexte :

Ce secteur, d'environ 1,9 ha, témoigne du passé des portes de Thiais lié fortement à la présence de l'ancienne RN7 (aujourd'hui RD7) et donc à l'usage de la voiture. Il couvre une zone longitudinale assez disparate, relativement isolée, avec la présence périphérique de plusieurs équipements de la ville: groupe scolaire Charles Péguy, hôpital privé de Thiais, cimetière parisien, ainsi que de l'équipement d'envergure métropolitaine que sera la Cité de la gastronomie.

Il est situé au carrefour de deux axes routiers majeurs (avenue de Fontainebleau et avenue du Général de Gaulle, cette dernière permettant de rejoindre le centre-ville) et d'une station de la ligne de tramway T7. Le site bénéficie également de sa position entre deux stations de la ligne de métro 14 (Chevilly "Trois communes" et M.I.N Porte de Thiais)

Il est actuellement composé d'un tissu urbain disparate et assez ancien avec beaucoup d'activités liées à la voiture. Le secteur est fortement artificialisé.

L'objectif est de reconquérir cet espace et de densifier le long de ces axes bien desservis en transports collectifs afin de requalifier cette entrée de ville. Il vise également à promouvoir les modes actifs sur la zone, en rabattement vers la station de tramway. Cela s'inscrit également dans la dynamique de requalification de la RD7.

Programmation :

- Une consommation plus économe et efficace de l'espace en requalifiant les friches urbaines et les friches de dépôt liés à la voiture (parking, etc.)
- Créer une continuité du bâti de part et d'autre de l'axe en continuité des développements urbains initiés sur Thiais et Chevilly-Larue (hauteur avec une diversité des épannelages et recul).
- Production d'une offre de logements autour de 200 unités à l'hectare.
- Créer une continuité de la trame verte en préservant notamment les fonds de parcelle et les arbres en alignement le long de l'avenue de Fontainebleau.
- Rendre accessible en tous modes de déplacements.
- Créer un nouvel accès au groupe scolaire Charles Péguy (dans le but notamment de fluidifier la circulation aux abords des équipements).
- Prévoir un espace d'apaisement de l'espace public au carrefour des deux grandes avenues.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de logements collectifs

Mobilités / Coupures urbaines

Cheminement piéton à maintenir en accès public

Liaison à requalifier

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Front bâti (alignement et épannelage)

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Alignement d'arbres

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

Secteur bordant la RD5 (boulevard de Stalingrad requalifié dans le cadre de l'aménagement de la ligne de tramway T9) situé à équidistance entre les stations Trois Communes et Verdun Hoche.

Périmètre d'environ 1,3 ha caractérisé par un secteur d'habitat mixte entre habitat pavillonnaire et collectif, avec des poches de bâti dégradé.

Axe historique majeur, il demeure du bâti patrimonial de qualité (certains hôtels particuliers, immeubles faubouriens), en continuité de la présence d'éléments du patrimoine thiaisien : Maison du manufacturier Gilardoni, Villa Le Cèdre. Certains anciens parcs des hôtels particuliers en cœur d'îlot ont été préservés permettant une continuité de la trame verte avec les arbres en alignement replantés avec l'arrivée du tramway sur le boulevard de Stalingrad.

Présence de commerces et de services à mettre en valeur.

Programmation :

- Créer une cohérence du front bâti (hauteur, typologie).
- Protéger certains patrimoines architecturaux et paysagers.
- Créer des itinéraires cyclables avec du stationnement vélo en rabattement vers le tramway.
- 200 logements à l'hectare.

Objectifs / Parti d'aménagement :

- Conservation du patrimoine bâti architectural et de certains cœurs d'îlots paysagers
- Restructurer le front bâti en permettant une densification limitée de l'axe (autour de 200 logements à l'hectare), et en respectant l'émergence de la trame bâtie en cours de constitution recul par rapport à l'alignement). Cela s'inscrit dans une stratégie de requalification et de densification déjà entreprise sur cet axe stratégique.
- Donner une place aux modes actifs.
- Permettre la connexion vers le cœur de ville en maintenant un caractère apaisé aux voiries perpendiculaires (rue Georgeon, rue Pierre Bigle, avenue Hoche).

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de logements collectifs

Mobilités / Coupures urbaines

Liaison à requalifier

Paysages / Patrimoine / Forme urbaine

Front bâti (alignement et épannelage)

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Alignement d'arbres

Espace vert à conforter

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

- Axe stratégique bien desservi par un réseau de bus dont le TVM et le 393 à la station Victor Basch, et situé à proximité du centre commercial Thiais Village.
- Site inscrit de l'ancienne route royale entre Versailles et Choisy-le-Roi.
- Périmètre caractérisé par un tissu pavillonnaire ancien, quelques friches dont certaines sont en cours de requalification par des opérations de construction de logements avec quelques poches de commerces et de service de proximité en rez-de-chaussée.

Objectifs / Parti d'aménagement :

- Reconstituer un front urbain plus homogène en alignement avec un épannelage de hauteur
- Préserver des marges de recul permettant à terme une requalification de l'axe
- Inciter au report modal et répondre aux besoins en places de stationnement
- Conforter certains espaces paysagers

Programmation :

- Permettre une densification maîtrisée le long de la RD86 autour de 200 logements à l'hectare.
- Requalifier la piste cyclable existante dans le cadre de l'itinéraire structurant V20 du RVIF.
- Conforter la végétalisation en cœur d'ilôts en limitant leur imperméabilisation.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Secteur de logements collectifs
- Secteur de réflexion

Mobilités / Coupures urbaines

- Liaison à requalifier
- Espace public à créer

Économie / Commerces

- Secteur d'activité

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts privés à préserver

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

VALENTON

Orientations d'Aménagement et de Programmation :
Sectorielles locales

Contexte :

Ce site est composé d'une immense zone d'activité sur 25 ha et vient créer une véritable coupure urbaine entre le secteur Val Pompadour et le secteur Centre-ville. Il est bordé au nord par la voie ferrée, à l'ouest par l'avenue Julien Duranton, à l'est par le parc de la plage bleue et au sud : par l'avenue de la plage bleue.

Objectifs :

La mutation foncière de ce site est :

- de créer un aménagement urbain fédérateur de rencontres et d'échanges
- De le désimperméabiliser et le végétaliser pour qu'il contribue à la trame verte
- De répondre au besoin en logement
- D'établir un équilibre entre l'emploi et le logement
- De faciliter les connexions par un maillage en mode doux

Parti d'aménagement :

L'aménagement de ce secteur devra :

- Préserver les franges des parcs de la plage bleue et du champ saint Julien en créant des zones tampons
- Mettre en place une séquence urbaine plus dense (R+4) en front des axes pour les structurer
- Végétaliser les cœurs d'ilot de logements
- Construire en prenant en compte les nuisances de la voie ferrée, réutiliser la voie ferrée comme mode de transport des marchandises
- Veiller à la cohabitation entre activité / logements / équipements publics
- S'assurer de la connexion à la Végétale

Programmation :

Le projet portera sur :

- la densification maîtrisée du nombre de logements soit au moins 40 logements/ha
- La construction de logements répondant aux objectifs fixés dans la charte de construction durable pour le collectif
- La préservation de certaines activités
- Le développement d'un linéaire commercial en pied d'immeuble en lien avec les commerces du secteur centre-ville et du secteur val pompadour
- La création d'équipement public (enseignement), et d'un réseau viaire
- La réalisation de sentes piétonnes et d'un maillage de pistes cyclables à connecter avec le maillage existant

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de programmation mixte (logements, activités, commerces, équipements, …)

Secteur de renouvellement par du logement

Économie / Commerces

Secteur d'activité à faible nuisance

Rez-de-chaussée commercial

Mobilités / Espaces publics

La végétale – piste cyclable existante

Requalifier la rue Alfred Kastler

Principes de sentes/perméabilités piétonnes faisant lien avec les parcs

Principe de liaisons structurantes à créer

Etudier le développement de l'usage des voies ferrés pour le déplacement de voyageurs et/ou de marchandises ou matières premières

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Corridor écologique à pérenniser / à créer en lien avec la Plage Bleue et le parc du champ Saint Julien

Espaces végétalisés existants à pérenniser

Espace vert à créer (emplacement indicatif)

Respect des contraintes de bruit des voies ferrées

Paysagement végétal des abords des voies ferrées

Travailler la transition urbaine entre le tissu individuel et le collectif

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

Ce site est situé au sud de la commune en limite communale et est à l'interface de trois autres communes (Villeneuve saint Georges, Crosnes et Limeil-Brevannes). Ce site est composé d'une zone d'activités, d'un espace agricole et d'un espace vert à urbaniser.

Objectifs :

La commune souhaite développer et requalifier ce pôle d'activité en le diversifiant vers de l'agriculture urbaine pour créer des connexions avec le bois Cerdon et certaines activités au nord qui sont orientées vers l'alimentaire.

Programmation :

Le projet portera sur :

- L'extension de la zone d'activité,
- la réalisation d'une zone d'agriculture urbaine,
- La réalisation d'une nouvelle voirie interne pour améliorer les circulations,
- L'implantation d'un équipement dédié à la formation

Parti d'aménagement :

- Construire des nouveaux bâtiments d'activité dans la continuité de ceux existants avec une architecture harmonieuse au regard du bois Cerdon à proximité immédiate
- Réaliser un maillage de pistes cyclables qui relie le secteur d'activité vers le câble 1
- Aménager une zone d'activité prenant en compte les enjeux écologiques (végétalisation, matériaux biosourcés, limitation de l'artificialisation des sols, …)
- Créer une nouvelle circulation interne avec une entrée et une sortie distincte pour faciliter les flux des véhicules et le stationnement

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Économie / Commerces

Extension de la zone d'activité en prenant en compte les enjeux écologiques

Zone d'agriculture urbaine

Logements / Équipements / Projets

Unité de formation

Mobilités / Espaces publics

Création de desserte interne intégrant des bandes végétalisées

Maillage cyclable vers le Câble 1

Mener une réflexion sur la gestion du stationnement à l'échelle de toute la nouvelle zone

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Frange de non-constructibilité en bordure d'un massif boisé (servitude de 50m par rapport au massif)

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

Ce site est composé d'importants équipements publics, de patrimoines remarquables, d'un tissu d'habitation mixte (individuel et collectif) et de commerces

Parti d'aménagement :

- Mettre en place une séquence urbaine plus dense (R+4) en front des axes pour les structurer
- Construire des logements aux abords et à proximité immédiate du nouveau mode de transports en commun
- Réaliser un maillage de cheminements piétons et cyclables qui irrigue le secteur et permet une connexion vers le câble 1
- Végétaliser les espaces publics pour créer des îlots de fraicheur
- Positionner des linéaires de commerces en pied d'immeuble le long des axes structurants pour faciliter l'accessibilité
- Requalifier la place du marché et la place Paul Vaillant Couturier

Objectifs :

Cette orientation d'aménagement et de programmation vise à :

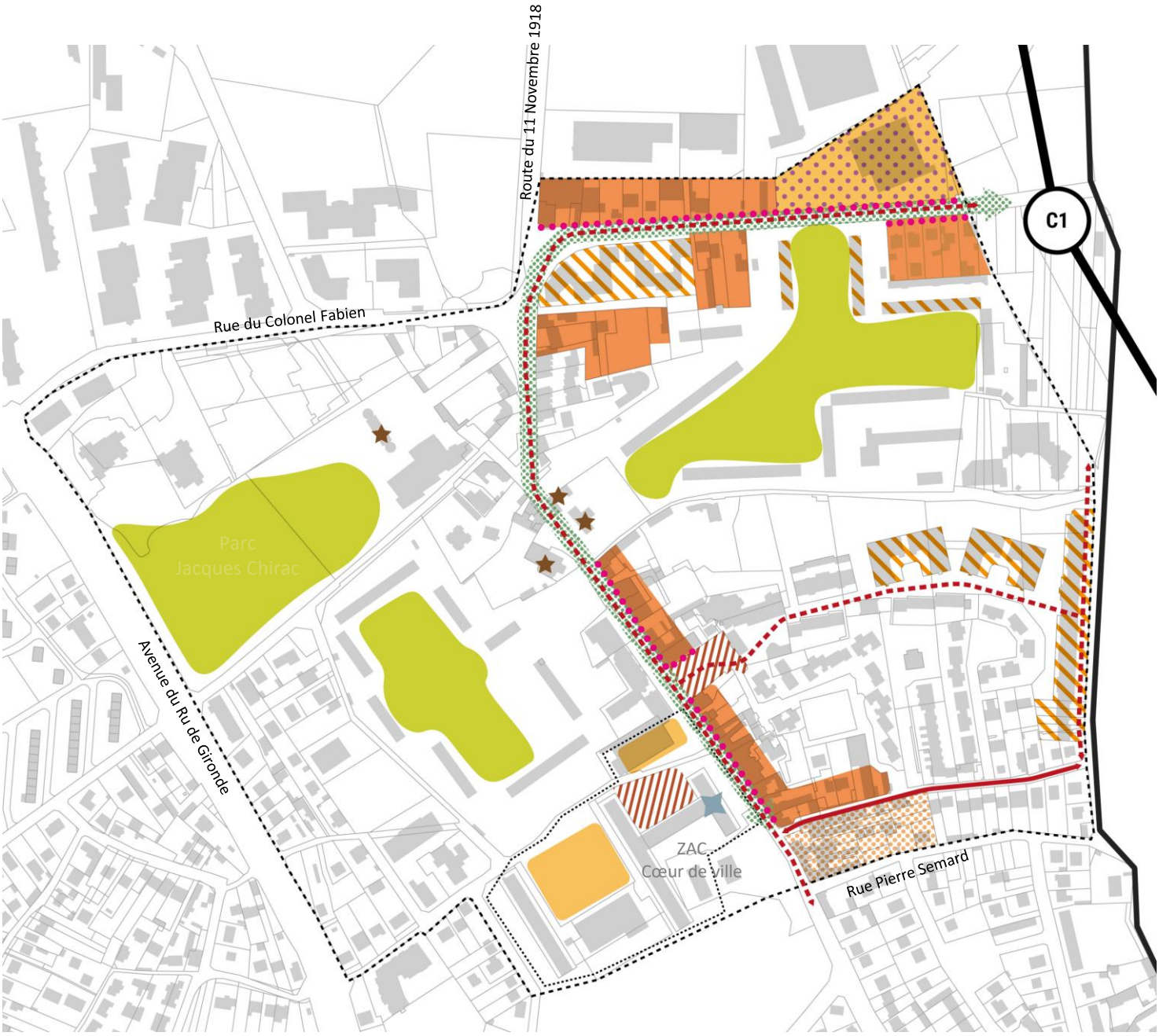
- redynamiser et réorganiser le centre-ville par une meilleure mixité fonctionnelle,
- favoriser la construction de logements pour répondre aux besoins et permettre un parcours résidentiel,
- préserver le tissu pavillonnaire
- conserver les cônes de vue,
- valoriser le paysage du centre-ville,
- développer les connexions en modes doux.

Programmation :

Le projet portera sur :

- la densification maîtrisée du nombre de logements R+4
- la construction de logements répondant aux objectifs fixés dans la charte de construction durable pour le collectif,
- La conservation et la plantation d'alignement d'arbres le long des axes structurants
- la création de commerce en pied d'immeuble pour un maillage commerce complet du centre-ville
- Un maillage de cheminements piétons et cyclables (trame verte)
- La reconfiguration des espaces publics afin de favoriser l'animation du centre-ville et le lien social
- La programmation comprendra un minimum de 6000 m² de SDP pour les logements et que la programmation sera affinée sur la base d'études cadrées par la présente OAP

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Économie / Commerces

Commerce en pied d'immeuble à conserver ou à créer

Mobilités / Espaces publics

Piste cyclable existante

Maillage cyclable à créer pour une connexion vers le câble 1

Réaménagement de l'espace public

Paysage, patrimoine et formes urbaines

Patrimoine remarquable à préserver et requalifier

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Préservation de l'espace vert

Conserver l'alignement d'arbre et renforcer sa présence le long de l'axe Colonel Fabien coté poste

Logements / Équipements / Projets

Densification en logements collectifs (jusqu'à R+4)

Construire de nouveaux logements pour diversifier l'offre et permettre des parcours résidentiels positifs

Secteur à faire muter et diversifier en intégrant de la mixité fonctionnelle en lien avec la nouvelle station du Câble 1

Secteur de réflexion

Requalification du bâti

Aménité : Nouvelle halle de marché

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Périmètre ZAC

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Câble C1

Contexte :

Situation urbaine du quartier de la Lutèce

Le quartier de la Lutèce est situé à Valenton, dans le Val-de-Marne, à 12km de Paris. Il fait partie du Quartier Politique de la Ville « Lutèce-Bergerie », qui est un des 2 QPV de la Ville de Valenton. Plus de la moitié de la population valentonnaise vit dans un de ces deux quartiers. Le quartier de la Lutèce a une situation relativement centrale à Valenton, à proximité du centre-ville et du centre-commercial du Champ Saint Julien, mais éloigné des grands pôles de transport. Il jouxte aussi la Zone d'Activité « Les Roseaux », qui fait l'objet d'une autre OAP dans le cadre du PLUi.

Caractéristiques sociales et urbaines

Près de 2400 habitants vivent dans ce quartier, composé de 735 logements tous sociaux, appartenant au bailleur Seqens. La Lutèce est un des principaux quartiers de la Ville : il représente 17% de la population communale. Ses logements sont répartis dans 14 bâtiments, typiques de l'urbanisme des grands ensembles des années 1960, avec des barres, plots et une tour de 14 étages, pour la plupart dans un état fortement dégradé.

Il s'agit d'un quartier particulièrement fragile, avec une population socio-économiquement vulnérable. Ce quartier est celui où le taux de pauvreté est le plus important sur la ville (36%) et l'un des plus pauvres du département. Il est caractérisé par l'extrême jeunesse de sa population (35% des habitants du QPV Lutèce-Bergerie ont moins de 25 ans), par le chômage (26% des habitants sont sans emploi), et la forte présence de familles monoparentales (25% des ménages). 15% des revenus disponibles sont issus des prestations sociales dans le quartier, contre 6% à l'échelle de l'EPT, et la médiane des revenus est à 12 386 € par unité de consommation (à comparer au revenu médian par unité de consommation en 2020, à l'échelle du Val-de-Marne, qui s'établit à 23 540€).

Le quartier est essentiellement résidentiel : outre les 735 logements, le quartier est doté d'une école (le groupe scolaire Henri Wallon, le plus important de la Ville), d'un gymnase attenant à l'école et d'un stade (le stade Auguste Delaune), d'un centre social (le centre socio-culturel La Lutèce, qui accueille une halte-garderie) et d'un espace associatif (l'espace Camille Claudel). Aucun commerce ou activité n'est recensé dans le quartier, la Lutèce étant situé à proximité immédiate du centre commercial du Champ Saint Julien et du centre-ville.

Le quartier de la Lutèce est situé au cœur d'un système de parcs, puisque 3 parcs départementaux ceinturent le quartier (le parc de la Plage Bleue, le parc du Champ Saint Julien et le parc de la Saussaie Pidoux, auxquels s'ajoute le parc communal Jacques Chirac), et qu'il est doté d'une forte qualité paysagère, avec de larges espaces végétalisés et une strate arborée très importante.

Projet de renouvellement urbain

Le quartier de la Lutèce, auquel correspond le périmètre de l'OAP, est intégré au Programme National de Renouvellement Urbain depuis 2019, via la signature d'un protocole de préfiguration intercommunal. Ce programme lui permet de bénéficier d'une rénovation complète et ambitieuse, qui permettra de répondre de manière transversale à l'ensemble des problématiques rencontrées, en matière d'habitat, d'environnement, de mobilité, d'équipement, etc. En février 2023, le projet est entré en phase opérationnelle avec la signature de la convention ANRU.

Les grandes ambitions du projet de la Lutèce s'articulent autour de 3 thématiques listées ci-après :

- Sociales : apporter de la mixité dans ce quartier, aujourd'hui exclusivement dédié au logement social ; permettre à tous l'accès à des logements dignes et des conditions d'habitat de qualité ; avoir une réhabilitation conséquente et proposer une offre de logements neufs adaptée et des parcours résidentiels positifs ; favoriser l'accès à la culture et ouvrir le champ des possibles avec l'implantation d'équipements publics
- Urbaines : valoriser les atouts paysagers du quartier ; améliorer l'accessibilité et les mobilités.
- Environnementales : s'inscrire dans une labellisation « écoquartier », avec une attention forte portée à la qualité thermique et à la durabilité des bâtiments, ainsi qu'à l'accès aux espaces verts, la lutte contre les ilots de chaleur et l'infiltration des eaux pluviales ; assurer les liaisons Nord-Sud et desservir les équipements publics

Pour répondre à ces ambitions, le projet de renouvellement urbain inscrit dans le programme de l'ANRU, intervient sur l'ensemble du quartier Lutèce. Il prévoit :

- La démolition de 296 logements sociaux et de 2 équipements au sud du quartier et la construction de 340 logements neufs
- La réhabilitation de 199 logements sociaux ainsi que la rénovation des espaces extérieurs résidentiels
- La réalisation de travaux transitoires sur 240 logements à l'ouest, puis une démolition et une programmation neuve qui interviendra dans une phase 2 du projet urbain (hors NPNRU)
- La restructuration lourde, la réhabilitation et l'extension du groupe scolaire en cœur de quartier
- La construction d'un nouveau gymnase, en remplacement de l'ancien vétuste et trop petit, et l'installation d'un parcours sportif
- La construction d'un équipement petite enfance
- La construction d'un Centre Éducatif et Culturel en entrée de quartier, qui permettra en partie de remplacer le centre social aujourd'hui présent dans le quartier mais qui sera démoli dans le cadre du NPNRU, et de créer un équipement culturel dans un quartier et une ville qui n'en dispose pas
- La restructuration et la requalification des espaces publics du quartier, afin de conforter une trame viaire et piétonne efficiente et apaisée, et notamment le mail paysager nord-sud, qui desservira tous les équipements publics. Les espaces publics, déjà fortement arborés, seront désimperméabilisés et végétalisés, et reconnectés aux parcs départementaux ceinturant le quartier, notamment le parc du Champ Saint Julien. Le secteur sud notamment sera végétalisé par l'intégration de stationnements sous les nouveaux bâtiments permettant d'implanter de nouveaux espaces de pleine terre.

Des mutations engagées

Le projet de renouvellement urbain étant dans sa phase opérationnelle, le quartier de la Lutèce est en pleine évolution. Les travaux d'attente sur les 240 logements du secteur ouest ont eu lieu en 2022, et se poursuivent au fur et à mesure des besoins exprimés par les habitants. La livraison du centre éducatif et culturel est prévue pour 2026. Sur le secteur nord, les périodes de travaux sont prévues de 2024 à 2026 pour la réhabilitation des logements, et jusqu'en 2027-2028 pour la requalification des espaces extérieurs. Sur le secteur sud, les démolitions des bâtiments devraient être finalisées en 2025. Suivront le démarrage des opérations de logements neufs sur ce même secteur.

Programmation :

Programmation de l'habitat

L'OAP est structurée en plusieurs secteurs, correspondant à des grands ensembles d'habitat.

- Dans le secteur sud : secteur de renouvellement urbain, avec démolitions de 296 logements et reconstruction d'environ 340 logements
- Dans le secteur nord : secteur de réhabilitations de logements sociaux
- Dans le secteur ouest : secteur à dominante de logements dont la programmation sera à affiner

Programmation des équipements

Le projet de renouvellement urbain prévoit de conforter et de renforcer l'offre en matière d'équipements :

- Scolaires, grâce à la requalification du groupe scolaire Henri Wallon situé en cœur de quartier. L'objectif est d'anticiper l'augmentation des effectifs, d'améliorer les conditions d'apprentissage et de développer l'autonomie des enfants et d'adapter l'école aux enjeux de résilience
- Sportifs, en améliorant l'accès au sport pour toutes et tous grâce au nouveau gymnase, au maintien du stade Delaune et au développement d'un parcours sportif sur le quartier
- Culturels, dans une Ville qui ne possédait alors aucun équipement culturel en dehors d'une bibliothèque.

Programmation des espaces publics

Le projet prévoit la restructuration et la requalification des espaces publics du quartier, afin de conforter une trame viaire et piétonne efficiente et apaisée, et notamment le mail paysager nord-sud, qui desservira tous les équipements publics. Les espaces publics, déjà fortement arborés, seront désimperméabilisés et végétalisés, et reconnectés aux parcs départementaux ceinturant le quartier, notamment le parc du Champ Saint Julien. Le secteur sud notamment sera végétalisé par l'intégration de stationnements sous les nouveaux bâtiments permettant de découvrir de nouveaux espaces de pleine terre.

Objectifs :

Les grands objectifs du projet de renouvellement urbain décrit précédemment et le schéma de composition urbaine sont déjà inscrits et partagés par les différents acteurs via la convention ANRU partenariale. Le projet est d'ailleurs en grande partie engagé. L'OAP Lutèce permet de figer réglementairement les invariants du projet, d'en matérialiser les objectifs, de préfigurer les intentions sur le secteur ouest du quartier qui n'est pas intégré au projet NPNRU et de préciser les liens avec les secteurs voisins.

Les objectifs du projet de renouvellement urbain sont de résorber les problèmes urbains et notamment de diversifier et d'améliorer la qualité de l'habitat et des équipements publics, en conservant la dominante d'habitat du quartier mais en développant une variété de typologie dans l'objectif de développer la mixité sociale et favoriser le parcours résidentiel des habitants.

Pour cela le projet s'appuie sur des atouts forts identifiés, tels que la préservation et le renforcement de la qualité paysagère, en affirmant la place de la Lutèce dans la trame verte municipale et départementale. Par ailleurs le projet capitalise sur la proximité du centre-ville avec lequel il s'agit de favoriser les interactions.

Le projet doit permettre également dû faire du quartier de la Lutèce un quartier de destination, en créant des équipements publics attractifs et rayonnants à l'échelle communale voire extra-communale.

Enfin, le projet vise à améliorer la résilience au changement climatique et s'inscrit dans des ambitions fortes de développement durable, notamment via une désimperméabilisation et renaturation importante.

Parti d'aménagement :

L'orientation d'aménagement détermine les grands invariants du projet d'ensemble, qui ont été déterminés à l'issue des études urbaines et formalisées dans différents documents (CPAUP-E, convention ANRU…)

La qualité de l'habitat et l'exemplarité environnementale des bâtiments

Tous les secteurs de logements seront mixtes, présentant une variété de typologie (logement locatif social, logement en accession à la propriété, logement locatifs libres, etc.) et de tailles de logements (du T1 au T4/T5). Tous les bâtiments de logements devront être de même qualité architecturale, quelle que soit leur typologie.

Les logements seront traversants ou, à défaut, conçus avec une double orientation.

Les logements seront pourvus d'espaces extérieurs et devront bénéficier de vues. Une précaution particulière sera prise pour les pièces de vie en matière de luminosité naturelle et les bâtiments devront être suffisamment espacés pour limiter le vis-à-vis.

Les performances environnementales devront permettre de limiter les consommations énergétiques au maximum pour les habitants. Une attention particulière sera portée au confort acoustique, le quartier de la Lutèce étant fortement soumis aux nuisances sonores, via l'isolation, le traitement paysager des franges, la création de cœurs d'îlots végétalisés, etc. L'ensemble des opérations de construction et réhabilitation devra proposer l'utilisation de matériaux sobres, robustes et pérennes : matériaux de façade, serrureries et menuiseries. Les logements devront assurer le confort d'hiver et d'été des habitants.

Dans les lots privés, les stationnements seront à rez-de-chaussée ou semi-enterrés et traités de manière qualitative pour ne pas dégrader l'espace public. Sur le secteur nord, les stationnements en surface seront désimperméabilisés au maximum, avec des matériaux poreux ou semi-poreux.

Les espaces verts et les principes d'aménagements paysagers

Le quartier de la Lutèce a une qualité végétale et paysagère remarquable, avec un caractère boisé : cette caractéristique doit être préservée, renforcée et mise en valeur. Elle contribue en effet à la qualité du cadre de vie, au maintien de réservoirs et de continuités écologiques permettant la résilience.

A l'échelle du quartier, la strate arborée en place sera conservée au maximum (pas d'abattage d'arbre sauf en cas d'absolue nécessité) et les strates arbustives et herbacées seront développées, avec des espaces publics et résidentiels largement plantés pour former des continuums paysagers, faisant de la Lutèce un véritable « parc habité ».

Les espaces publics seront les principaux supports pour le végétal et les aménagements paysagers, en particulier le mail piéton nord-sud et l'axe principal est-ouest, qui feront l'objet d'un traitement particulièrement attentif et constitueront les principaux supports de la trame verte à une échelle plus large que le quartier. Le maillage secondaire des voies, majoritairement dédiées aux déplacements doux, sera également traité avec une forte place du végétal dans le cadre des objectifs paysagers mais aussi en faveur de la gestion des eaux pluviales.

Les ilots privés favoriseront les cœurs d'ilots végétalisés, les franges et retraits éventuels seront plantés.

L'absence de clôtures entre les espaces privés et publics est également une caractéristique forte du quartier, qui devra être conservée. Tous les espaces du quartier seront ouverts, permettant des porosités et des continuités paysagères. L'entretien devra être adapté.

Le parc du Champ Saint-Julien est compris dans le périmètre de l'OAP, car les interactions entre le quartier de la Lutèce et ce parc sont fortes. Cet espace vert a la particularité d'être divisé en deux parties distinctes du fait d'un fort dénivelé. Ainsi, l'OAP prévoit :

- Sur le Champ Saint Julien nord : une préservation de l'espace vert actuel et de son caractère très naturel, en faveur de la protection de la biodiversité
- Sur le Champ Saint Julien sud : une requalification ou amélioration de l'espace vert dans une logique de parc équipé, accessible depuis le quartier de la Lutèce, avec le maintien et le renforcement des connexions urbaine et paysagère entre le quartier et le parc, sur cette zone.

Les mobilités et circulations

Le quartier de la Lutèce ne peut pas être traversé en voiture pour éviter tout effet de shunt (favorisé par la présence de 2 voies départementales à forte affluence au nord et au sud du quartier) ; la trame viaire est uniquement composée de voiries de desserte internes, ce qui permet un cadre de vie apaisé et sécurisé.

Dans le secteur sud, seul un axe sera circulé sur un principe de voie partagée et laissant une large place aux mobilités actives, afin de desservir les ilots. Les autres axes qui devront être développés pour améliorer le maillage du quartier, seront des axes dédiés aux mobilités douces et supports de végétalisation.

Dans le secteur ouest, une voirie de desserte (sur le principe d'une zone de rencontre) sera à réaliser pour desservir les futurs logements. Son tracé exact reste à définir. Par ailleurs, les principes de circulations piétonnes est-ouest sont également matérialisées, en particulier dans la continuité de l'axe existant et en lien avec l'entrée du parc du Champ Saint-Julien qui devra être traitée en entrée magistrale.

Le mail paysager nord-sud sera accessible uniquement pour les mobilités douces (piétons, cycles), dont la présence sera encouragée grâce à des espaces généreux, paysagers, qui devront cohabiter avec des zones végétalisées davantage préservées des activités humaines (réservoirs écologiques). De manière générale, les circulations douces seront encouragées dans le quartier, via la création d'une trame cyclable et piétonne permettant de circuler aux différents endroits du quartier, et avec des stationnements réservés pour les vélos dans les endroits stratégiques, notamment les équipements publics.

En matière de stationnement pour les véhicules motorisés, ils devront être limités sur l'espace public, et uniquement dédiés aux visiteurs. Les stationnements résidentiels se concentreront dans les emprises résidentielles ; à rez-de-chaussée des bâtiments ou en semi-enterré prioritairement, éventuellement en infrastructure, et ce afin de limiter la place de la voiture dans le paysage. Les stationnements pourront être mutualisés entre les îlots, dans un objectif de rationalisation.

Les formes urbaines

Les hauteurs permettront une densité mesurée dans un objectif de dégager de l'espace au sol pour le végétal. L'organisation des ilots devra permettre de dégager des percées/des vues, même depuis le cœur du quartier, et générer des formes de porosités, même en l'absence de voies publiques traversantes. Aucun bâtiment ne comprendra de mur aveugle.
Au sud, les hauteurs pourront ponctuellement être admises à R+6+a. En limite sud du quartier, les bâtiments seront situés en retrait afin de dégager une bande végétale (retrait planté) constituant une barrière par rapport à la route départementale. A l'inverse, ils pourront être positionnés en limite séparative côté groupe scolaire.
A l'ouest, les hauteurs devront également être maîtrisée avec des émergences admises. Un principe d'épannelage sera adopté dans l'objectif de dégager des vues, en particulier vers le parc du Champ Saint Julien.

Le maillage des équipements publics

Les équipements seront prioritairement adressés sur le mail paysager, véritable colonne vertébrale du quartier, en particulier :

- Le Centre Educatif et Culturel qui constitue la « porte sud » du quartier. Son parvis sera particulièrement travaillé, car il constitue une nouvelle entrée de quartier, et une vitrine de l'équipement.
- Le groupe scolaire Henri Wallon, qui devra être doté d'un parvis constituant une véritable prolongation du mail piéton
- L'équipement petite enfance, situé en pied d'immeuble
- Le stade Auguste Delaune

Tous ces équipements seront à la fois des équipements de proximité, avec donc un accès privilégié pour les habitants du quartier, mais auront aussi un rayonnement communal voire intercommunal pour le Centre Educatif et Culturel et le stade Delaune. Ce seront des lieux de rencontre et des supports de mixité sociale.

Les interfaces entre le quartier et ses abords, notamment en termes de trame verte et bleue

Le quartier de la Lutèce est ceinturé par 3 parcs départementaux (parc de la Plage Bleue, parc du Champ Saint Julien et parc de la Saussaie-Pidoux situé à Villeneuve-Saint-Georges) et est à proximité immédiate du parc Jacque Chirac qui relie le quartier au centre-ville. Le projet de renouvellement urbain doit donc permettre de renforcer les connexions entre le quartier et ses 4 parcs. Ces connexions devront à la fois être urbaines – pour permettre la liaison entre le quartier et les parcs, notamment piétonne, pour faciliter le franchissement des routes départementales – et paysagères, afin de créer des continuités écologiques. Ces liaisons sont essentielles pour connecter le quartier aux parcs mais aussi à d'autres services urbains situés à extérieurs, notamment dans le centre-ville et le centre commercial du Champ Saint Julien.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Mobilités / Espaces publics

- Principe de liaison à créer
- Principe de voie à créer
- Liaison douce à créer

Logements / Équipements / Projets

- Secteur de logements collectifs
- Secteur de réflexion
- Secteur de renouvellement urbain
- Équipement ponctuel

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Vues à créer
- Principe de perméabilité
- Traitement paysager des franges

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts existants à restaurer/protéger, tout en apportant de nouvelles aménités
- Continuité verte à conforter/créer
- Principe de cœur d'îlot végétalisés à créer
- Continuités paysagères le long des axes viaires et piétons à créer

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

VILLEJUIF

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Au nord-est de Villejuif, en entrée de ville et à proximité du métro « Léo Lagrange » ligne 7, le secteur Pasteur est un quartier mixte faubourien avec une programmation importante d'équipements publics, une dynamique tertiaire en cours de développement le long de l'Avenue de Paris, une persistance de bâtiments d'activités sur un axe est-ouest et une programmation culturelle et de loisir à valoriser. La requalification de ce quartier doit s'inscrire dans l'existant et capitaliser sur ses nombreux atouts pour renforcer son identité de quartier.

Objectifs :

- Valoriser l'entrée nord de ville, en bordure de RD7, et en relation avec la ville voisine Le Kremlin Bicêtre
- Requalifier ce secteur urbain, tout en s'inscrivant dans la dynamique de mixité existante et de mise en valeur de l'existant
- S'appuyer sur la programmation d'équipements scolaires (école maternelle Pasteur, collège Pasteur…), sportifs (gymnase, maison des arts martiaux, stade Gabriel Thibault, salle d'escalade, …) et associatifs à valoriser, au sein du quartier Nord pour définir son identité et affirmer la polarité du quartier
- Prolonger certaines continuités piétonnes et cycles en lien avec les espaces publics de la Ville et des communes limitrophes et repenser l'espace dédié à la voiture par le renforcement des mobilités douces
- Définir une qualité urbaine et paysagère permettant de « retisser la ville », notamment en concevant des espaces publics de qualité, travaillant les transitions urbaines et améliorant la connexion entre les tissus urbains et les programmes environnants et à venir avec un enjeu fort de connexion entre l'avenue de Paris et le tissu faubourien.

Parti d'aménagement :

Le parti pris d'aménagement est de valoriser l'existant, renforcer la mixité fonctionnelle du quartier au sein de certaines parcelles mutables tout en favorisant les mobilités douces, le maillage espaces publics et la trame verte.

Programmation :

Deux nouveaux équipements sur la RD7 ouverts sur la ville, renforçant la mixité des fonctions du quartier et étirant le pôle d'équipements existants :

- Implantation d'un équipement culturel et cultuel
- Implantation d'un établissement de formation

Des hypothèses de mutabilités complémentaires pourront être étudiés :

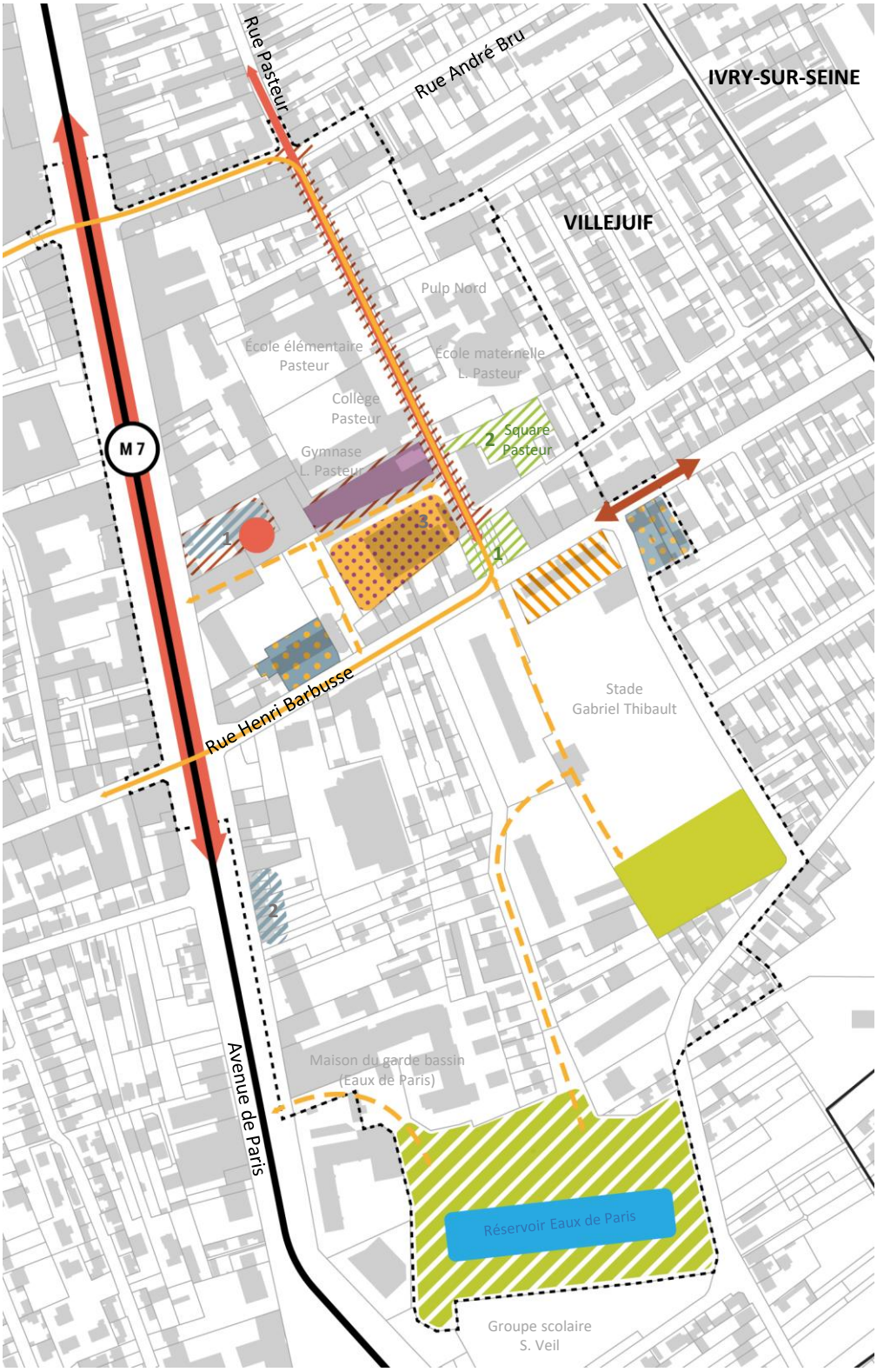
- Projet de transformation du site de la Cristallerie, au potentiel d'usages et d'histoire du lieu et du quartier
- Projet de transformations d'emprises mutables sur la rue Barbusse

Ces transformations s'accompagneront d'un maillage renforcé d'espaces publics et de la trame verte :

- Création d'une nouvelle connexion entre tissus urbains entre l'avenue Paris et le tissu faubourien du quartier Pasteur
- Mise en valeur de la butte se situant derrière le stade Gabriel Thibault
- Renforcement de la trame verte, par la création d'un écologique en veillant à la continuité de la trame verte dans l'espace public et le développement d'un réseau

Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements d'une surface de plancher supérieure à 1250 m² doivent comprendre une part d'au moins 36 % de logements locatifs sociaux.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Équipements ponctuels :
1. Nouvel équipement culturel et cultuel
2. Établissements de formation

Secteur mixte de logements / activités :
3. Cristallerie

Secteur mixte de équipements / logements

Renouvellement urbain : démolition de la barre Valdevy et nouvelle construction

Mobilités / Coupures urbaines

Création d'un parvis

Voies à requalifier

Prévoir un principe de liaisons entre Villejuif et ses communes limitrophes

Créer des cheminements piétons / passages publics aux abords de l'école élémentaire et du collège

Itinéraire cyclable à créer dans le cadre du plan vélo

Aménagement / Réaménagement des espaces publics

Économie / Commerces

Maintenir l'activité économique

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

1 : Végétalisation du parking en entrée d'avenue Pasteur
2 : Préservation du Square Pasteur

Ouvrir et rendre plus accessibles les réservoirs de Paris

Revaloriser la butte du stade tout en préservant son caractère naturel

Réservoir de Paris

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne de métro 7

Contexte :

Le triangle Villejuif - Louis Aragon constitue une polarité intermodale dans la ville, qui va être renforcée, et une polarité urbaine en devenir.

Villejuif - Louis Aragon constitue un véritable pôle d'échange multimodal comprenant une station de métro (terminus M7 de tramway (T7 Louis Aragon Athis Mons), une gare routière avec de nombreuses lignes de bus et un parking silo, propriété de la RATP, construit sur 5 niveaux, occupant deux tiers de la surface de l'îlot L'arrivée prochaine de la ligne 15 sud du Grand Paris Express vient considérablement renforcer cette vocation

Quartier aujourd'hui très urbanisé, il présente un secteur résidentiel pavillonnaire, un secteur tertiaire en cours de développement (ZAC Aragon), de l'habitat collectif d'époques éparses, un secteur d'équipements et quelques espaces verts comme le parc Normandie Niémen, situé en face du parking Le secteur Aragon doit continuer sa mutation urbaine et son intégration

Parti d'aménagement :

La reconfiguration de cet ilot doit favoriser son insertion urbaine dans l'environnement immédiat et notamment de la gare vers le centre-ville, tout en affirmant sa fonction de polarité urbaine et intermodale.

Le fonctionnement de ce territoire doit être pensé globalement afin de créer une connexion de réseaux d'espaces publics, là où cet ilot n'est aujourd'hui qu'un lieu de passage, il doit également devenir un lieu de destination et de vie compatible avec l'implantation de logements. Le projet de pôle doit permettre de répondre aux enjeux intermodaux et d'assurer le lien entre la gare, son projet urbain, le quartier Aragon et la ville.

Objectifs :

Ce projet doit accompagner la dynamique de développement urbain impulsée par l'arrivée de la nouvelle gare ligne 15 de Villejuif - Louis Aragon. Il doit permettre une réappropriation d'un morceau de ville L'enjeu est de trouver le juste équilibre entre centralité métropolitaine, fonction transports et quartier de vie, faire de l'espace public une articulation entre la gare et le quartier Il y a un enjeu d'amplifier et structurer l'espace public dédié aux piétons au regard des flux actuels et à venir, et faire cohabiter l'ensemble des fonctions mobilités du pôle.

- Requalifier le secteur pour faire de ce quartier une centralité intégrée dans la ville Si Villejuif - Louis Aragon constitue une centralité « en terme géographique », ce n'est pas encore le cas en termes d'usages et d'appropriation Le centre-ville depuis la mairie, rue Lebigot puis le long de la rue Jean Jaurès, doit à terme s'étirer jusqu'à ce secteur Villejuif - Louis Aragon et constituer un ensemble cohérent et continu, dans une logique de parcours et de déambulation à travers la ville, à la fois grâce à un apaisement des espaces publics et à une programmation adaptée.
- Conforter la ville connectée et accompagner l'intensification des flux à venir sur le pôle d'échanges La requalification de ce secteur doit permettre de conforter Villejuif - Louis Aragon comme un haut lieu de transport et d'intermodalité du sud francilien, en profitant de l'arrivée de la ligne 15 du métro organisation spatiale facilement lisible pour le voyageur, fonctionnement et implantation de la gare routière, conditions d'attente confortables, intermodalité efficace, etc
- Prendre en compte les enjeux de transition écologique pour fabriquer la ville de demain en développement des mobilités douces en remettant le piéton et les cycles au centre de cette requalification, et réinterroger la place de la voiture, en envisageant une reconfiguration de l'îlot parking

Programmation :

Nouvelle requalification urbaine avec des hypothèses de mutabilités du parking silo Villejuif - Louis Aragon

- Permettre l'implantation de nouveaux programmes mixtes avec logements (dont 36% logements sociaux) / rdc actifs / activités / petits équipements, tout en visant la préservation partielle d'une partie du bâti existant (reconversion partielle du bâtiment), tout en prenant en compte les contraintes en sous-sol et les nombreux "points durs" techniques de la gare.

Mobilités : offrir aux voyageurs des conditions performantes d'accès et de correspondance entre les différents modes de déplacement

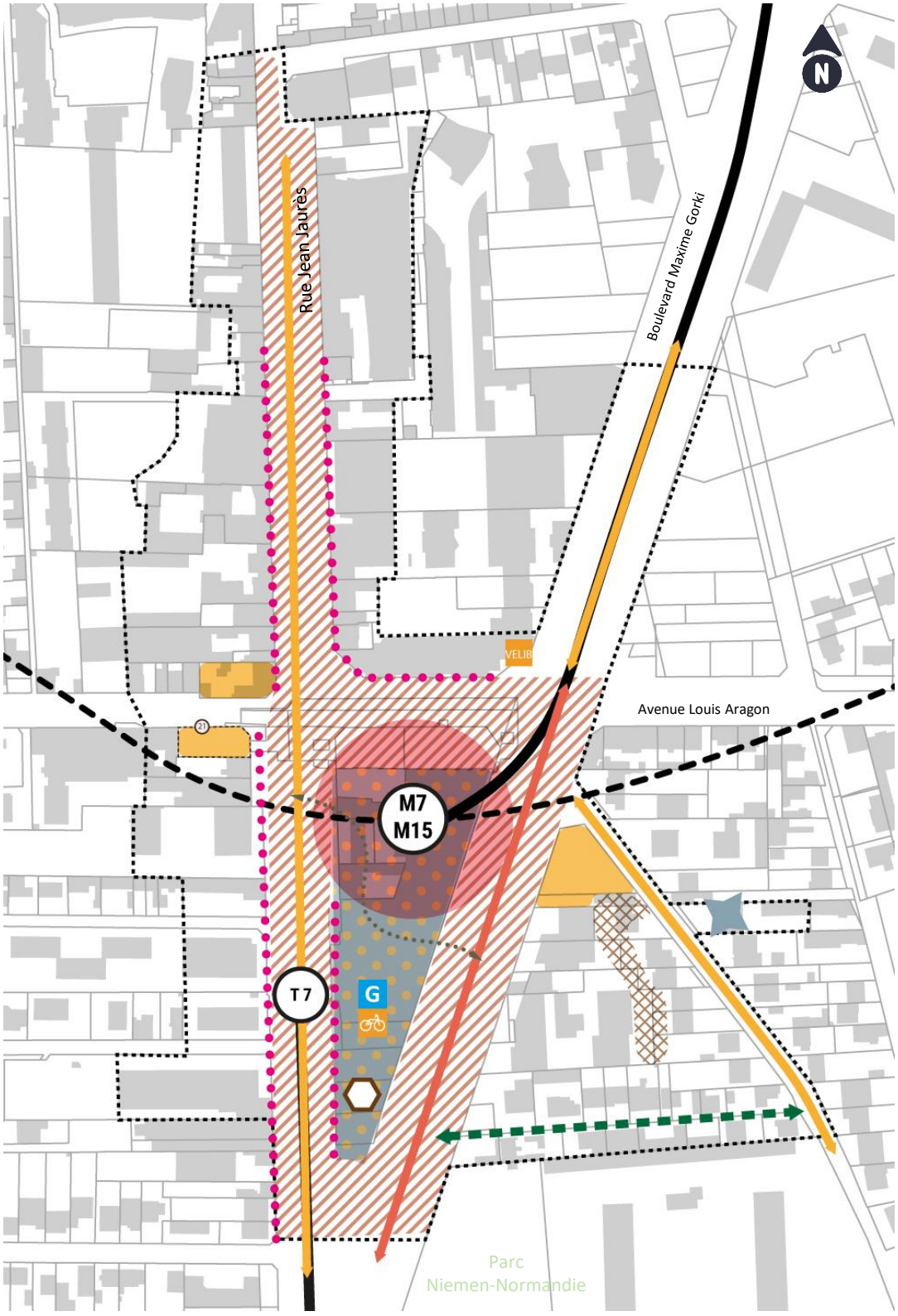
- Travailler la fonctionnalité de la gare routière (aménités et imbrication avec le nouveau projet)
- Encourager la pratique des mobilités douces, cycles et piétons, sur le pôle Villejuif - Louis Aragon

Espaces publics : Ces transformations s'accompagneront d'un maillage renforcé d'espaces publics de qualité

- Amplifier et structurer l'espace public du pole Villejuif - Louis Aragon
- Créer une nouvelle connexion entre tissus urbains jusqu'au centre-ville, par un apaisement de la rue Jaurès jusqu'à l'intersection avec la rue du Moulin de Saquet et garantir les traversées Est / Ouest au sein de l'îlot (entre av Stalingrad et bd Gorki), au-delà de la liaison plus évidente centre-ville nord sud.

Programmation d'un peu plus de 200 logements dont 36% de LLS au niveau du pôle VLA (Villejuif Louis Aragon) , 56 logements familiaux en ce qui concerne le lot A de la ZAC Aragon, ainsi qu'une offre de logements étudiants complémentaire (une soixantaine) boulevard maxime Gorki

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Projet de pension de famille
- Programmation du triangle VLA : Logement et rdc actif
- Secteur mixte (logements/ pôle multimodal / espaces publics)

Mobilités / Coupures urbaines

- Réaménagement en faveur des mobilités douces
- Requalifier / Apaiser
- Aménager des perméabilités
- Passage Dupont (privé ouvert au public)
- Espaces publics, nouvelle station M15, piétonnisation de la rue Jean Jaurès
- Stationnement vélo
- Stationnement vélib
- Gare routière

Économie / Commerces

- Préserver le linéaire commercial
- Attractivité de polarité à développer et à conforter

Paysage / Patrimoine / Forme urbaine

- Émergence ponctuelle limitée à R+12
- Travailler la transition avec le tissu urbain existant
- Secteur de hauteur limitée à 21 mètres

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne de métro 7
- Projet de ligne de métro 15
- Ligne de tramway 7

Contexte :

Situé au point de contact de la rupture de pente du plateau de Villejuif, le secteur de la Pointe Gorki-Cassini offre l'opportunité d'un aménagement privilégiant les logements et les services, ainsi que les espaces verts ouverts au public.
Secteur attractif de la ville, à proximité du métro Paul Vaillant Couturier, le site présente un réel intérêt patrimonial (mire de Cassini, conservatoire, immeubles remarquables) et des effets de pentes permettant, dans le cadre d'un projet d'ensemble futur, l'ouvertures de vues sur le « grand paysage ».
Afin d'anticiper au mieux les mutations à venir sur ce secteur soumis à une pression foncière, un schéma d'aménagement est élaboré pour éviter les mutations à la parcelle et permettre une bonne insertion urbaine de ce secteur aujourd'hui disparate et fortement imperméabilisé.

Programmation :

Dans le cadre d'opérations d'ensembles, impliquant d'importants remembrements fonciers et excluant les opérations au coup par coup, le secteur Gorki Cassini accueillera :

- De nouveaux programmes de logements mixtes et diversifiés favorisant des modes d'habitat respectueux de l'environnement et du confort des futurs habitants (logements traversants, espaces extérieurs individualisés, confort climatique)
- Des rez-de-chaussée actifs pouvant accueillir des services, commerces ou activités.
- La mise en valeur et l'accès public des espaces verts existants et la création en cœur d'îlot d'un maillage d'espaces verts, favorisant la désimperméabilisassions des sols
- L'aménagement du passage piéton existant (passage de la Pyramide) et la création de traversées et porosités est-ouest, et reliant notamment les groupes scolaires alentours (Simone Veil et George Sand).

Objectifs :

- Requalifier l'avenue de Paris en particulier par une végétalisation accrue.
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural et paysager en exploitant les effets de pente et les percées paysagères (pyramide de Cassini notamment).
- Recomposer le tissu urbain en faveur de la production de logements mixtes et diversifiés, en favorisant les émergences sur la « pointe Gorki » et en façade de l'avenue Maxime Gorki, tout en maintenant le caractère faubourien coté avenue de Paris.
- Recréer des cœurs d'ilot en favorisant la désartificialisation des sols et leur végétalisation.
- Créer et renforcer les liaisons actives perpendiculaires aux axes, avenue de Paris / boulevard Maxime Gorki, pour faciliter notamment les accès apaisés aux équipements scolaires limitrophes (groupes scolaires Simone Veil et George Sand).

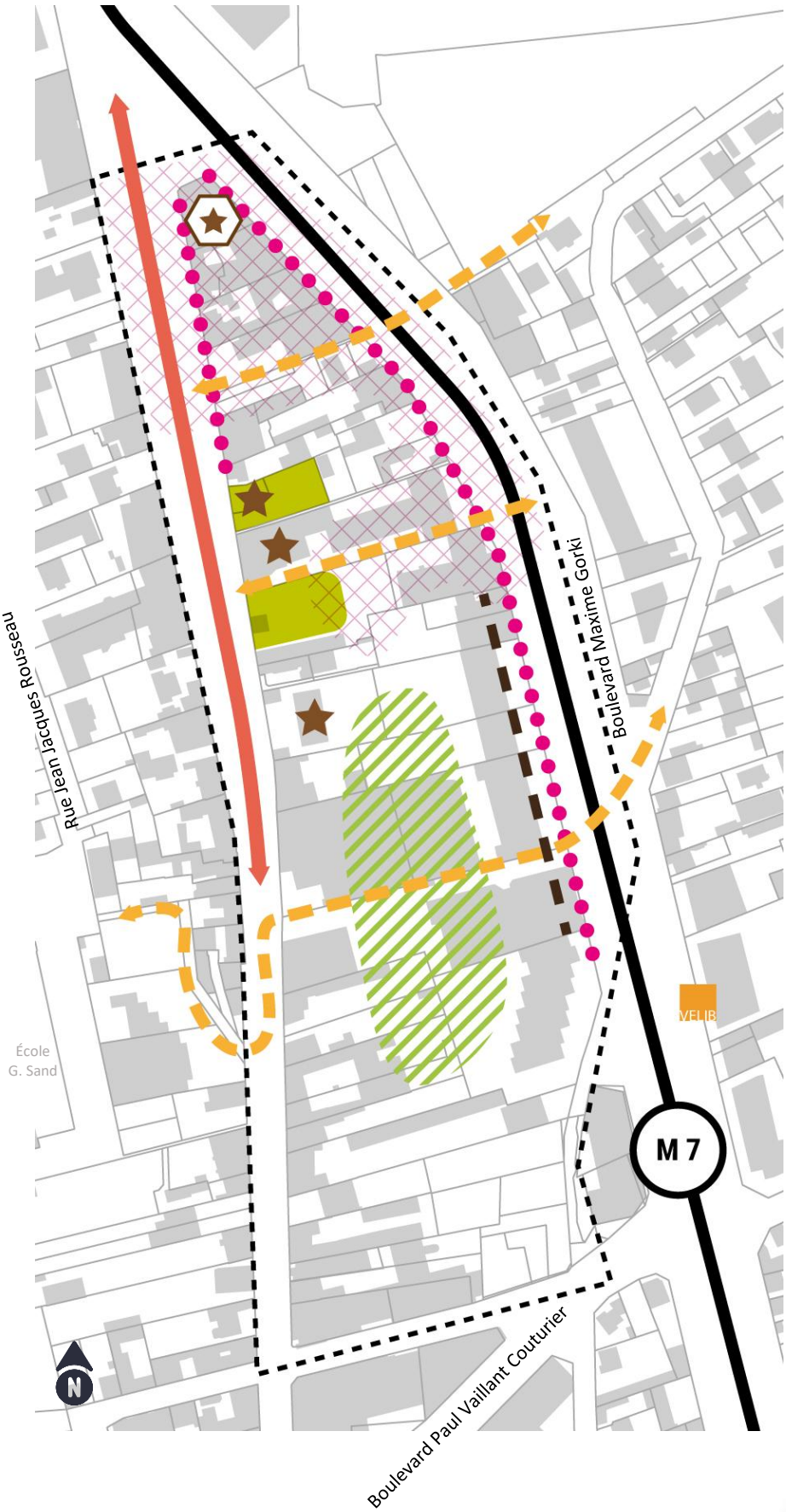
Parti d'aménagement :

La reconfiguration de ce secteur constituant une entrée de centre-ville devra se faire dans le cadre d'une opération d'ensemble, favoriser la qualité architecturale, la mise en valeur du patrimoine et le développement des espaces verts accessibles au public.

Un des enjeux sera la prise en compte de l'histoire du lieu, avec notamment :

- le totem urbain que représente le mat (repère automobile des années 1930) et la forme de proue du bâtiment du 147 avenue de Paris
- la mire de Cassini , qui va faire l'objet de travaux de mesures conservatoires pour sa sécurisation et à terme d'une restauration avec mise en valeur et réaménagement des abords
- des bâtiments remarquables (conservatoire, maison)

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Économie / Commerces

Intensifier / conforter le linéaire commercial

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espaces verts à valoriser et à ouvrir aux usages publics

Désartificialisation des sols

Secteur soumis au risque des carrières

Mobilités / Coupures urbaines

Liaison douce à créer / Requalifier pour donner accès aux écoles

Requalification et végétalisation de l'avenue

Station de vélib existante

Paysage / Patrimoine / Forme urbaine

Patrimoine bâti à préserver / valoriser

Émergence architecturale à créer / Elément patrimonial à prendre en compte : Prise en compte de l'histoire du lieu et du totem urbain que représente le mat (repère automobile des années 1930) et la forme de proue du bâtiment (147 avenue de Paris).

Retrait d'alignement

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne de métro 7

Contexte :

Localisé en limite Sud de la Ville, le secteur Racine est adressé sur la Départementale 7 (avenue de Paris/ avenue de Stalingrad), célèbre « route des vacances », axe routier interrégional très circulé, le long duquel s'est développé Villejuif, et desservi depuis 2013 par le tramway T 7 à proximité du Centre-ville et de ses aménités au Nord et à proximité du Domaine Chérioux au Sud Le secteur Racine se caractérise également par la présence d'espaces verts « Parc des Lilas », Domaine Chérioux plus au Sud, et plus à l'Est le Parc Départemental des Lilas, mais aussi les coulées vertes Lamartine et Bièvre Lilas au Sud et la présence d'équipements, commerces et services, comme le GS Robert Lebon, et le Centre Commercial V 7 avec son hypermarché et sa galerie

Le secteur a relativement peu évolué ces dernières décennies par rapport à d'autres quartiers de la ville Avec les nouveaux projets amorcés à proximité, tels que le NPNRU Lebon Lamartine, il y a une possibilité de retisser des liens transversaux, dans un nouvel arc de projets au sud de la ville Le secteur Racine apparaît ainsi comme un pivot dans cette chaîne de projets, où s'articulera la RD 7 son futur hub multimodal (T 7 Métro 7 et 15 et cet arc de projets urbains Il tâchera ainsi de retrouver une transversalité et des porosités est ouest, se rattachant aux différents quartiers environnants et aux tissus locaux de quartier (rue Lurçat, Paul Eluard au nord-est du secteur Racine).

Objectifs :

- Requalifier l'entrée de ville sud en bordure de la RD 7 et en relation avec Vitry sur Seine voire L'Hay les Roses et Chevilly Larue
- Travailler les transitions et améliorer la connexion entre les tissus urbains et les programmes environnants, notamment l'opération NPNRU Lebon Lamartine situé sur la rive ouest de la RD7 et la rue Lurçat à l'Est, ainsi que la polarité P. Eluard au Nord-Est
- Créer un secteur de réflexion de mutabilité englobant le centre commercial et la frange sud de la RD7, qui présente actuellement un contexte disparate et peu qualifié
- Développer un axe environnemental permettant le maintien et le développement d'une continuité verte entre le projet Lebon Lamartine à l'ouest et le Domaine Chérioux à Vitry sur Seine en ralliant la coulée verte départementale Bièvre Lilas. Cet axe favorisera la désimperméabilisation des sols et la lutte contre les îlots de chaleur urbains, notamment sur le parking du centre commercial
- Travailler les transitions et le dialogue avec les quartiers adjacents, notamment pavillonnaires et l'est du secteur (rue Jean Lurçat notamment)

Parti d'aménagement :

La reconfiguration du secteur Racine doit favoriser son insertion urbaine et l'ouverture de ce secteur sur la ville.

Programmation :

Programmations nouvelles avec des hypothèses de mutabilités de fonciers le long de la RD7

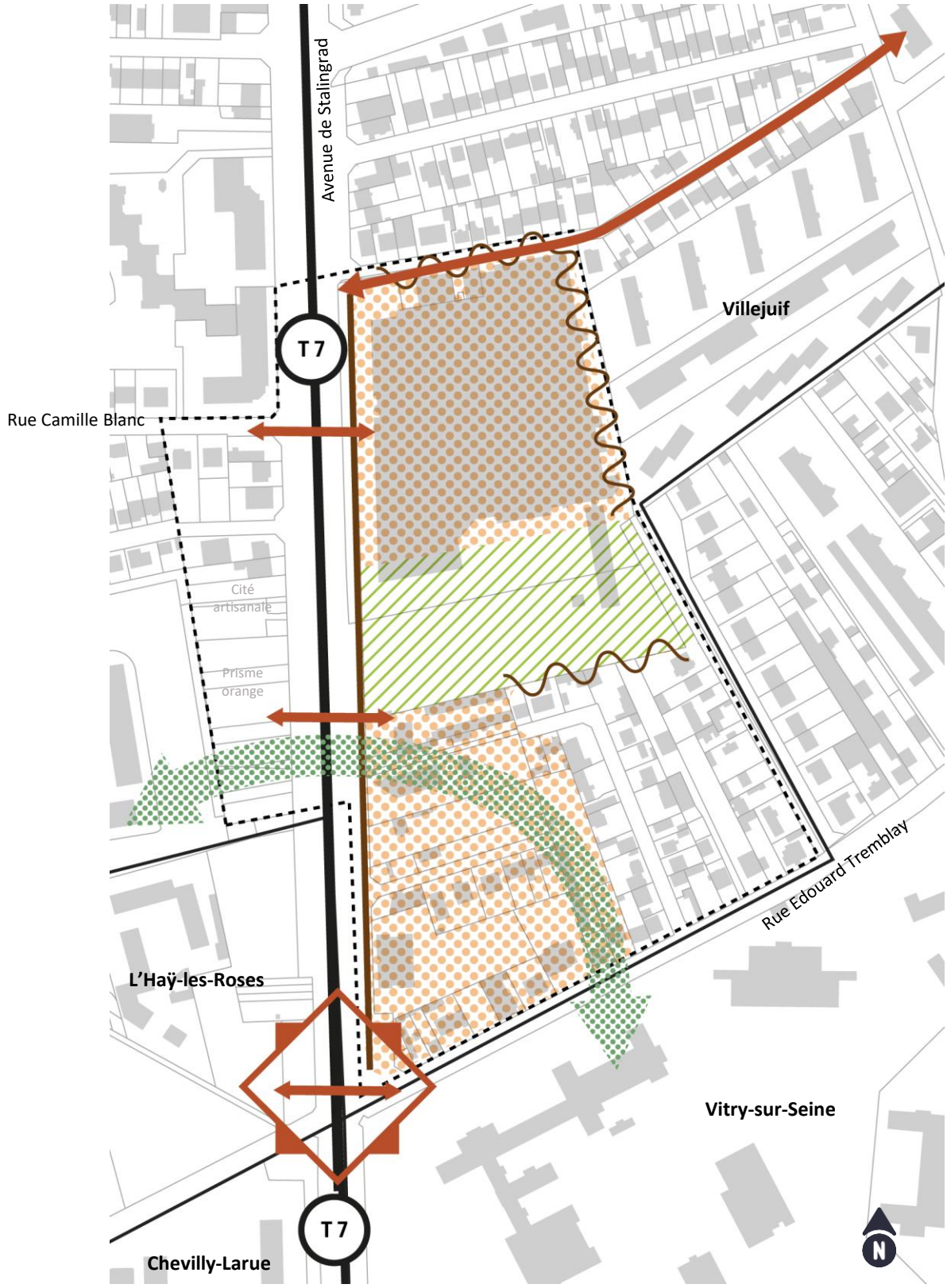
- Réfléchir à une programmation d'ensemble mixte du secteur,
- Réfléchir au devenir des polarités commerciales (mutations envisageables à terme de la galerie commerçante ou du parking aérien) avec un enjeu de maintenir du commerce mais de mieux l'intégrer à la ville.

Espaces publics et végétalisation Ces transformations s'accompagneront d'un maillage renforcé d'espaces publics de qualité et d'une végétalisation du secteur

- Créer des traversées et porosités est ouest en traitant l'interface entre espace public et pied d'immeuble et en créant des porosités visuelles et physiques depuis la RD 7,
- Requalifier les grands axes au profit des TC et/ou modes actifs et les végétaliser,
- Conforter les espaces verts publics dans un maillage territorial et les ouvrir davantage sur les quartiers environnants,
- Développer une continuité écologique permettant le maintien et le développement d'espaces végétalisés et la désimperméabilisation d'espaces fortement minéralisés.

Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements d'une surface de plancher supérieure à 1250 m² doivent comprendre une part d'au moins 36 % de logements locatifs sociaux.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de réflexion de mutabilité

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Assurer une continuité verte

Enjeu de désimperméabilisation

Mobilités / Coupures urbaines

Valoriser l'entrée de ville

Franchissement à créer ou améliorer (liaisons physiques ou visuelles)

Principe de liaison à créer

Paysage / Patrimoine / Forme urbaine

Créer une façade urbaine attractive le long de la RD7

Travailler la transition urbaine et le dialogue avec le pavillonnaire

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne de métro 7

Contexte :

Bâtie sur le point culminant du Val-de-Marne, de façon intégrée au relief sur le rebord du plateau de Villejuif dominant la petite vallée de la Bièvre et le parc départemental des Hautes Bruyères, la redoute des Hautes Bruyères, construite en 1870, appartient à la ceinture défensive de Paris. Le site est visible dans le grand paysage par ses boisements spontanés, qui se sont développés depuis quelques décennies et occupent les talus des « glacis » au-dessus de la douve qui encadrant trois faces de la Redoute.

En termes de bâti, le site accueille plusieurs éléments présentant un intérêt patrimonial :

- Le pavillon des Gardes à l'entrée du site,
- Les casemates, au fond du site,
- La place d'armes, aujourd'hui enclavée par le reste du bâti.

Objectifs :

Le site est intégré dans la ZAC Campus Grand Parc afin de le développer, le mettre en valeur et le relier au reste du quartier, en création, et de la ville, grâce à une programmation mixte : activités, hébergement étudiants et chercheurs, commerces, enseignement supérieur et équipements liés à l'innovation, la recherche et l'enseignement. Ces éléments de programmes s'appuieront notamment sur la proximité immédiate de la station de métro Gustave Roussy (interconnexion des lignes 14 et 15)

Le projet devra être en cohérence avec les qualités paysagères et patrimoniale du site de l'ancien fort de la Redoute, et en valoriser le patrimoine et la topographie. La mise en valeur de son architecture historique représente une opportunité pour en faire un lieu singulier et identifiable dans la paysage grand-parisien et participer à l'intégration du nouveau quartier dans la ville existante.

Parti d'aménagement :

Le projet qui se développera sur ce site devra prendre en compte des enjeux patrimoniaux importants :

- La préservation des douves, escarpes et contre-escarpes,
- La valorisation des points culminants,
- Le traitement paysager pour mettre en valeur la fortification,
- La valorisation des casemates et du pavillon des gardes.

Le site sera relié au reste de la ZAC et au reste du maillage viaire par un espace public qui viendra prolonger la rue de la Redoute, qui relie le fort à la rue Edouard Vaillant. Le projet travaillera aussi les liaisons avec le parc des Hautes Bruyères.

Programmation :

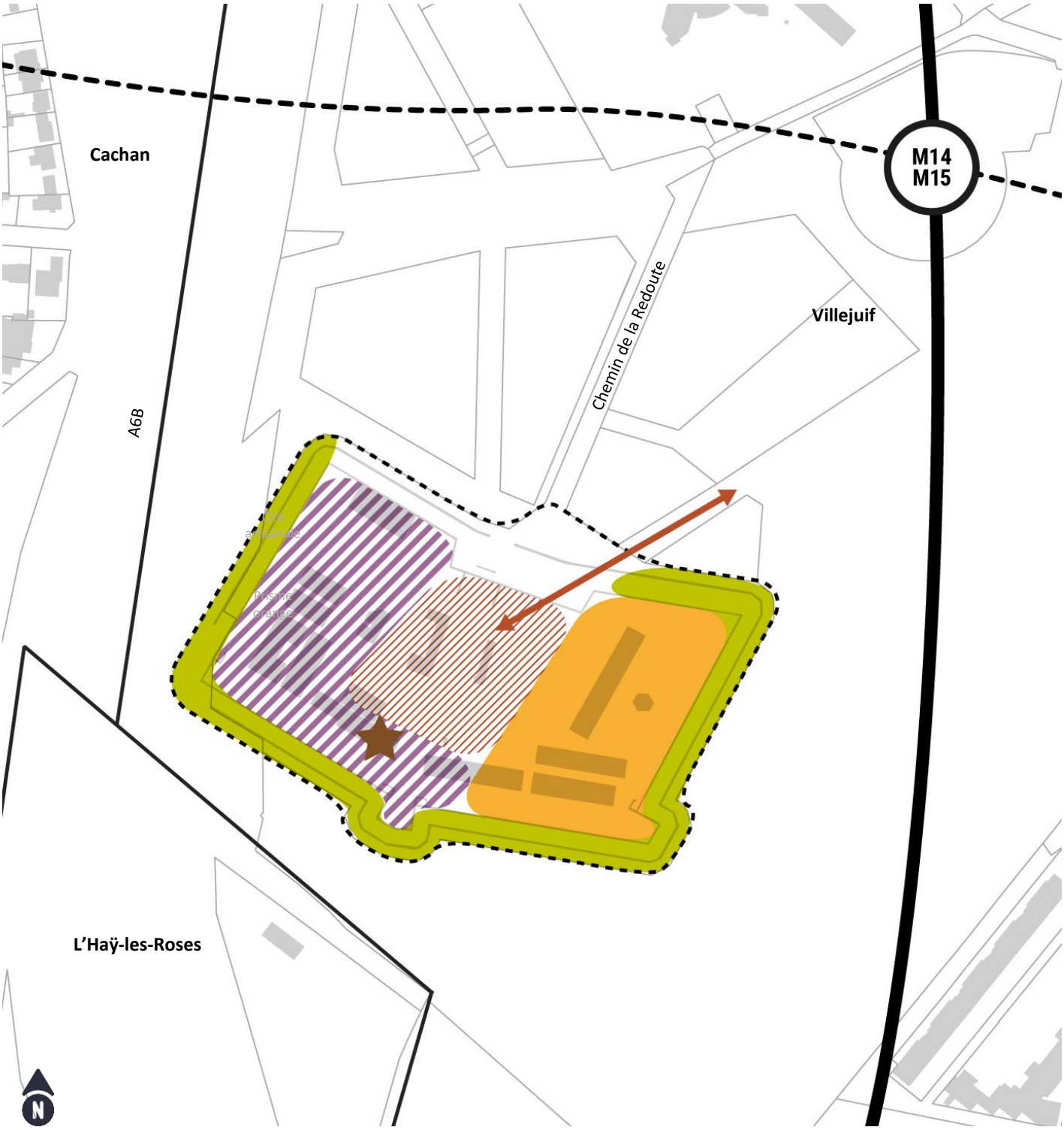
Le site pourra accueillir un programme mixte activités techtiaires (bureaux-laboratoires) pour le Paris Saclay Campus Cluster, équipements et hébergement, notamment à destination des enseignants des chercheurs. Par ailleurs, le site pourra par ailleurs proposer une offre en matière d'enseignement supérieur en lien avec les activités du site (PSCC, Gustave Roussy) et des équipements liés, comme par exemple un learning center ou encore un lieu de vulgarisation de l'approche scientifique pour en faire un lieu de destination.

Les activités économiques et équipements seront localisées de manière privilégiée à l'ouest du site afin de créer une barrière aux nuisances liées à la proximité de l'A6, bruit et pollution notamment. Le projet privilégiera l'implantation des résidences à l'est afin d'éloigner les fonctions d'habitat de ces nuisances.

Le fort de la Redoute sera relié au reste de la ZAC par un espace public qui viendra s'accrocher à la rue de la Redoute et pourra se prolonger en direction des casemates. Celles-ci pourront être mises en valeur via des activités commerciales ou artisanales afin d'animer le quartier et faire du fort un quartier de destination.

Le projet devra relocaliser les espaces que le projet viendrait consommer sur les compensations définies par l'arrêté préfectoral N 02017/DRIEE/039 portant dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées pour la ZAC Campus Grand Parc.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur majoritairement dédié à l'hébergement, consacré notamment aux résidences étudiantes et chercheurs, en lien avec le PSCC, et au learning center

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espace vert des anciennes douves, talus et lisière boisée

Mobilités / Coupures urbaines

Espace public central

Liaison entre la gare et la place

Paysage / Patrimoine / Forme urbaine

Préserver et mettre en valeur les casemates via une programmation adaptée

Économie / Commerces

Secteur à créer : mixité activités et équipements d'intérêt collectif, notamment en lien avec le PSCC à traiter en épannelage afin de créer une barrière avec l'A6

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne de métro 14
- Projet de ligne de métro 15

VILLENEUVE-LE-ROI

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Situé au cœur du centre-ville commerçant de Villeneuve-le-Roi, sur la rue du Général de Gaulle, autour du marché de la Faisanderie, le secteur concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation n°1 du PLU couvre une superficie d'environ 1,6 hectares.

L'OAP s'inscrit dans un contexte de mutation profonde du centre-ville de Villeneuve-le-Roi et s'organise autour de la volonté de requalifier le marché de la Faisanderie afin de dépasser sa simple fonction utilitaire et de créer un véritable lieu de convivialité. L'objectif communal sur ce secteur est de renforcer l'attractivité du centre-ville à travers une offre de commerces et d'équipements plus adaptée, et de porter un projet urbain, architectural et paysager de qualité.

La transformation du marché de la Faisanderie a débuté avec la démolition du bâtiment actuel. Un marché provisoire a alors été installé depuis septembre 2023, sur la partie de l'OAP située au sud de la rue du Général de Gaulle dans l'attente de sa reconstruction. La livraison du nouveau marché est prévue pour fin 2025.

Au-delà de la démolition-reconstruction du marché, l'objectif est également de recréer un quartier animé et organisé autour d'une nouvelle place du marché. Le projet a donc été étendu aux abords de cette future place afin de renforcer l'attractivité du centre-ville à travers un projet urbain de qualité offrant des commerces et équipements correspondant aux besoins des habitants, ainsi qu'une requalification des espaces publics pour créer des lieux de rencontres, agréables à arpenter pour les futurs usagers.

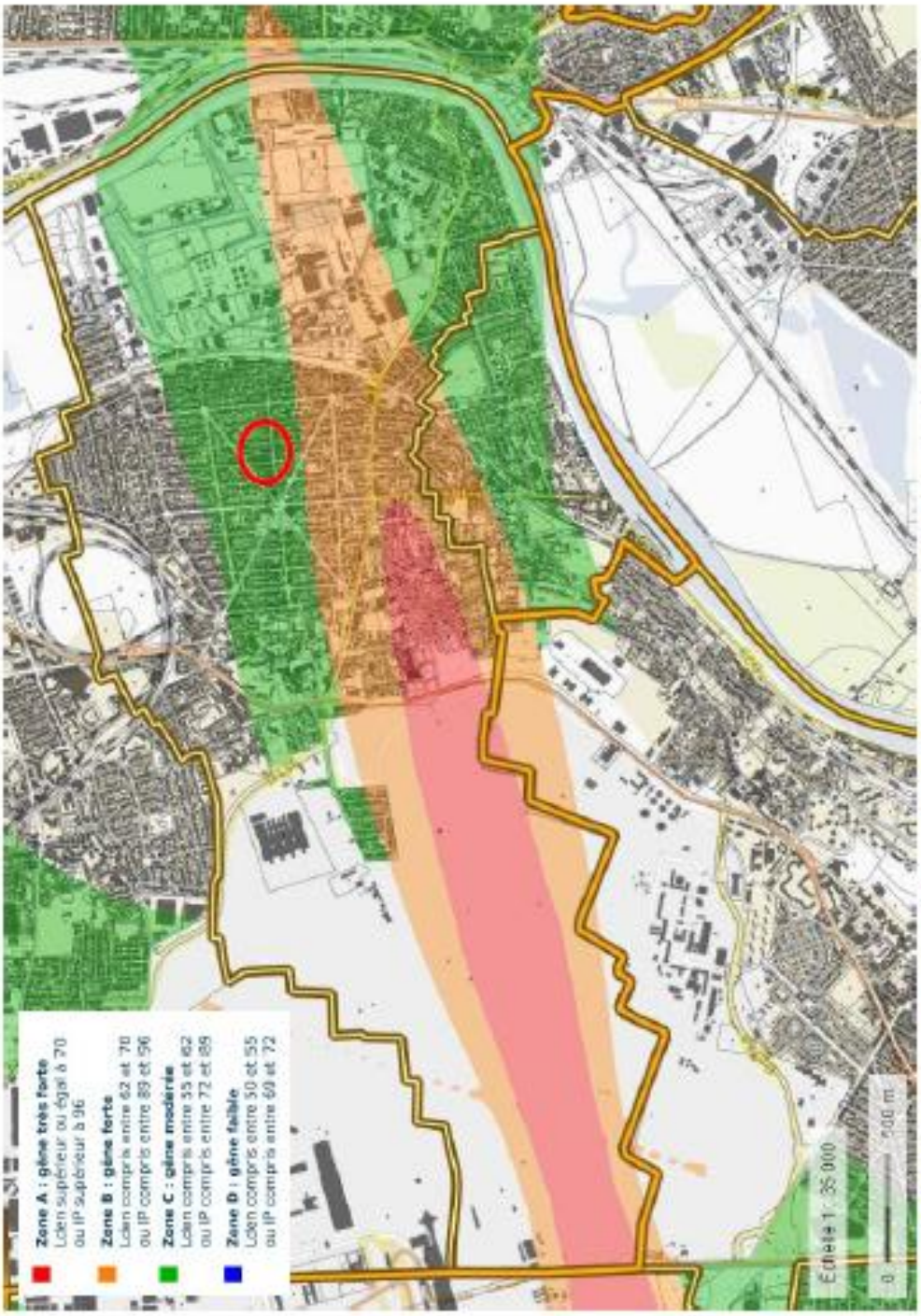
Le périmètre de projet de la présente OAP, hors marché de la Faisanderie, a été retenu dans le cadre de l'appel à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris 3 ». Le secteur se compose de parcelles d'immeubles d'habitations, de pavillons indépendants dont certains ont déjà été démolis, et de commerces de proximité, dont un supermarché et une quincaillerie. La bibliothèque communale fait également partie du périmètre.

Le site est cependant contraint par sa situation :

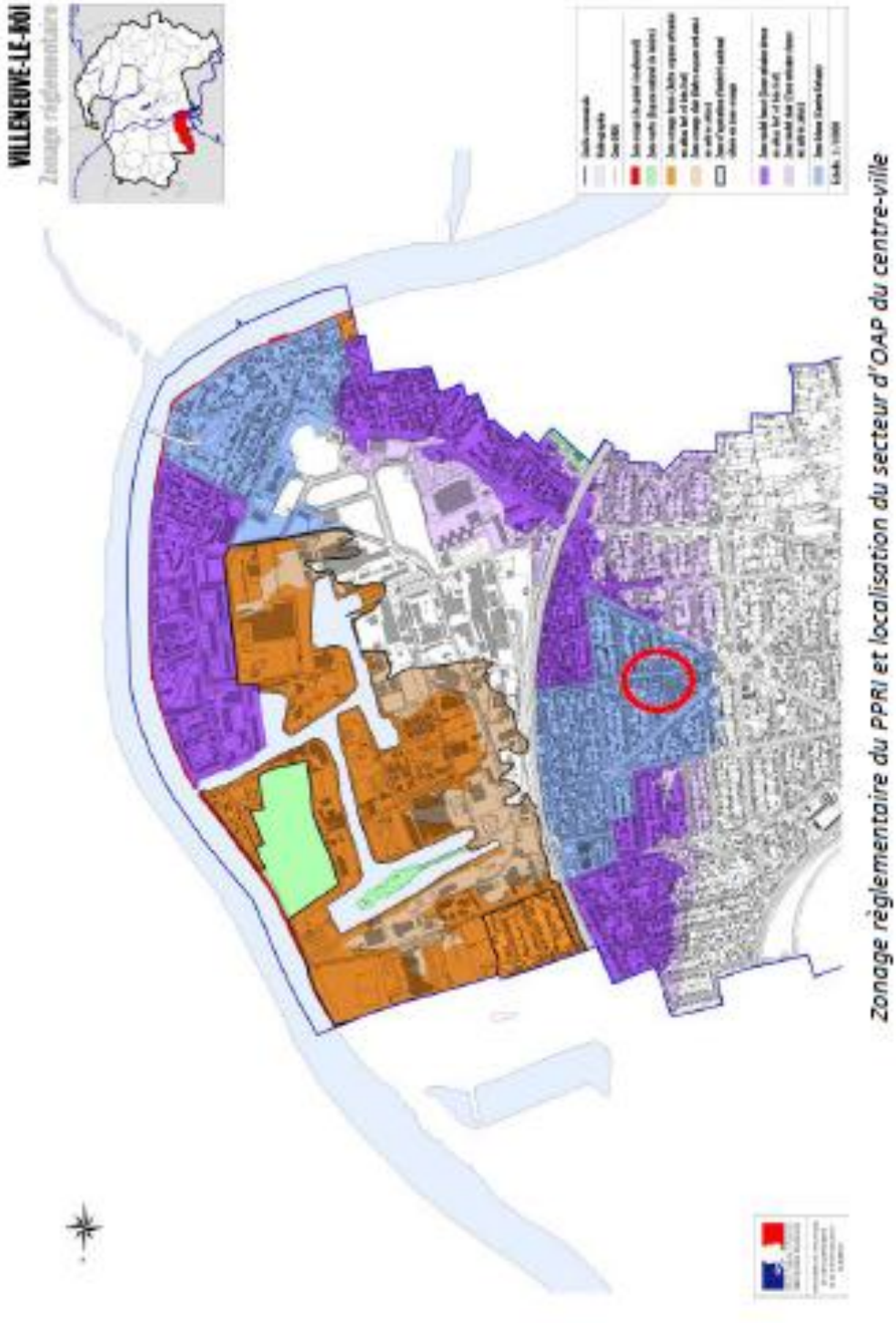
- en ex-zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly : dans cette zone, les projets de construction de logements sont subordonnés à la délimitation par arrêté préfectoral d'un secteur de renouvellement urbain en application de l'article L.112-10-5° du Code de l'Urbanisme.
- en zone bleue du PPRI : les futurs aménagements devront respecter les dispositions règlementaires du PPRI.

Objectifs :

- Accompagner la transformation du centre-ville de Villeneuve-le-Roi afin de renforcer son attractivité et son dynamisme
- Proposer un programme diversifié avec une offre de commerces et d'équipements adaptée
- Développer un projet architectural et paysager de qualité s'intégrant parfaitement dans son environnement
- Poursuivre une démarche environnementale ambitieuse



Emprise du PEB sur la commune de Villeneuve-le-Roi (Source : Géoportail) et localisation du secteur d'OAP du centre-ville



Zonage règlementaire du PPRI et localisation du secteur d'OAP du centre-ville

Parti d'aménagement :

La réalisation d'un programme mixte intégrant équipements et commerces pour participer à la redynamisation du centre-ville et s'intégrant au tissu existant

- Un marché revalorisé, véritable locomotive de l'attractivité du quartier

  La localisation du marché en plein cœur de ville permet d'en faire une locomotive pour le commerce de proximité. Il connaissait depuis plusieurs années une baisse constante de son attractivité identifiée notamment par la baisse des recettes des commerçants et les difficultés rencontrées à trouver des commerçants preneurs des emplacements disponibles. La crise du Covid a aggravé sensiblement la situation et une baisse de 10% des linéaires d'étals est constatée entre 2018 et 2021. L'ambition de la ville est de retrouver l'attractivité du marché de la Faisanderie en travaillant sur la qualité du bâti, la nature de l'offre, l'organisation intérieure, les conditions d'accueil, etc.

  La réhabilitation du bâtiment existant a été étudiée mais celle-ci s'est révélée être une opération bien plus importante qu'une démolition-reconstruction. En effet, les deux incendies qui ont frappé la halle ont fragilisé sa structure, ce qui rend obligatoire sa reconstruction.

  Les objectifs du futur marché sont donc les suivants :

  - Redimensionner le marché pour répondre aux besoins actuels
  - Œuvrer pour une montée en gamme de l'offre du marché alimentaire
  - Développer une offre de petite restauration associée aux étals du marché
  - Proposer les conditions propices à l'appropriation du marché pour d'autres usages que les pratiques commerciales et en particulier pour les rencontres informelles entre habitants
  - Assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)

  Le stationnement dédié au marché de la Faisanderie sera assuré en sous-sol de celui-ci.

- Une densité de logements renforcée participant à l'animation du centre-ville
  - Le tissu d'habitat autour du marché était principalement constitué de petits pavillons. L'objectif communal est de renforcer la densité des logements en proposant de petites résidences d'habitat collectif, ce qui permet de renforcer l'animation du centre-ville et la potentielle fréquentation des commerces, services et équipements existants ou futurs du quartier.
  - Il est prévu, à l'échelle de l'OAP, de réaliser une nouvelle offre d'environ 150 logements au cadre de vie privilégié. Une typologie complète sera proposée du studio au 5 pièces. Ponctuellement, de petites maisons de ville viennent s'implanter afin de créer une transition avec le tissu pavillonnaire à proximité.
  - L'objectif est de permettre aux habitants de s'installer de façon durable, contribuant ainsi à accroître le nombre de propriétaires occupants. La Commune souhaite notamment permettre aux personnes âgées qui peinent à se déplacer, de bénéficier d'une offre d'équipements, de services et de commerces au pied de leur résidence.
  - Le stationnement des logements collectifs est assuré en sous-sol afin de limiter l'impact des parkings sur le paysage du centre-ville.
- Une offre commerciale renouvelée
  - Au-delà du marché de la Faisanderie, la ville souhaite développer une offre commerciale complémentaire à celle qui existe aujourd'hui afin de répondre pleinement aux besoins des Villeneuvois.
  - Il est prévu de réaliser environ 1 000 m² de surfaces commerciales, réparties sur la rue du Général de Gaulle et autour de la future Place du Marché. Certains lots accueillent des commerces déjà présents qui peuvent être déplacés mais certains commerces sont des créations nettes.

- Une offre d'équipements culturels renforcée

  L'animation du quartier est complétée par l'implantation d'équipements culturels générant des flux supplémentaires qui viennent alimenter les commerces du quartier.

  Cette offre culturelle comprend notamment la mutation de la bibliothèque municipale Anatole France en une médiathèque.

Un cadre de vie paysager de qualité

- Apporter une végétalisation forte en créant des cœurs d'ilots très plantés

  Conformément à l'ambition communale de revitaliser le centre-ville avec une offre de commerces, de services et d'équipements renforcée, les bâtiments sont principalement implantés à l'alignement des voies afin d'assurer un accès direct et une visibilité à ces fonctions implantées en pied d'immeuble.

  Une végétalisation forte est alors apportée avec des cœurs d'ilots très plantés avec de beaux arbres qui profitent aussi au paysage global du quartier. Cette démarche offre un cadre de vie plus agréable pour les usagers et résidents du site, tout en améliorant les enjeux environnementaux globaux (support de biodiversité, ilot de fraicheur, etc.). Les arbres existants sont préservés dans la mesure du possible.

  Ces espaces végétalisés sont répartis entre espaces partagés et jardins privés à destination des habitants des rez-de-chaussée. Les espaces partagés sont conçus comme des espaces de rencontre et d'échange favorisant les liens sociaux.

- Des places et parvis végétalisés et offrant une place plus importante aux piétons

  Afin de faire du marché de la Faisanderie un véritable lieu attractif et de convivialité, la réorganisation et le redimensionnement du lieu permet de créer une place à l'avant, donnant sur la rue du Général de Gaulle et une autre plus petite à l'arrière, donnant sur l'avenue Paul Vaillant Couturier. L'objectif est de créer un lieu de rencontre desservant le marché mais également les commerces et équipements situés à proximité. L'espace est dédié aux piétons et végétalisé.

- Une rue principale requalifiée, dans la continuité des travaux déjà réalisés

  La ville a déjà mis en œuvre un programme important de requalification de la rue du Général de Gaulle, axe principal de l'animation commerciale, mais celle-ci s'est limitée à la portion entre la Place Amédée Soupault et la rue Gabriel Péri.

  Dans le cadre de la présente OAP, il est prévu de poursuivre dans la même veine cet aménagement apportant des éléments naturels dans une rue auparavant très minérale.

Des objectifs ambitieux en matière de performance environnementale

- Un quartier piétonnisé et végétalisé

  Les espaces publics du quartier sont pour le moment en quasi-totalité artificialisés, à l'exception de quelques plantations ponctuelles. Le projet porté par l'OAP autour de la place du Marché vise à renforcer la végétalisation des espaces publics (voies et places/parvis), dans la continuité de ce qui a déjà été réalisé sur la rue du Général de Gaulle, entre la Place Amédée Soupault et la rue Gabriel Péri.

  La création de nouveaux espaces publics, avec la Place du Marché et le parvis sur l'avenue Paul Vaillant Couturier, permet de créer de véritables lieux de rencontre et d'échanges et de redonner une place plus importante au piéton. Par ailleurs, le renforcement de l'offre commerciale et d'équipements encourage les habitants du quartier à limiter les déplacements en voiture.

  La trame verte est également fortement renforcée avec l'aménagement de larges cœurs d'ilots maillant le quartier, offrant de nouveaux réservoirs de biodiversité et limitant l'effet d'ilot de chaleur.

- Des choix architecturaux et techniques limitant l'impact carbone des futurs logements

  Afin d'assurer un confort thermique performant et de réduire l'impact carbone des futurs logements, une conception bioclimatique doit être assurée. On parle de conception bioclimatique lorsque l'architecture du projet est adaptée en fonction des caractéristiques et particularités du lieu d'implantation, afin d'en tirer le bénéfice des avantages et de se prémunir des désavantages et contraintes.

Sur le site de la présente OAP, la conception bioclimatique privilégie :

- Une volumétrie des bâtiments permettant de profiter d'un maximum d'éclairage naturel en évitant les masques entre bâtiments tout en prenant en considération la course du soleil ;
- Une orientation idéale en évitant les orientations occasionnant des surchauffes et en offrant des dispositions de protections solaires adaptées aux orientations.
- Une majorité d'appartement bi-orientés et traversants afin d'offrir la possibilité de ventilation naturelle, meilleur outil pour éviter des consommations de climatisation tout en offrant des conditions de confort optimales.

- Un impact environnemental limité des futures constructions

Le site existant comporte plusieurs bâtiments nécessitant une déconstruction. Afin de réduire l'empreinte carbone du projet et dans une approche d'économie circulaire, le recours au réemploi est encouragé lorsque cela est possible.

Le projet doit également favoriser l'utilisation de matériaux biosourcés et pourra s'appuyer notamment sur le label Biosourcé pour valoriser sa démarche.

Programmation :

Le marché de la Faisanderie a été démoli en septembre 2023 et le marché provisoire situé en face a été inauguré en septembre 2023. L'objectif est donc dans un premier temps de livrer le nouveau marché définitif de la Faisanderie afin de récupérer les emprises foncières du projet IMGP 3. Le nouveau marché sera livré fin 2025.

Une fois les emprises du marché provisoire libérées, la construction de la nouvelle médiathèque et les programmes de logements avec rez-de-chaussée actifs réalisés dans le cadre d'IMGP 3 pourront être réalisés.

La dernière phase vise à requalifier la rue du Général de Gaulle, après livraison du marché et du projet IMGP 3.

Programmation : 137 logements en SRU

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur à dominante de logements collectifs

Équipement d'intérêt collectif et de services publics à requalifier

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espaces à préserver ou à végétaliser

Mobilités / Coupures urbaines

Requalification de la rue en une voie apaisée

Création d'une place / d'un parvis

Économie / commerces

Linéaires RDC de mixité d'activités

Contexte :

Situé devant la gare RER de Villeneuve-le-Roi, de part et d'autre de la Place de la Gare, le secteur concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation n°2 du PLU couvre une superficie d'environ 6 300 m².

Véritable porte d'entrée de Villeneuve-le-Roi, la Place de la Gare et ses abords méritent une requalification profonde. L'objectif est de donner une nouvelle dimension à ce secteur : sécurité, attractivité, mobilité et développement durable.

La Place de la Gare, actuellement occupée par un parking laissera la part belle aux circulations piétonnes ainsi qu'à la végétation, en enterrant le parking en sous-sol. L'objectif est de créer un espace de convivialité et de renforcer l'attractivité commerciale avec l'implantation de commerces au pied des immeubles encadrant la place.

Au nord et au sud de la place, les ilots seront reconstruits afin d'y positionner des commerces en rez-de-chaussée, des services publics et des logements. La programmation des logements sera variée afin d'accueillir des populations diverses. L'OAP identifie deux ilots : l'ilot 1 au nord et l'ilot 2 au sud.

Le site est cependant contraint par sa situation :

- L'ilot 2 est situé en ex-zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly : dans cette zone, les projets de construction de logements sont subordonnés à la délimitation par arrêté préfectoral d'un secteur de renouvellement urbain en application de l'article L.112-10-5° du Code de l'Urbanisme.
- en zone bleue du PPRI : les futurs aménagements devront respecter les dispositions règlementaires du PPRI.
- le long des voies ferrées du RER C : l'implantation du bâtiment devra prendre en compte ces nuisances sonores ainsi que la servitude de retrait par rapport à l'emprise de la voie ferrée en application des articles L.2231-4, R.2231-4 et R.2231-2 du Code des Transports (voir dispositions ci-dessous).

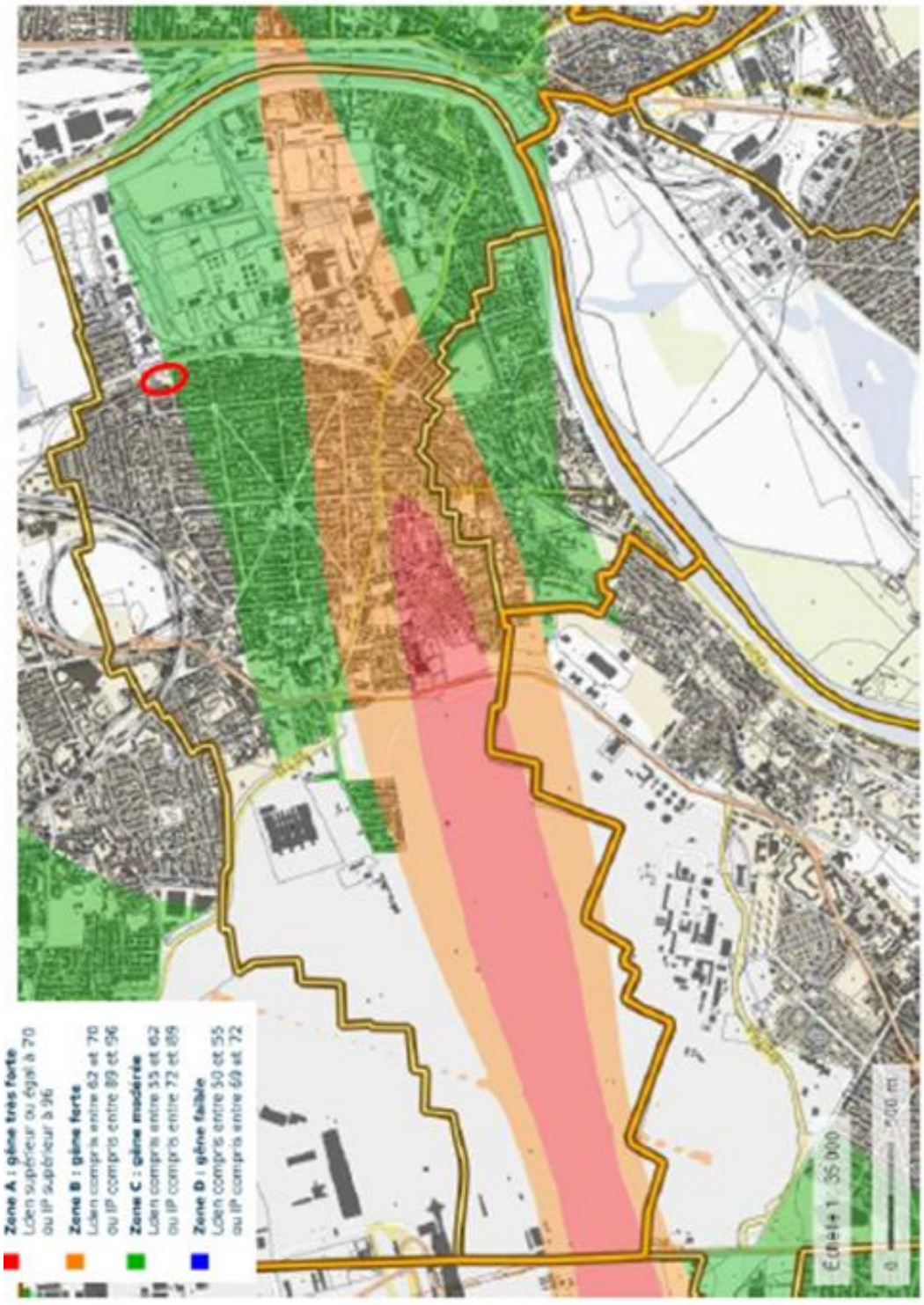
Objectifs :

- Donner une nouvelle dimension à la Place de la Gare comme véritable entrée de ville en renforçant la qualité de cet espace public (piétonnisation et végétalisation)
- Renforcer l'animation du secteur à travers une offre commerciale, de services et d'équipements plus attractive
- Offrir une nouvelle offre de logements plus dense et intergénérationnelle
- Intégrer les contraintes du site : PEB, PPRI, voies ferrées
- Assurer une démarche environnementale

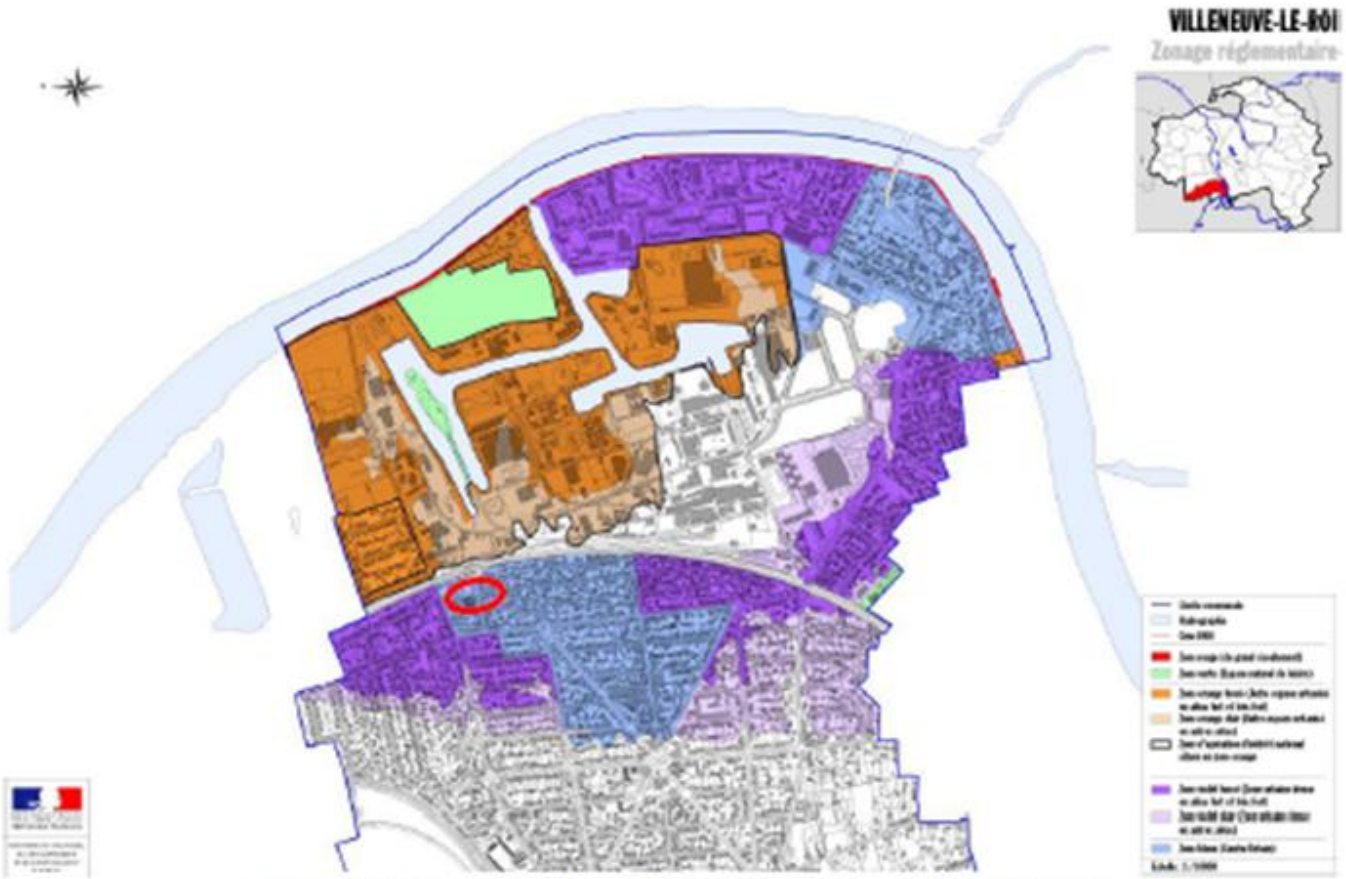
Programmation :

Dans un premier temps, l'ilot 1 sera réalisé et permettra de reconstituer l'offre de stationnement de la Place de la Gare en sous-sol. L'aménagement de l'ilot 2, du fait de sa moindre complexité technique pourra commencer un petit peu après l'ilot 1. La requalification de la Place de la Gare pourra être réalisée indépendamment des îlots, dès que les éléments techniques du projet auront été finalisés.

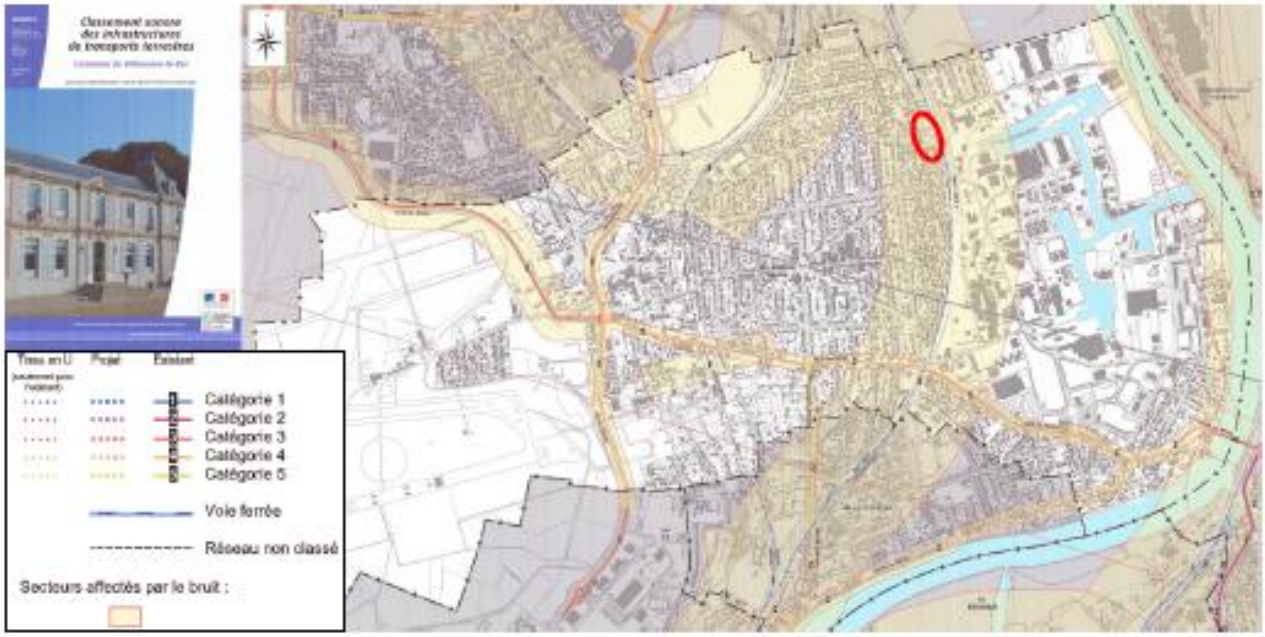
Programmation : 185 logements dont 25 sur l'îlot 2 et le reste sur l'îlot 1.



Emprise du PEB sur la commune de Villeneuve-le-Roi (Source : Géoportail) et localisation du secteur d'OAP de la Gare



Zonage règlementaire du PPRI et localisation du secteur OAP de la gare



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres et localisation du secteur OAP de la gare

Parti d'aménagement :

Requalifier la place de la gare, véritable entrée de ville de Villeneuve-le-Roi

- La réalisation d'un parking public souterrain

  Le premier levier dans la requalification de la Place de la Gare consiste à déplacer le parking public, qui occupe actuellement la totalité de la place, au sous-sol et le long des voies ferrées.

  L'objectif est de maintenir une offre de stationnement publique afin d'assurer la fréquentation des commerces, équipements et services présents en rez-de-chaussée de la Place de la Gare.

- Une place piétonnisée et végétalisée

  Le passage du parking en sous-sol permet de laisser le parvis aux piétons dans un aménagement paysager convivial et sécurisé.

  Une voie traversant la place est maintenue dans la continuité de la rue Hippolyte Caillat et permet de rejoindre la rue Eugenie le Guillernic. Il s'agit d'une voie requalifiée, apaisée et à vitesse réduite.

  La voie est également végétalisée avec des plantations d'arbres qui viennent mailler les espaces de rencontres aménagés. L'objectif est d'offrir un véritable lieu de vie et de rencontre aux usagers.

Renforcer l'animation du lieu à travers une programmation plus attractive

- Une offre de logements diversifiée et intergénérationnelle

  L'OAP prévoit la réalisation d'un programme de logements diversifié et plus dense que l'existant, ce qui participe à renforcer l'animation du quartier. L'objectif est également de créer un programme intergénérationnel afin de favoriser l'échange entre générations.

  Le programme s'élève à environ 185 unités d'habitat dont 25 logements sur l'ilot 2 et le reste sur l'ilot 1.

  Le stationnement dédié aux logements est assuré en sous-sol et au rez-de-chaussée des constructions.

  Les futurs bâtiments présentent une hauteur maximum R+5 afin de s'intégrer au mieux dans leur environnement.

- Des commerces et un nouveau pôle santé animant la place requalifiée

  Les rez-de-chaussée autour de la Place de la Gare sont animés par de nouveaux commerces, services et équipements. La surface commerciale envisagée est d'environ 700 à 800 m² et les commerces sont accessibles depuis la place. L'offre de commerces comprend au moins une surface alimentaire.

  L'ilot 2 accueille un pôle santé avec notamment l'implantation d'une maison médicale. Cette offre s'inscrit dans un objectif communal de répondre à la carence de professionnels de santé et d'assurer une meilleure répartition de l'offre de santé sur la commune avec la création de plusieurs polarités sur le territoire de Villeneuve-le-Roi. Par ailleurs, cette offre est adaptée à la future population du quartier.

Aménager un quartier écologiquement performant

- Une végétalisation forte du quartier

  Le quartier concerné par l'OAP est très fortement artificialisé et la Place de la Gare l'est en quasi-totalité. L'ambition communale est donc de renforcer la végétalisation du secteur afin d'améliorer le cadre de vie des habitants et usagers mais également de lutter contre l'effet d'ilot de chaleur.

  Le passage du parking de la Place de la Gare en sous-sol de l'ilot 1 permet de créer un espace convivial et davantage végétalisé avec la plantation d'arbres en pleine terre.

Sur l'ilot 1 accueillant des immeubles de logements avec rez-de-chaussée actifs, la quasi-totalité des toitures est végétalisée, plantée et parfois accessible. Des toitures végétalisées sont notamment aménagées en cœur d'ilot, en R+1. Il est exigé des épaisseurs minimums de substrat de 30 cm, et 60 cm pour les plantations arbustives. Au niveau le plus haut (R+5), les toitures sont végétalisées mais non accessibles.

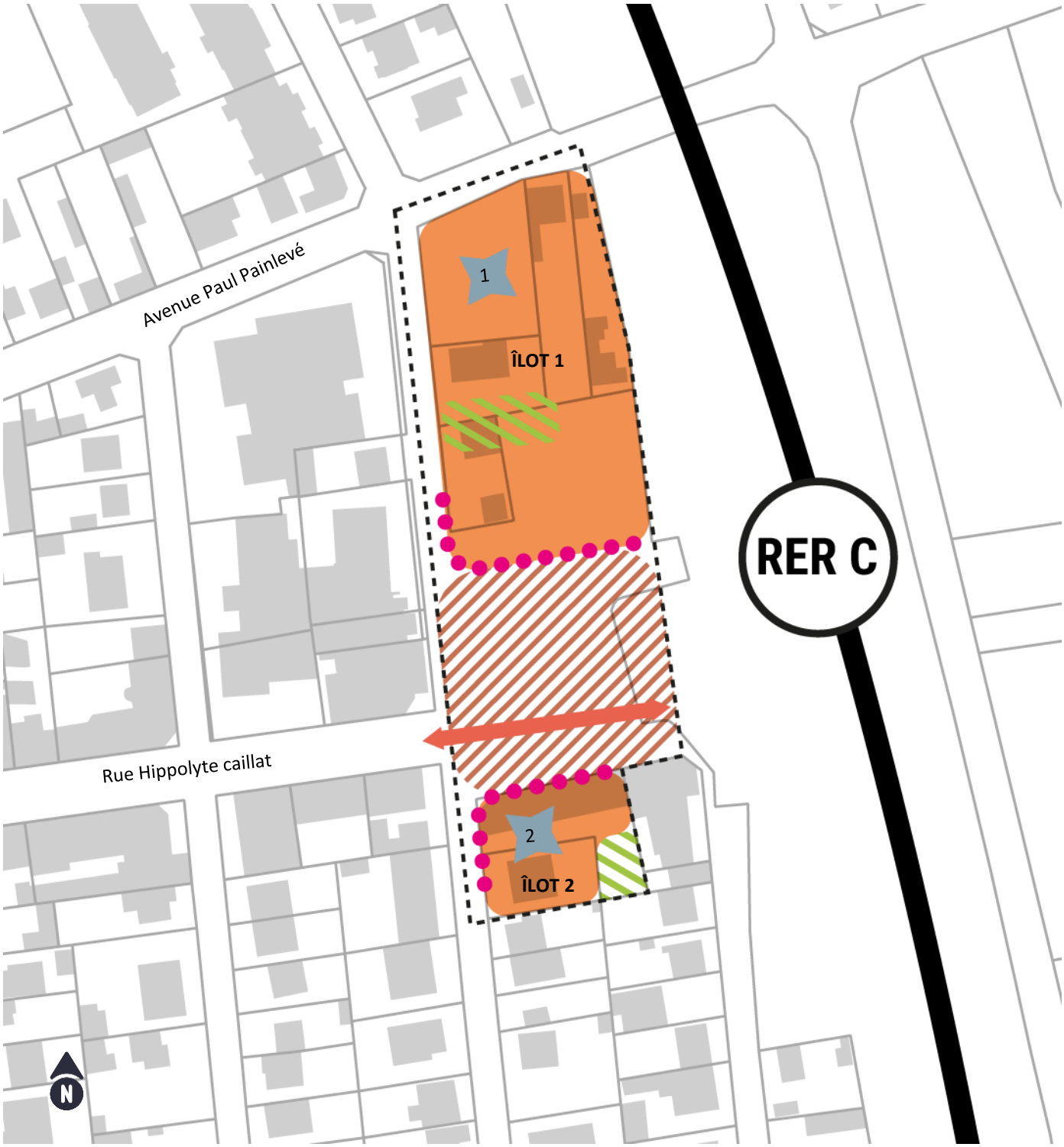
Sur l'ilot 2, un jardin est préservé en cœur d'ilot. Son statut reste à définir.

- Un impact du bruit des voies ferrées intégré dès la conception du projet

La prise en compte des nuisances sonores ferrées est au cœur de la réflexion sur l'aménagement de la Place de la Gare. La façade du futur bâtiment de logement de l'ilot 1, situé sur le principal secteur concerné par le bruit des voies ferrées, est traitée de façon adaptée à la réglementation en vigueur.

De plus, la forme du bâtiment (hauteur, traitement) doit offrir une protection acoustique maximale au reste du quartier. Le bâtiment en lui-même est pour cela traité comme un mur anti-bruit. Le projet permet donc d'améliorer le confort des habitants et des usagers du quartier qui sont mieux protégés des nuisances liées aux voies ferrées.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Secteur de logements collectifs

Équipement d'intérêt collectifs :
1 : Résidence personnes âgées
2 : Pôle médical

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espaces à préserver ou à végétaliser

Mobilités / Coupures urbaines

Requalification de la rue en une voie apaisée

Espace public à requalifier

Économie / commerces

Linéaires RDC de mixité d'activités

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

RER C

VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Au Sud de la commune, cette emprise foncière, en bord de Seine et d'Yerres bénéficie d'une situation d'exception, constituée de grandes propriétés dans un cadre très vert et de parcelles d'activités qui peuvent muter à plus ou moins long terme. La localisation et la taille de ce territoire de projet représente un potentiel important pour une urbanisation soutenable de la commune de Villeneuve-Saint-Georges à court / moyen et long terme.

Objectifs :

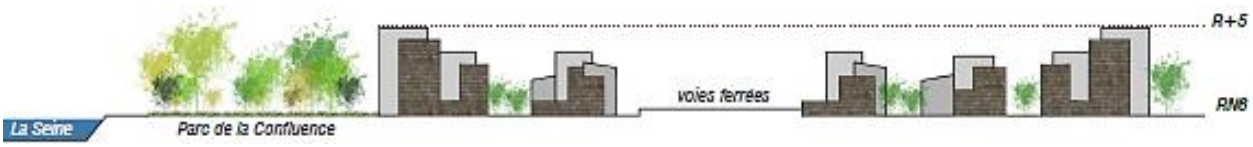
Il s'agit de promouvoir une urbanisation de qualité, dense et diversifiée sur ce secteur pour :

- Répondre aux attentes des différentes composantes de la population en termes de typologies de logements (jeunes, actifs, séniors...), favorisant ainsi des parcours résidentiels complets au sein de la commune
- Permettre l'accession à la propriété pour les différentes composantes de la population
- Restructurer les abords de la RN6, offrir une nouvelle image urbaine, ordonner le tissu urbain de l'entrée de ville et protéger le tissu pavillonnaire des nuisances de la RN6, dans l'objectif de participer et soutenir la restructuration de la RN6 en boulevard urbain à la circulation tempérée.

Parti d'aménagement :

Le principe concernant l'emprise mutable à court terme :

- Les abords de la RN6 accueilleront des typologies de bâtis qualitatifs, offrant la possibilité d'accueillir en rez-de-chaussée des activités, commerces et services, constituant une véritable vitrine en entrée de ville pour Villeneuve-Saint-Georges, tout en préservant le cœur d'ilot des nuisances de la RN6.
- Le stationnement sera organisé en RDC.
- L'emprise est desservie par une nouvelle liaison (voirie / espace public).
- Le bâti est organisé autour d'espaces verts en cœur d'ilot comportant des jardins en pleine terre.
- Les épannelages seront progressifs avec un front urbain en R+4 / R+5 sur l'avenue de Melun (RN6) et décroiseront au fur et à mesure que l'on s'enfoncera vers le cœur d'ilot (R à R+2) et redeviendront haut en front de Seine.
- Un pan paysager de la Confluence, relié à la fois aux aménagements paysagers de la rive sud de l'Yerres et vers les berges de Seine au droit du centre-ville.



Le projet devra être conçu globalement en matière d'accessibilité et de desserte :

- desserte de l'ensemble de l'emprise mutable par une nouvelle voirie de proximité.
- cette voirie constitue aussi un espace public permettant une liaison douce entre la rue et les rives de l'Yerres.
- le stationnement est prévu en RDC dans l'emprise du bâti projeté.
- les entrées des immeubles se feront depuis l'espace public ou depuis le cœur d'ilot suivant les contraintes liées au PPRI.
- La route nationale (RN6) sera restructurée afin de proposer des espaces sécurisés et apaisés pour ses usagers et les riverains ainsi qu'une entrée d'agglomération lisible et claire.
- Son nouveau profil sera urbain (larges trottoirs, plantation d'arbres en alignement...)

Le projet devra apporter un traitement paysager :

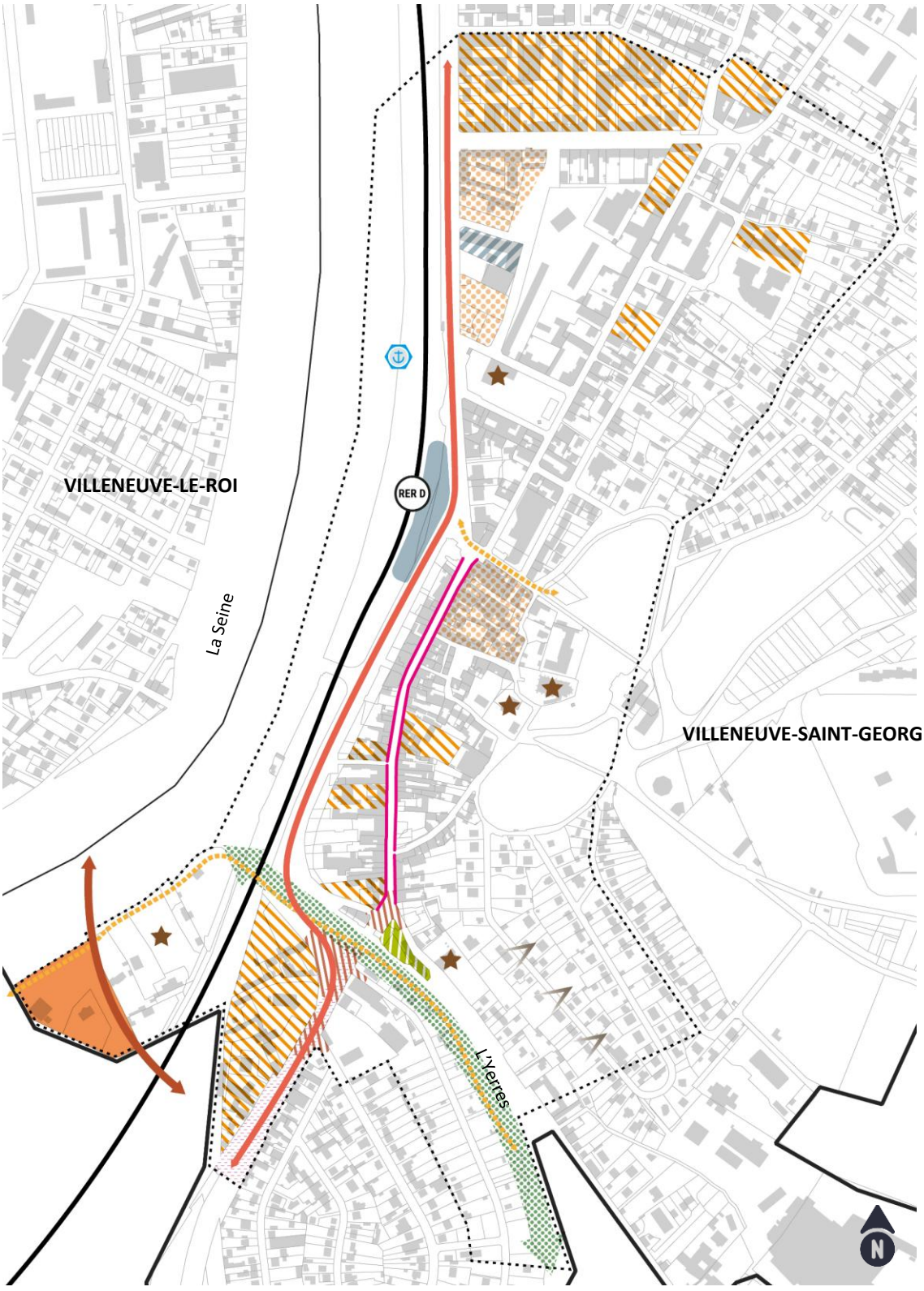
- L'entrée sud de la commune de Villeneuve-Saint-Georges sera mise en valeur grâce à un traitement paysager particulier.
- Si un parking en extérieur est créé, il devra être très arboré et paysager. Les garages existants consommateurs d'espace devront être supprimés.
- Le caractère très vert de la Confluence devra être conservé, renforcé et valorisé (par exemple par un projet de parc) en liaison avec le prolongement de la renaturation des berges de l'Yerres et des cœurs d'ilots verts seront créés permettant les continuités paysagères et une certaine biodiversité.
- Ouverture sur la Seine et l'Yerres par la préservation de vues.
- Parcelles paysagères mais privatives en bord de Seine.

Programmation :

La programmation prévoit ainsi :

- La création de logements et un traitement paysager qualitatif
- L'implantation de locaux commerciaux, d'artisanat ou de services en rez-de-chaussée
- Une mixité dans la typologie de l'habitat
- Une étude hydrologique : située en zone potentiellement sensible aux débordements de nappe et inondations de cave une disposition supplémentaire, visant à imposer une étude hydrogéologique, est ajouté à l'OAP.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Requalification et mise en accessibilité de la gare
- Éco-station de bus
- Poursuivre l'action de requalification
- ZAC
- Secteur de logements collectifs

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Accès à l'ENS des berges
- Réflexion sur les espaces verts
- Protéger du bruit de la RN

Paysage / Formes urbaines

- Préserver les vues sur le grand paysage de Seine et de la vallée de l'Yerres
- Mise en valeur du patrimoine

Mobilités / Coupures urbaines

- Carrefour à soigner
- Voie à requalifier et à pacifier
- Liaisons douces à créer / réhabiliter
- Franchissement de la Seine

Économie / Commerces

- RDC actifs
- Transport fluvial

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER D

Contexte :

Le secteur du Fort des Sapeurs-Pompiers est implanté sur un ancien site militaire, ce qui lui confère une riche histoire liée à la défense et à la sécurité. Il a été transformé au fil des ans pour s'adapter aux besoins contemporains des services de secours.

L'environnement est calme, avec des espaces verts et des commodités locales accessibles aux résidents.

Objectifs :

- Préserver les caractéristiques historiques et naturelles du secteur
- Repenser l'offre de logements

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Densification
- Réflexion sur les équipements
- Réserve foncière (câble)
- Préserver la vocation du Fort (Enseignement / Formation)

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Préserver les jardins
- Prévoir un lien de continuité avec le bois et les jardins familiaux afin de travailler l'entrée de ville et assurer le lien paysager avec Crosne

Paysage / Formes urbaines

- Valoriser le patrimoine (Fort)

Mobilités / Coupures urbaines

- Apaisement de voie
- Liaisons douces (Apaisement ; Voie partagée)
- Circulation à créer

Contexte :

Le secteur nord économique est un moteur de croissance pour Villeneuve-Saint-Georges.

Cependant, le site de projet identifié est aujourd'hui sous-exploité et non qualitatif, ne permettant pas de participer au dynamisme économique du secteur.

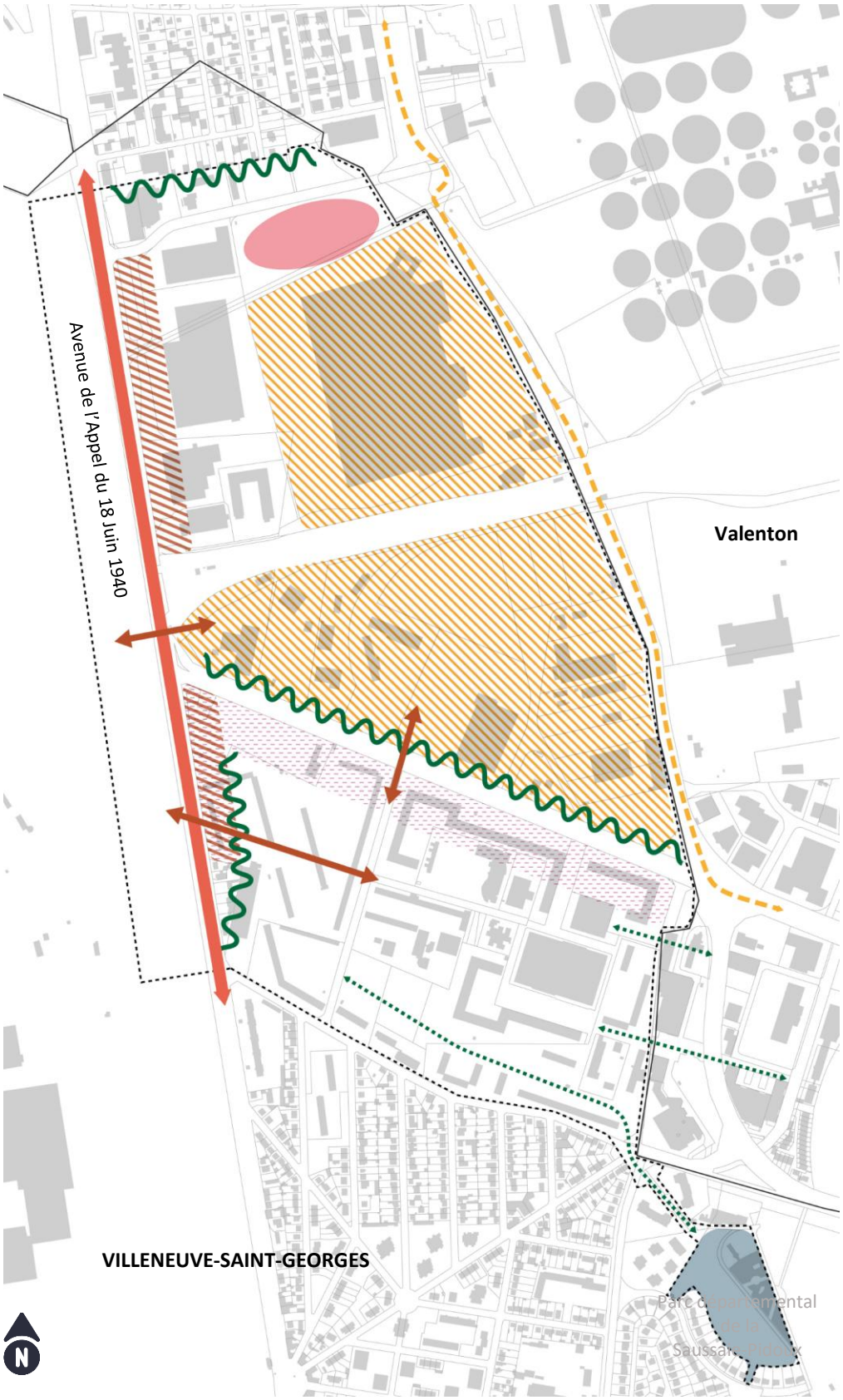
Programmation :

- Développer une nouvelle offre de logements
- Développer une nouvelle offre de commerces, activités et services

Objectifs :

- Revalorisation de l'entrée de ville
- Densification
- Amélioration des liaisons et de la mobilité

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Requalification et densification des sites à faible valeur ajoutée

Secteur d'équipement d'intérêt collectif et services publics à requalifier

Économie / Commerces

Polarité mixte
(services / commerce / éco)

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Préserver les jardins

Préserver les habitants des nuisances (innovations et exemplarité sur le plan acoustique)

Paysage / Formes urbaines

Limite habitat / activité à traiter

Mobilités / Coupures urbaines

Requalification de voie

Liaisons douces (Tégéval)

Traversée à créer

Frange d'entrée de ville à requalifier / soigner

Principe de sente (perméabilité piétonne)

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

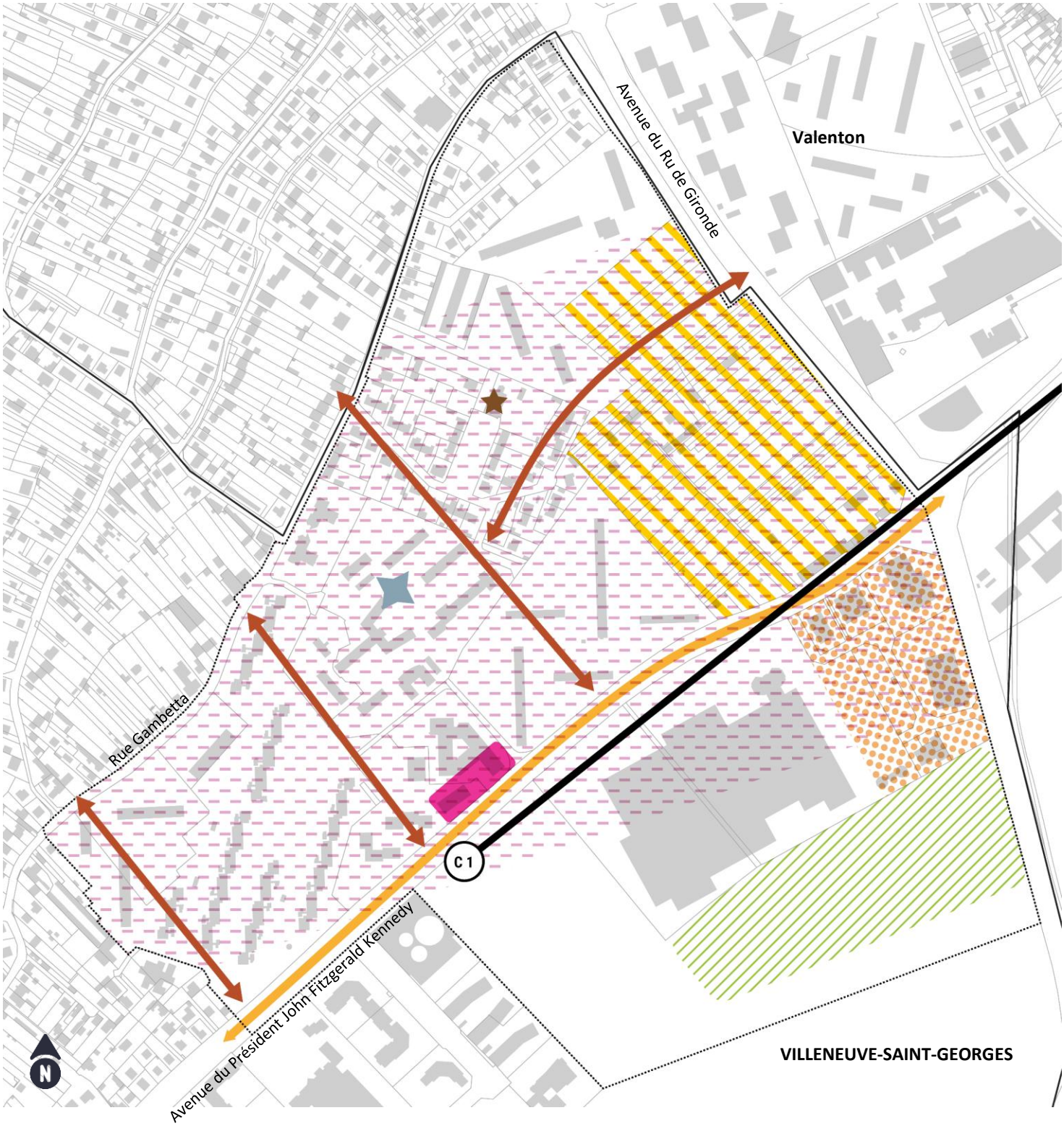
Le secteur Pologne-Plateau à Villeneuve-Saint-Georges est un quartier résidentiel situé au sud de la ville. Il se caractérise par une mixité de logements et des infrastructures de proximité.

Objectifs :

Le quartier Pologne-Plateau est concerné par des projets de rénovation urbaine et de développement visant à améliorer les infrastructures, la qualité de vie et l'attractivité du secteur.

Ces projets peuvent inclure la modernisation des équipements publics et l'amélioration des espaces verts tout en prenant en compte les risques et nuisances que les populations peuvent subir.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Résorber l'habitat insalubre

Secteur mutable : vocation à interroger

Questionnement sur le positionnement des équipements

Économie / Commerces

Polarité mixte services / commerce / éco

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Jardins à préserver

Préserver les habitants des nuisances (innovations et exemplarité sur le plan acoustique

Paysage / Formes urbaines

Patrimoine

Mobilités / Coupures urbaines

Requalifier / Pacifier

Traversées à créer

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Câble C1

VIRY-CHATILLON

Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Situé au nord de la commune, à proximité directe de Juvisy, le quartier est enclavé entre la RN7 à l'Ouest et les voies RER à l'Est. C'est un secteur enclavé par des infrastructures métropolitaines. C'est un quartier mixte/hydride, qui mélange activités et habitat au nord, dans un territoire à dominante résidentielle. L'activité se partage entre artisanat et emplois tertiaires. L'habitat est varié et regroupe des pavillons individuels et quelques logements collectifs. Au sud de la rue Victor Basch et le long de la RN7 les concessionnaires et garages sont majoritaires.
Des friches (Gaz de France et l'hôtel des ventes) fermées au public constituent une rupture physique au cœur du quartier. Les déplacements piétons sont peu aisés et peu sécurisés le long de la rue Victor Basch.
Le secteur Victor Basch est une zone urbaine dans un paysage alluvial. La majeure partie du secteur est concerné par la zone verte du PPRI de la vallée de la Seine. Seules les franges le long de la RN7 à l'Ouest et le long des voies RER à l'Est sont concernées par la zone ciel du PPRI de la vallée de la Seine. Les implications d'un tel classement notamment en termes de gestion des populations en cas d'inondation et d'impact sur le bâti devront être finement évaluées.

Objectifs :

Le projet devra proposer des typologies variées et hétéroclites et viser une mixité programmatique avec des commerces, services/sports/loisirs. Il devra proposer une variation entre logements collectifs et logements intermédiaires et individuels groupés en transition avec le tissu existant, notamment au nord.

Le projet devra accompagner un parcours résidentiel sur la commune en proposant une large part de logements en accession à la propriété.

Les besoins en équipement, notamment scolaire, devront être définis en cohérence avec le projet et permettre l'implantation d'un groupe scolaire d'environ 12 classes.

Le projet devra conforter la présence du cinéma et améliorer son insertion dans le tissu urbain.

Le projet est conditionné à des renforcements de réseaux, notamment assainissement et eau potable.

Parti d'aménagement :

Le secteur devra faire l'objet d'une opération d'ensemble autour des friches urbaines. Il devra permettre de développer une typologie de logements variée au sein d'un parc de quartier végétalisé organisé comme un large mail, un espace public fédérateur et fonctionnel. Ce mail sera dans le prolongement du maillage des rues Jaurès et Argot.

Tout projet devra intégrer et considérer l'existant tel un atout pour le projet. Il devra assurer des transitions et des interfaces cohérentes avec l'existant. Ainsi, le bâti sera moins élevé en frange des rues Jean Jaurès er Robelti afin d'assurer une transition avec le tissu existant au nord et mettre en valeur les constructions meulières. Le tissu nord pourra évoluer afin de compléter le parc de logements en harmonie avec le patrimoine bâti existant (maisons et immeubles en meulières). Les logements individuels groupés favoriseront les espaces d'intimité par une implantation en quinconce. Des jardins de devant permettront d'animer les rues (Jean Jaurès et Robelti notamment). Les logements collectifs s'insèreront au mieux dans le parc de quartier. Le projet devra imaginer des constructions imbriquées dans le paysage de cette friche arborée et créer des îlots de fraîcheur. L'ensemble des constructions de logements ne devra pas excéder 20% de logements locatifs sociaux afin de garantir une mixité sociale à l'échelle du quartier et de la ville. La rue Pasteur pourrait accueillir un développement de l'offre commercial, qui se prolongera sur la rue Victor Basch par des commerces en rez-de-chaussée des logements collectifs, à la suite d'une évaluation fine en concertation avec la CCI91.

Le projet doit assumer les infrastructures et s'appuyer sur les franchissements existants. Il devra mettre le cœur de quartier résidentiel à distance des nuisances, notamment sonores (voies ferrées,…). Il doit également anticiper une mutation de la RN7 en boulevard urbain. L'impact spatial des véhicules doit être limité.

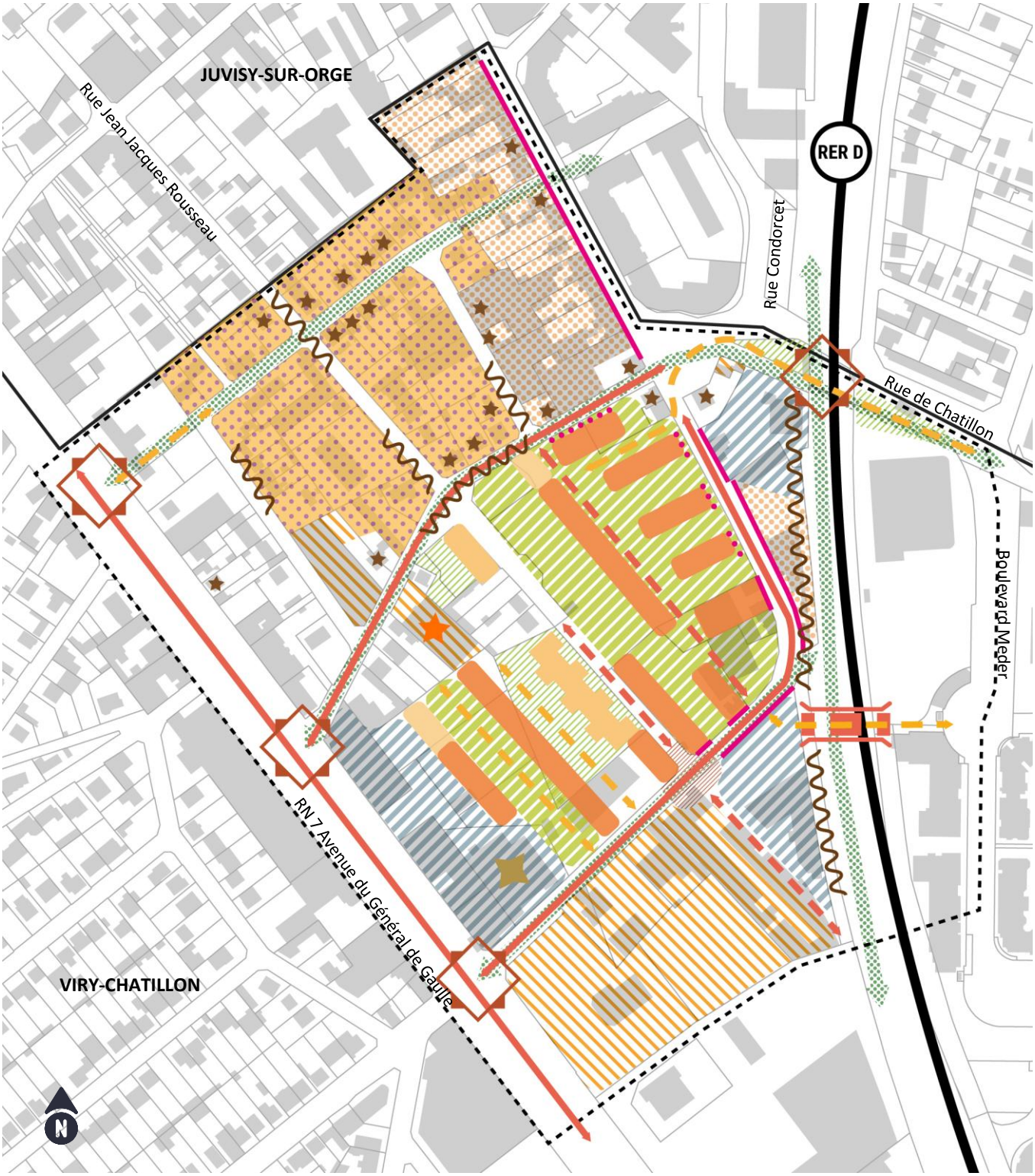
Les circulations douces seront développées dans l'ensemble du secteur notamment afin de permettre de créer un maillage piéton et viaire continu entre le tissu existant et les nouvelles constructions et les équipements, telle la future école. L'école constitue une polarité qui irriguera à travers le quartier et fera vivre le parc. Certaines voies de circulation seront à créer, d'autres à réaménager pour faciliter et inciter les habitants à se déplacer à pied à l'intérieur et à l'extérieur du quartier, tout en améliorant la porosité des sols. A cet égard, les nouvelles voies circulées seront conçues comme des voies jardins et les dessertes piétonnes organisées autour des jardins privés en cœur d'ilot, véritables espaces de vie extérieurs et intimes.

L'entrée de Ville depuis le carrefour des deux communes devra être travaillée pour améliorer l'accès et au quartier. La requalification de la rue Victor Basch fera la part belle aux déplacements piétons et cyclistes, à travers un élargissement de la voie. Elle se prolongera par une requalification des circulations douces le long de la rue Chatillon d'une part, et par l'aménagement d'un franchissement des voies RER d'autre part. La rue Achille Robelti devra être élargie en lien avec la friche Gaz de France. De plus, des voies reliant la rue Jean Jaurès, ainsi que la rue Argot à la rue Victor Basch devront être créées pour parfaire le maillage du quartier. Une autre voie permettra de desservir l'opération au sud de la rue Victor Basch. Enfin le quartier sera desservi par des cheminements piétons entre la RN7 et la rue Jean Jaurès, ainsi qu'entre la RN7 et la rue Argot.

Le projet doit contribuer à structurer des itinéraires vers la Seine. Le paysage devra être au service d'une conception bioclimatique. Le parc de quartier, conçu comme un mail, devra prévoir des espaces de jeu pour enfants, des circulations douces, prendre en compte les contraintes liées au PPRI et garantir une bonne infiltration des eaux. Les cheminements piétons et les voies devront permettre une bonne évacuation des eaux pluviales par des aménagements adaptés (noues, espaces végétalisés…) et contribuant à une désartificialisation des sols. La création de surfaces perméables les plus continues possibles en feront un couloir de biodiversité et de gestion des eaux de ruissèlement. Les abords de la rue Chatillon devront être requalifiés afin d'inciter les déplacements piétons vers les berges de la Seine.

Le projet devra être conçu pour prendre soin des sols et poursuivre la renaturation engagée sur les fiches. Il devra assumer l'infrastructure ferroviaire comme un vecteur de continuité écologique et paysagère. Il devra faire de l'eau un vecteur structurant de l'espace public par le paysage. Le paysage devra être un liant unificateur et assurer des continuités arborées et écologiques en redonnant place au vivant et aux écosystèmes.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Logements individuels groupés avec jardin
- Plot d'habitat collectif et mixte
- Tissu mixte d'habitat et d'activités intégré dans un tissu ancien de maisons et petits immeubles meulières
- Parcelles mutables en offre mixte dont du logement à moyen terme
- Parcelles mutables à court terme en activité tertiaire, commerces et services, et logements
- Secteur privilégié d'équipements publics / activités (localisation de principe)
- Activités de loisirs, culturelle et artisanale à développer
- Réhabilitation de bâtiment vacant

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Parc/mail végétalisé (avec jeux pour enfants)
- Espace végétalisé

Mobilités / Espaces publics

- Nouvelle voie
- Liaisons piétonnes à créer ou améliorer
- Requalification des voies Victor Basch, Achille Robelti, et la RN7
- Nouveau carrefour à aménager
- Passerelle à créer sur la voie ferrée

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Protection des maisons meulières
- Interface paysagère/urbaine à gérer

Economie / Commerces

- Renforcement des commerces rue Pasteur
- Commerces en rez-de-chaussée

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER D

Contexte :

Le périmètre de l'OAP porte sur le centre-ville de Viry-Chatillon. Il est limité au nord par le boulevard Fleury, à l'ouest par la rue du Capitaine Ferber et la rue Margot, au sud par l'établissement Saint-Louis-Saint Clément et l'église Saint-Denis et à l'est par l'étang des Noues de Seine en bordure de la rue du 8 mai 1945. Il est majoritairement dans les zones verte et ciel du PPRI de la vallée de la Seine dans laquelle les contraintes sont moins élevées que dans la zone bleue.

Les accès au centre-ville manquent de lisibilité et de qualité d'aménagement. L'entrée-sortie sud au niveau du centre historique du Vieux-Viry au droit de la rue Maurice Sabatier est très contrainte.
Le centre-ville s'organise autour d'un marché couvert en perte d'attractivité, et se caractérise par un habitat collectif discontinu. Il rassemble de nombreux équipements publics et privés, des commerces et services en rez-de-chaussée des immeubles. Toutefois l'offre de commerce apparaît limitée et assez peu dynamique notamment rue Alexandre Dumas.

Au sud de la Mairie, le centre historique est très facilement identifiable, avec une structure du bâti très ramassée autour de l'axe central, la rue Maurice Sabatier mais qui présente des signes de dégradation. Il souffre d'une circulation automobile importante dans des rues étroites, et n'est donc pas aisé à fréquenter, ce qui explique en partie les difficultés qu'éprouvent les commerces à s'y implanter.

Le centre-ville possède également d'importants parcs paysagers que sont le parc André Leblanc, le domaine du Piedefer et le jardin de la biodiversité, situés au sud du centre-ville et sur les coteaux.

Malgré les continuités piétonnes existantes entre le centre-ville et les étangs au sud-est, ceux-ci sont assez peu visibles et sont difficilement accessibles du fait de la traversée de la RD445 au fort trafic.

Objectifs :

Les objectifs de l'OAP sont les suivants :

- Requalifier les entrées du centre-ville et repenser l'accès depuis et vers le Vieux Viry ;
- Redynamiser le centre-ville en développant et diversifiant le commerce de proximité autour de l'axe principal (rue H. Barbusse – Bd Husson) et de la place des Martyrs de Chateaubriand ;
- Rénover le marché couvert et sa place pour améliorer son attractivité ;
- Valoriser l'axe principal nord-sud par la requalification de l'espace public en favorisant les modes doux et optimisant les espaces de stationnement existants ;
- Mieux intégrer les parcs à la ville en valorisant leurs accès ;
- Valoriser le patrimoine du vieux Viry ;
- Mettre en synergie les différents parcs et équipements depuis l'axe principal ;
- Mettre en valeur les étangs en favorisant les perspectives.

Parti d'aménagement :

Composition urbaine et paysagère

La requalification des entrées de ville et la redéfinition du schéma de circulation sont une priorité pour permettre la pacification du centre historique et la valorisation du vieux Viry et plus largement du centre-ville.

L'axe majeur nord-sud traversant le centre-ville, est la « colonne vertébrale » du centre-ville et devra être requalifié de part en part, depuis le boulevard Fleury au nord, jusqu'à la place de la République et le Vieux Viry au sud, jusqu'à l'église Saint-Denis :

- la création de logements limitée et concentrée autour de l'axe commercial, avec des commerces en rez-de-chaussée et des cœurs d'îlots végétalisés ;
- l'aménagement de trottoirs confortables, sécurisés et largement arborés,
- l'optimisation du stationnement
- l'amélioration de la visibilité du parc André Leblanc depuis la rue Henri Barbusse

En prenant en compte les problématiques de dessertes pendulaires, notamment des équipements, le trafic routier de la place de la République devra être allégé afin d'apaiser les circulations des piétons, tout comme la rue Maurice Sabatier.

Dans cette optique, la rue du Comte de Lambert devra également faire l'objet d'une requalification.

Commerces

La rénovation du marché devra permettre d'améliorer sa visibilité depuis l'espace public et son accessibilité.

La reconfiguration des espaces publics devrait favoriser les commerces de proximité le long des linéaires existants et futurs, ainsi que des espaces de convivialité.

Mobilité et Déplacements

La priorité devra être donnée aux déplacements piétons et cycles dans le centre-ville, aux abords des équipements et des commerces.

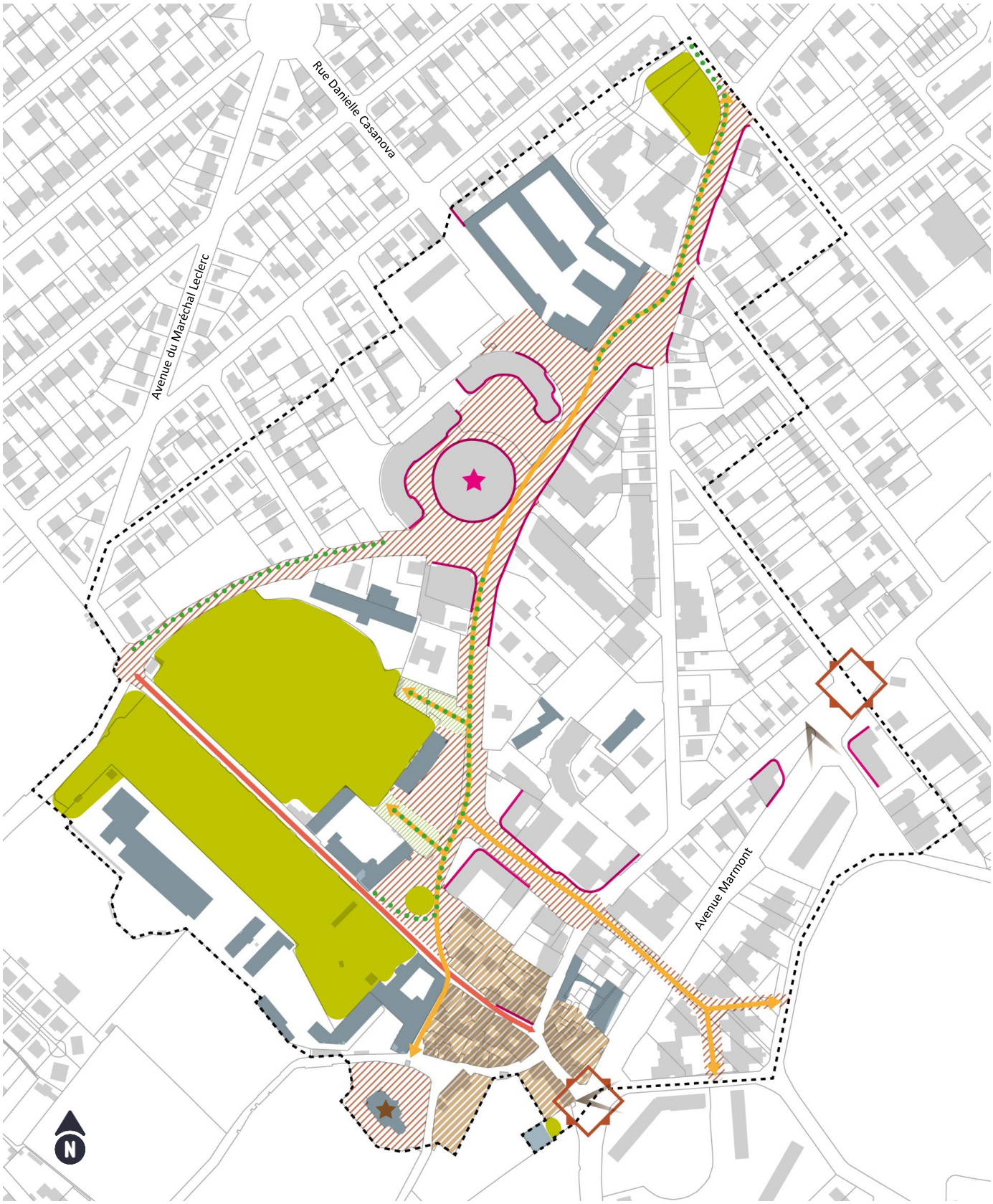
Le plan de circulation devra être repensé pour apaiser le vieux Viry et apporter de l'animation favorable aux commerces notamment rue Alexandre Dumas qui manque de flux véhicules et surtout piétons.

La suppression de la circulation automobile en arrière de la place de la République, tout en maintenant son offre de stationnement et permettant le retournement des véhicules, permettra de pacifier la circulation des nombreux piétons.

L'ensemble de la rue Maurice Sabatier sera ainsi dédié aux mobilités actives piétons vélos jusqu'à la rue Francoeur. La suppression du trafic routier permettra d'apaiser et de valoriser le centre historique. Seul le stationnement des autocars de ramassage scolaire pourrait être autorisé sur cette voie, libérant ainsi des autocars la rue du Comte de Lambert.

Les liaisons piétonnes vers les parcs existants et vers l'étang devront être requalifiées.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Mettre en valeur les équipements existants, notamment aux abords de l'axe principal du centre-ville

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Maintenir et développer les alignements d'arbres

Améliorer la visibilité du parc A. Lablanc depuis la rue H.Barbusse

Parcs et squares existants à préserver et à mettre en valeur

Mobilités / Espaces publics

Développer et mettre en valeur les liaisons douces

Piétoniser la rue Maurice Sabatier

Espace public à requalifier

Reconfigurer les entrées de ville

Paysage, patrimoine et formes urbaines

Secteur patrimonial à valoriser / Permettre un renouvellement urbain adapté à la morphologie du centre ancien

Mettre en valeur en tant que repère urbain patrimonial à l'échelle du centre-ville

Favoriser la vue sur l'étang des Noues de Seine

Economie / Commerces

Linéaire commercial à renforcer

Marché communal

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Contexte :

Situé en entrée de ville au sud de la ville, le long de l'axe stratégique de la RD 445 et en jonction immédiate avec le secteur de la Grande Borne, ce périmètre mérite une attention particulière.
C'est une zone mixte commerciale et résidentielle, bénéficiant d'une strate arborée ancienne qui marque l'entrée de ville.
L'avenue de la Gribelette est une voie Charnière reliant la ville à Fleury-Mérogis et Morsang-sur-Orge et amenant vers des espaces verts de qualité, notamment le Parc de la Freffière situé sur la Commune de Fleury-Mérogis. Le coeur paysager de l'ilot résidentiel Gribelette / Pavillon / Sycomores est également une respiration urbaine. Il contribue à la continuité écologique et aux échanges entre les différentes strates écologiques et constitue un véritable ilot de fraicheur urbaine.

Objectifs :

Renforcer l'entrée de ville très paysagée en protégeant et renforçant la strate arborée : arbres d'alignements et ensembles boisés. Les projets devront entamer une désimperméabilisation des sols de la zone commerciale et créer une prolongation de la strate arborée en plantant des arbres sur les espaces extérieurs de la zone afin de créer des continuités écologiques et permettre une infiltration des eaux de pluie sur site.
Le cœur paysager de l'ilot résidentiel Gribelette / Pavillon / Sycomores est à protéger et mettre en valeur. Il ne devra donc pas être imperméabiliser. Des continuités sont à poursuivre avec les arbres d'alignement existants afin de favoriser la biodiversité et d'offrir de véritables respirations paysagères.
Les aménagements futurs devront permettre de conserver et améliorer la vue vers le lac et le Parc de la Greffière sur la commune de Fleury-Mérogis.
En cas de nouvelles constructions, les projets devront permettre un retournement des constructions vers la ville et de proposer à terme un alignement en cohérence avec le caractère résidentiel de l'avenue de la Gribelette.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Secteur à requalifier
- Maillage résidentiel à compléter à terme

Economie / Commerces

- RDC actif à requalifier

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Alignement d'arbres à conserver et compléter
- Végétalisation et désimperméabilisation
- Respiration paysagère

Mobilités / Espaces publics

- Espace public à requalifier

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Construction à rouvrir vers la ville
- Vue à ouvrir vers le lac de la Greffière

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Contexte :

L'OAP se trouve en partie dans le périmètre de l'étude ensemblière menée par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre et Grand Paris Aménagement dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National lancée sur le secteur.
Le secteur est situé au sud de la commune, de part et d'autre de la RD445. Il est bordé au nord par l'autoroute A6, à l'est par le grand ensemble de la Grande Borne et à l'ouest par le quartier pavillonnaire du Plateau.
La RD445 constitue une coupure au coeur du secteur qui apparaît de manière générale coupé en deux et enclavé.
En outre, le bâti alterne entre espaces verts et équipements au nord. En redescendant plus au sud, le bâti se caractérise par une mixité de fonctions, avec de l'habitat collectif et des commerces en rez-de-chaussée, de l'activité tertiaire, des activités vacantes, des parkings.
Enfin le secteur va devoir s'adapter à l'arrivée de transports en commun structurants à l'échelle du département et de la région (TZen 4 et T12 express).

Objectifs :

Les objectifs de l'OAP sont les suivants :

- Désenclaver le secteur, en particulier pour les piétons et les cyclistes ;
- Développer l'activité économique le long de la RD445 ;
- Accompagner l'arrivée des transports en commun structurants ;
- Développer une offre modérée de logements diversifiée ;
- Maintenir la fluidité du trafic automobile de la RD445 tout en aménageant les carrefours ;
- Requalifier la RD445 et redonner une image positive au quartier.

Parti d'aménagement :

Composition urbaine et paysagère
La mixité des fonctions devra être développée en privilégiant le renforcement de l'activité économique et dans une moindre mesure l'habitat.
Les aménagements devront permettre de passer d'un lieu de passage à un lieu de vie où l'on travaille, on consomme, on se déplace, on habite.
Les projets assureront la création d'accroches qui fonctionnent, des morceaux de ville et pas seulement des opérations immobilières, en organisant de grandes séquences autour de polarités plus ou moins fortes.
La conception de l'ensemble devra améliorer l'image du secteur, le rendre plus agréable pour les résidents et plus attractif pour les visiteurs.
Dans cette optique, la dimension économique est le meilleur levier pour impulser un changement d'image : en s'appuyant sur la qualité d'accessibilité future tous modes confondus, les aménagements rechercheront un effet d'entraînement sur la manière de pratiquer les lieux et sur la perception du cadre de vie.
Un projet est à construire autour d'une centralité future, urbaine, commerciale, multifonctionnelle, en préservant l'axe routier et les transports en commun structurants.

Déplacements
Le projet dans son ensemble devra permettre de répondre aux enjeux suivants :

- Améliorer l'articulation entre l'axe RD445, ses rives et les quartiers de part et d'autre, sans toutefois venir renforcer la perméabilité routière est-ouest en développant l'idée d'accroche ;
- Réorganiser les entrées/sorties du SDIS ;
- Maintenir le caractère résidentiel de la route de Fleury ;
- Préserver la fonction d'axe routier de la RD 445 ;
- Limiter les traversées automobiles de la RD 445 ;
- Offrir des traversées piétonnes régulières en lien notamment avec les arrêts de TC ;

- Mutualiser l'emprise de l'éventuel TCSP RD445 et du TZen4 ;
- Privilégier son emplacement sur l'axe RD445 afin de desservir les deux communes ;
- Valoriser la RD310 pour encourager un report partiel des flux routiers ;
- Organiser une intersection structurante au niveau du pôle intermodal ;
- Organiser une intersection au niveau du Fournil ;
- Assurer la desserte des voies de la Grande Borne et du Plateau ;
- Contribuer à améliorer la qualité de vie du secteur ;
- Proposer une restitution du stationnement résidentiel.

Espaces verts et biodiversité

Les abords de la RD445 devront être plantés par des alignements d'arbres en cherchant à valoriser les arbres existants.

En parallèle, il sera recherché une valorisation du paysage de l' « Accroche nord » jusqu'à l'hôtel d'entreprise par des plantations d'alignement et des espaces verts pouvant se succéder aux constructions en offrant des percées visuelles, les façades perpendiculaires à la RD445 seront particulièrement travaillées pour développer le commerce mais aussi la visibilité des locaux d'activités.

Espaces publics, sureté, sécurité

Le projet veillera à développer des espaces publics de destination fréquentés par l'ensemble des usagers, à générer des flux externes pour favoriser la surveillance naturelle, l'appropriation positive et la mixité d'usages et d'usagers. Identifier les lieux les plus aptes à développer une vie sociale équilibrée et en définir les conditions.

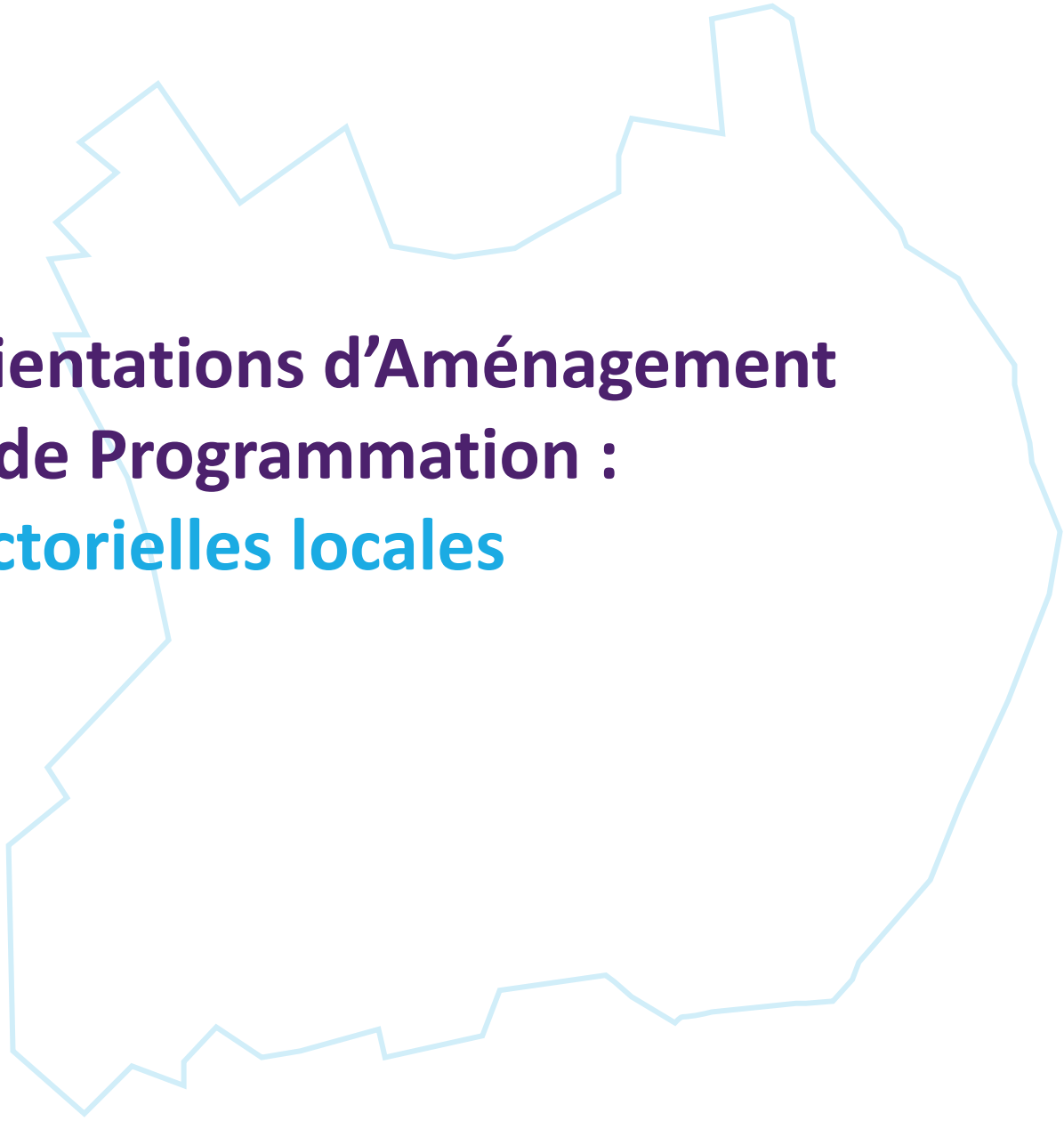
La requalification de la RD445 et de ses trottoirs, notamment pour résorber les vols portières, doit prendre en compte :

- la pacification de la chaussée, tout en maintenant une fluidité de circulation ;
- la sécurisation, le confort et le sentiment de sécurité des piétons ;
- la bonne desserte des programmes ;
- l'accessibilité et les capacités d'interventions des véhicules de services (SDIS, pénitentiaire…).

Le projet d'ensemble permettra d'assurer l'intégration qualitative des programmes immobiliers et leur protection via un traitement urbain de la limite public/privé.

Ainsi, il sera visé une préservation du caractère résidentiel de la route de Fleury et le développement de rues vivantes.

VITRY-SUR-SEINE



Orientations d'Aménagement et de Programmation : Sectorielles locales

Contexte :

Le domaine départemental A.Chérioux de 36 hectares, est situé au sud-ouest de Vitry-sur-Seine le long de la RD7, en limite communale avec Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses et Villejuif.

Son bâti est en partie repéré comme patrimoine d'intérêt local de Vitry-sur-Seine du fait de la qualité architecturale et de l'harmonie de l'ensemble.

Ancien complexe éducatif créé dans les années 1930, le site regroupe aujourd'hui divers équipements publics orientés essentiellement vers l'enseignement, la formation secondaire et universitaire et l'enfance (crèche, collège, lycée et IUT de Créteil-Vitry).

Depuis 2006, le Conseil départemental est engagé dans une démarche de revalorisation du site, avec l'ambition de créer un pôle important Formation - Recherche - Emploi. Il s'inscrit dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) départementale créé en 2011. L'Ecocampus du Grand Paris, centre de formation tourné vers les métiers de la construction, a été le premier bâtiment livré de la ZAC en 2022..

Le projet s'appuie sur une dynamique de territoire élargie :

- Dans le cône sud de l'innovation et vallée des biotechnologies, par la présence de centres de recherche à proximité et sur le site (centre de recherche de l'Oréal, CNRS, université Paris XII UPEC) ;
- Par le développement des transports en commun : T7 livré en 2013, ligne 15 du Grand Paris Express à l'horizon 2025 (station Villejuif Aragon) et le prolongement de la ligne 14 en 2024 (station Chevilly-Larue) ;
- Avec des projets de renouvellement urbain engagés à proximité : ZAC Paul Hochart à l'Haÿ-les-Roses, l'Extension du Campus L'Oréal à Chevilly-Larue, ZAC RN7-Moulin-Vert-Plateau et valorisation du site de maintenance et de remisage de la RATP, SMR ;
- Par son articulation avec le projet de coulée verte départementale Bièvre-Lilas, qui relie à l'échelle extra-communale le parc du coteau à Arcueil et le parc des Lilas en passant par le parc des Hautes Bruyères à Villejuif et le domaine Chérioux.

Objectifs :

- Requalifier et valoriser l'entrée de ville à l'Ouest
- Développer économiquement le site
- Inscrire le site dans la trame verte et bleue existante
- Mettre en valeur le patrimoine bâti
- Ouvrir le domaine sur la ville

Parti d'aménagement :

Le projet a pour ambition de valoriser le domaine Chérioux pour y développer un important pôle Formation-Emploi-Recherche (environ 170 000 m² de Surface de Plancher à terme) en renforçant les équipements et activités existants, en développant un pôle accueillant de nouvelles formations, notamment un centre de formation des apprentis tourné vers les métiers de la construction, des activités économiques de recherche ou tertiaire, ainsi qu'en prévoyant un hébergement spécifique pour les étudiants/chercheurs.

Afin de préserver et mettre en valeur l'identité du domaine, les constructions nouvelles sont implantées en lien avec les constructions existantes, et sans les dénaturer dans leur composition, principalement en rive sud du domaine, ainsi que sur la pointe nord du domaine.

Au Nord, les équipements existants peuvent faire l'objet d'extensions, de rénovations/réhabilitations, voire de reconstructions partielles dans le respect des caractéristiques patrimoniales.

La plaine centrale reste à dominante d'espace vert et a vocation à devenir un parc ouvert au public.

Sur les emprises dédiées au pôle « Formation-recherche-Emploi », les extensions et les nouvelles constructions devront avoir un épannelage diversifié mais harmonieux avec les constructions patrimoniales existantes et le tissu urbain environnant.

Un ou deux bâtiments pourront avoir un effet de signal en émergeant jusqu'à 50 m, à proximité de la RD7 et de la rue des Pépinières. Ces émergences ponctuelles devront avoir un sens dans la composition architecturale des constructions et dans leur rapport avec le domaine dans son ensemble. Elles devront être conçues en harmonie avec les constructions existantes en particulier celles patrimoniales.

Le bâti patrimonial devra être pérennisé y compris par des réhabilitations respectueuses de sa qualité architecturale (aménagement, extensions). Les nouvelles constructions devront faire l'objet d'une véritable qualité architecturale s'accordant avec les constructions historiques, tout en favorisant un style contemporain.

L'ensemble des projets de constructions ou de réhabilitation/rénovation doit faciliter les percées visuelles vers les bâtiments anciens et le cœur du domaine depuis les voies adjacentes, en particulier pour les perspectives repérées sur le schéma en « cônes de vue ». Ils devront s'accorder avec l'ordonnancement des constructions existantes et des espaces libres environnants.

Alors que le domaine est aujourd'hui entièrement tourné sur lui-même, l'objectif est de l'ouvrir sur l'extérieur :

- par un travail sur les débouchés de la coulée verte départementale Bièvre-Lilas à l'intérieur et à l'extérieur du Domaine
- par l'aménagement d'un parc public sur la pelouse centrale
- par l'articulation d'une densification du bâti à l'angle Nord-Est et d'une recomposition de l'espace public élargi au croisement des rues Julian Grimau/Edouard Tremblay
- par un traitement de ses limites permettant des transparences et des vues directes sur le domaine et son paysage depuis les rues adjacentes
- par l'aménagement d'entrées qualifiées, qualitatives et paysagères permettant des ouvertures visuelles

Afin de dégager la plaine centrale de toute circulation automobile, les accès automobiles doivent être limités et redéfinis comme suit :

- des accès aux divers équipements existants depuis les rues adjacentes du Domaine,
- Plus spécifiquement sur la partie sud du Domaine faisant l'objet d'un réaménagement :
    - Une entrée-sortie principale automobile au sud-est depuis la RD7
    - Une entrée-sortie automobile secondaire rue des Pépinières
    - Une sortie automobile secondaire rue Armangot

L'entrée emblématique du domaine au centre de la façade de la RD7 doit être réservée aux circulations actives (piétons, vélos…) et aux circulations techniques (pompiers, entretien). Trois autres accès principaux pour les modes actifs doivent aussi être aménagés pour accompagner la coulée verte et faciliter les parcours entre la RD7 et le parc des Lilas : la première au nord-ouest (carrefour des 4 communes), la seconde au nord-est (depuis la rue Lulian Grimau) et la dernière au sud-est (rue Paul Armangot). Deux accès secondaires depuis le Sud de la ZAC seront également créés.

Afin de renforcer la perméabilité Nord-Sud du domaine et faciliter le passage des riverains vers la plaine centrale et les équipements, des accès de proximité et des cheminements pour les modes actifs au sein du domaine doivent aussi être réalisés.

Sur la pointe Est, la transformation du bâtiment dit « la Chapelle » en équipement de loisir à destination des jeunes, aujourd'hui réalisé, doit renforcer l'ouverture du domaine sur son environnement.

La qualité paysagère du site, formée par la plaine centrale encadrée de bâtiments patrimoniaux, est à préserver et valoriser. A cet effet, l'espace vert central doit être ouvert au public et aménagé pour accueillir le passage de la coulée verte, des cheminements pour les modes actifs et des usages annexes (installations de loisirs par exemple).

Le passage de la coulée verte doit se concrétiser au niveau du domaine Chérioux par deux « branches » :

- l'une au nord traversant le domaine en bordure de la plaine centrale,
- l'autre au sud bordant la façade du domaine le long de la rue des Pépinières et la rue Armangot, sur une épaisseur d'environ 8 mètres.

Le réaménagement des espaces végétalisés du domaine et la mise en oeuvre de la coulée verte doivent être conçus dans la perspective de renforcer son potentiel d'accueil de la biodiversité. Il s'agit, notamment de privilégier une composition alliant les trois strates végétales (arborée, arbustive et herbacée) et le choix d'espèces locales, résistantes aux épisodes de forte chaleur et de sécheresses, excluant les espèces invasives.

L'amplification de la trame verte doit également se traduire par la création de terrasses et toitures végétalisées sur le domaine.

L'approche de la gestion de l'eau pluviale doit être conçue à l'échelle de l'ensemble du domaine et des bâtiments, dans la perspective d'associer trame bleue/trame verte, et en limitant le retour dans l'espace public et les réseaux collecteurs limitrophes.

Programmation :

- Un pôle Formation-Emploi-Recherche (170 000 m2)
- Hébergement pour les étudiants et chercheurs
- Plaine centrale ouverte au public
- Un équipement de loisirs à destination des jeunes (existant)
- Des accès et cheminements pour les piétons, les modes actifs et les véhicules motorisés
- Renforcement de la coulée verte Bièvre-Lilas

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Site d'équipements à renforcer
- Implantation possible de constructions confortant le pôle « Emploi-Formation-Recherche-emploi »

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Coulée verte Bièvre-Lilas à aménager
- Espace vert et patrimoine arboré à conserver et valoriser y compris par une ouverture au public
- Espace vert à conserver et valoriser y compris par une ouverture au public

Mobilités / Espaces publics

- Liaisons tous modes à créer
- Cheminements modes actifs à conforter ou à créer
- Espace public à élargir et recomposer
- Accès principaux pour les modes actifs à conforter / aménager / Principe d'accès aux équipements
- Accès principaux pour les véhicules motorisés

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Perspectives visuelles à ménager
- Patrimoine bâti à préserver et à valoriser
- Zone possible d'implantation de maximum 2 émergences ponctuelles à 50m

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne Tramway T7

Contexte :

Ce secteur, situé de part et d'autre de la RD5, s'inscrit pour partie sur les flancs du Coteau et du Fort. Il marque l'entrée Nord du territoire vitriot, et a en partie été requalifié par l'opération d'aménagement Concorde-Stalingrad. L'arrivée du tramway T9 contribue à améliorer le fonctionnement et la qualité du cadre de vie de ce quartier.

Programmation :

- Un équipement public sportif et/ou scolaire
- Un espace vert ouvert au public
- Un équipement scolaire
- Des liaisons pour les piétons, les modes actifs et les véhicules motorisés
- Plantation d'arbres d'alignement et végétalisation

Objectifs :

A l'Est de la RD5, ce secteur est constitué de grands terrains d'activités économiques. Cependant, il connait aujourd'hui une forte pression immobilière qui fragilise la pérennité des emplois.
Il s'agit de poursuivre la requalification du secteur, en :

- Anticipant et accompagnant les mutations foncières, les besoins d'emplois et d'équipements publics
- Facilitant la traversée de la RD5, les liaisons est-ouest, et l'usage des transports en commun
- Poursuivant la continuité de la maille environnementale.

Parti d'aménagement :

Un équipement public, dédié aux besoins, notamment scolaires et sportifs, du quartier, sera implanté dans le terrain communal situé rue des Cléveaux. Une partie de ce terrain sera un espace vert ouvert au public ponctuellement ouvert au public (partage des usages selon les temporalités).
Un équipement d'intérêt collectif, dédié aux besoins notamment scolaires du quartier, sera implanté dans le terrain situé à l'angle de la rue de la Concorde et de la rue Champollion.

Sur ce secteur en entrée de villes des activités économiques et commerciales doivent être maintenues, avec des grandes emprises composant le pôle « équipement de la maison » et des rez-de-chaussée actifs sur le boulevard de Stalingrad (cf linéaires commerces/activités/équipement sur la partie Nord du boulevard).

Aux abords de la RD5, axe structurant et au trafic important, il s'agit de faciliter le cheminement des modes actifs sur le secteur. Les liaisons du Coteau au Fort et à la Seine doivent en particulier être développées en complément du réseau de cheminements existants et en facilitant des traversées apaisées de la RD5. Plus spécifiquement ce maillage piétons/vélos est renforcé et complété par de nouveaux tracés :

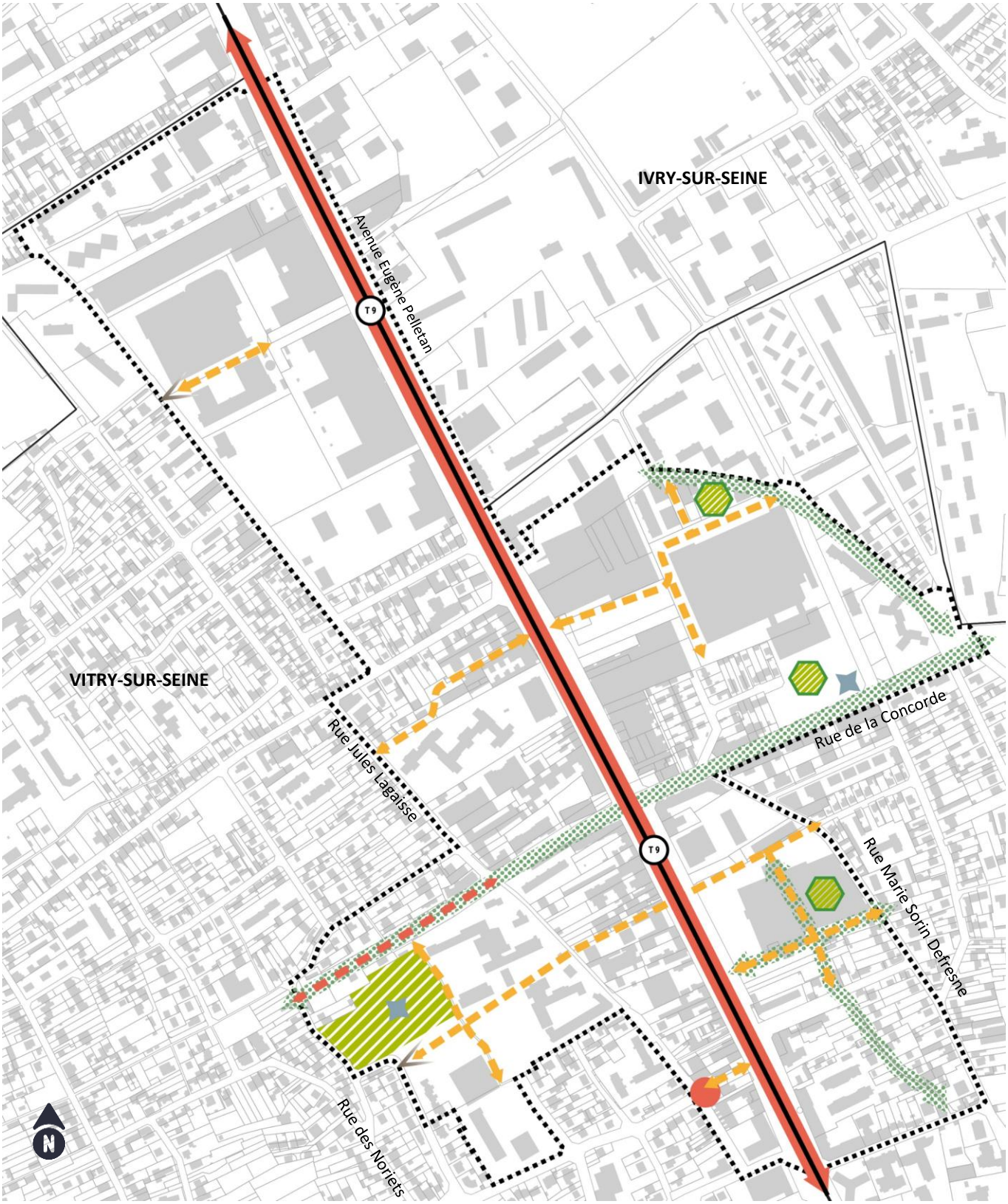
- En direction des transports en commun, facilitant le rabattement
- Prolongeant la rue Eugène Varlin jusqu'aux Cléveaux en passant par la RD5
- Poursuivant les tracés existants et limitant les voies en impasse
- Favorable à la perméabilité des emprises commerciales, y compris dans le cas de mutations

En prolongement de la rue Beethoven, un nouveau tronçon ouvert à la circulation automobile doit aussi être créé entre les coteaux et la RD5, notamment pour desservir le site des Cleveaux qui devra à terme accueillir un équipement d'intérêt collectif. Il sera suffisamment large pour permettre un partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements et pour accueillir un traitement végétalisé.

En appui de la maille verte et environnementale de Vitry, certaines voiries et cheminements devront être le support d'une végétalisation qui pourra prendre la forme de plantations continues ou discontinues et notamment d'arbres d'alignement. Cela participera au cadre verdoyant et devra être complété par un traitement paysager des espaces privatifs.

Enfin une attention particulière sera portée aux vues depuis le coteau. Elles seront préservées depuis les espaces publics et de cheminements. Plus spécifiquement, une vue est identifiée depuis le site des Cléveaux ouvrant des perspectives dégagées. Elle doit être conservée en limitant l'impact visuel des constructions et plantations. Un espace vert devra permettre de conserver une présence végétale importante et une perméabilité forte des sols qui caractérisent le site.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

Implantation d'équipement d'intérêt collectif notamment scolaire

Paysage, patrimoine et formes urbaines

Perspective / vue à conserver

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espaces verts publics à conserver / aménager ou à créer

Accompagnement du maillage par une trame végétale/environnementale

Espace vert à créer, ponctuellement ouvert au public (partage des usages selon les temporalités)

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne Tramway T9

Mobilités / Espaces publics

Axe à conforter

Principe de liaison tous modes à créer

Principe de liaisons modes actifs à conforter ou à créer

Aménagement d'une placette

Contexte :

Les deux périmètres d'OAP Barbusse et Robespierre occupent une place centrale et stratégique dans le Nouveau Projet de Renouvellement Urbain (NPRU) « Cœur de Ville », par leur proximité immédiate avec la future gare du Grand Paris Express.

Ils composent une grande partie de la polarité principale du secteur « centre-ville ». Le périmètre du 8 mai 1945 est également important par la polarité qu'il constitue et ses besoins en renouvellement urbain. A ce titre, les orientations des OAP contribueront à répondre aux objectifs du Nouveau Projet de Renouvellement Urbain sur le secteur global du Cœur de Ville. Ce projet se traduira par une convention avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine et une opération d'aménagement.

Programmation :

- Requalification des espaces extérieurs
- Démolition, réhabilitation et recomposition du bâti
- Isolation thermique des bâtiments existants
- Secteur Barbusse 5500m² SDP logement social, 4500m² SDP en accession, 9800m² en locatif libre, 367 logements résidentialisés, 264 logements sociaux démolis, 89 logements réhabilités.
- Secteur Robespierre 298 logements sociaux réhabilités, 110 logements sociaux démolis
- Secteur du 8 mai 1945, 116 logements sociaux démolis, 119 logements sociaux réhabilités et résidentialisés, 2700m² de SDP logements LLI, 2700m² de logement en accession.
- Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements d'une surface de plancher supérieure à 2 000 m² doivent comprendre une part d'au moins 40 % de logements locatifs sociaux .

Objectifs :

Tout en maintenant le tissu existant, le centre-ville doit être redynamisé par l'accueil d'une offre renforcée au niveau culturel, commercial et économique (immobilier d'entreprise innovant par exemple).

Plus particulièrement le projet souhaite :

- Favoriser l'émergence d'un parcours commercial de centre-ville lisible et attractif
- Maintenir, requalifier et valoriser une offre commerciale de proximité répondant aux besoins des habitants du quartier et autres usagers de la ville en lien avec l'arrivée du GPE
- Renforcer la présence d'activités économiques et de formations dans ce secteur
- Améliorer la qualité des espaces publics et accueillir de nouveaux usages
- Diversifier les modes de déplacements en favorisant les modes actifs
- Améliorer et diversifier l'offre de logements
- Renforcer la trame verte et bleue
- Renforcer l'intensité urbaine et l'identité du Cœur de ville

Parti d'aménagement :

Les différentes polarités du cœur de ville doivent être confortées et modernisées, dans une logique de complémentarité (secteur dalle Robespierre, Camille Groult, Barbusse, 8 mai 45, Commune de Paris, ...). Par ailleurs, l'objectif du projet est de saisir les opportunités des grands projets de transports (GPE, T9) pour favoriser l'accès des habitants du secteur à l'emploi.

Le projet cœur de ville répond aux besoins en logements des habitants en proposant une offre de logements améliorée et diversifiée prenant notamment en compte les ressources de chacun.
Il s'agira aussi d'apporter qualité et confort de vie, en accompagnant les besoins en démolition, réhabilitation, et en isolation thermique des constructions existantes ; et de proposer un cadre de vie agréable et attractif par des réaménagements importants des espaces extérieurs (publics et privés). Pour y contribuer, la trame verte et bleue sur le secteur devra être développée :

- Par la requalification des espaces extérieurs privés et publics,
- Par l'amélioration et la mise en relation d'espaces de « nature urbaine »,
- Par sa superposition avec les mobilités actives (marche, vélo, loisirs…).

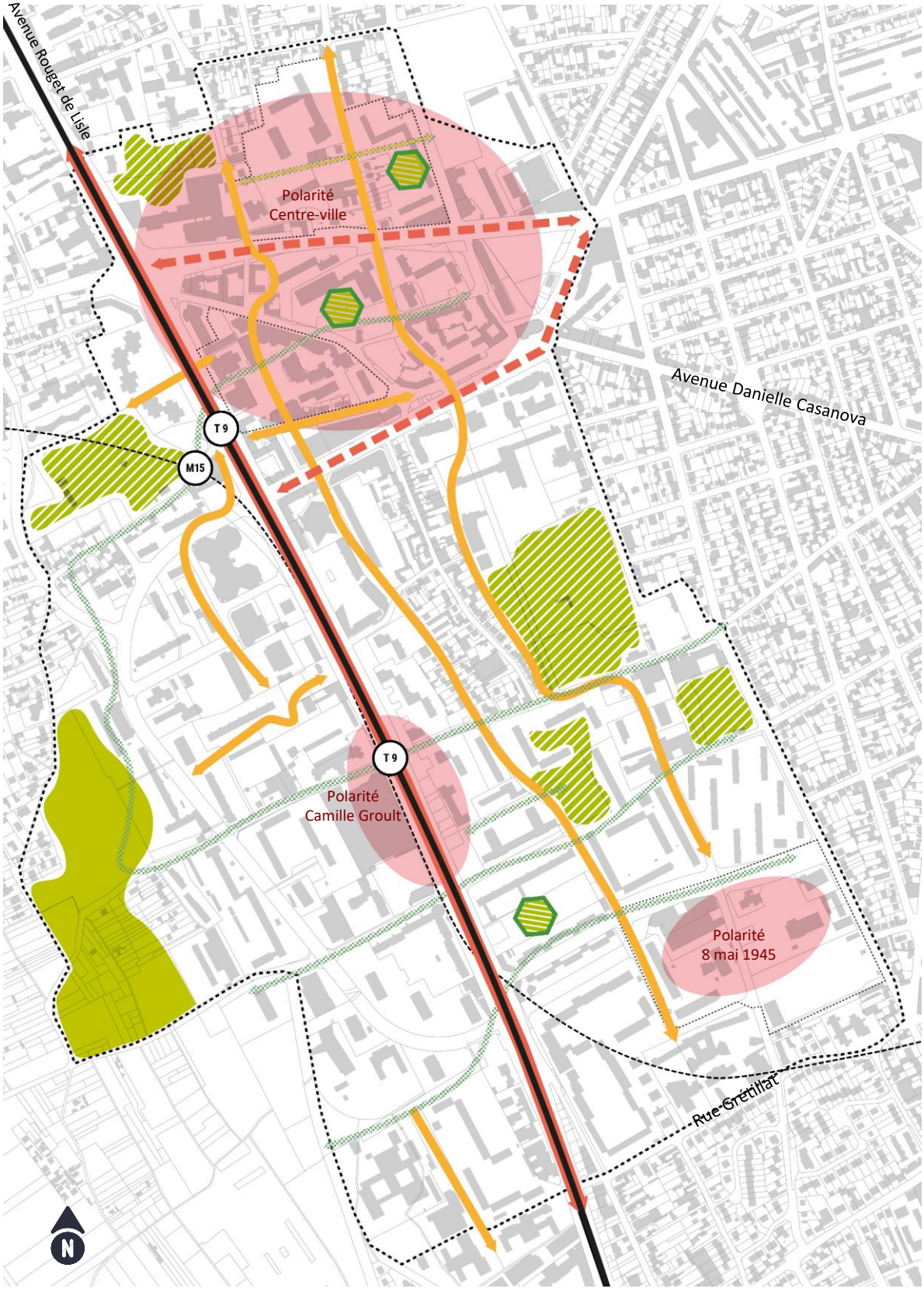
Les polarités actuelles doivent être rendues plus lisibles dans la composition de la ville et la vie des quartiers. L'accueil de nouveaux habitants doit être corrélé à une offre d'équipements adaptée. L'offre culturelle, associative, scolaire et sportive doit être valorisée, complétée et reliée, notamment en désenclavant les équipements existants.

La qualité des espaces publics doit être améliorée et les espaces extérieurs (publics et collectifs) doivent être aménagés pour accueillir des usages variés (terrains de sport, aires de jeux, bancs).

A grande échelle, le secteur est concerné par l'axe Nord-Sud de la RD5 qui a été requalifié en boulevard urbain et connecté aux quartiers voisins, ainsi que par le futur axe Est-Ouest constituant l'Arc Sud qui désenclavera le Sud du NPRU. Ces deux axes doivent accueillir des modes de déplacements diversifiés en favorisant l'usage des transports en commun et des modes actifs (piétons-vélos).

De manière générale les itinéraires pour les modes actifs doivent être confortés par des cheminements apaisés et de qualité en cœur de quartier et par des espaces dédiés. L'offre de stationnement pour les vélos doit également être développée sur espaces publics, en particulier près de la gare du Grand Paris Express.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Économie / Commerces

Polarité / lieux de vie à conforter

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Espace vert à conforter

Traitement paysager

Espace vert à créer

Espace Naturel Sensible (ENS) à protéger

Mobilités / Espaces publics

Axe structurant intégrant le tramway T9

Axe tous modes à conforter

Principe de cheminements pour modes actifs à conforter

Principe de cheminements pour modes actifs à créer

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Périmètre NPRU

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne Tramway T9

Future ligne M15

Contexte :

Edifié sur une parcelle d'environ 17 190 m², le centre commercial et sa galerie marchande ont ouvert au début des années 1980 et sont aujourd'hui obsolètes. Malgré l'arrivée de la ligne de tramway T9 et la création d'un arrêt au pied de l'édifice, le modèle n'attire plus et de nombreux commerces ont fermé. L'ensemble des commerces sont organisés en rez-de-chaussée à l'exception d'une enseigne située en toiture. Le stationnement se développe au sol sur la partie Sud de l'emprise, et en toiture sur le bâtiment. La quasi-totalité de la parcelle est donc imperméable.

Le site constitue un maillon important entre les espaces plantés du parc des Lilas et du parc Frédéric Joliot Curie. Inséré dans le coteau, il gère la transition entre la pente montante et la RD5 installée à plat sur une courbe de niveau.
Aux abords du site, des espaces publics importants ont été réaménagés comme le mail et la résurgence de la source de la Petite Saussaie plus au Nord. Dans ce quartier résidentiel densément peuplé et équipé, concentrant plus de 80% de logements sociaux, le centre-commercial actuel offre peu – voire pas – d'interfaces avec l'espace public. Inséré dans un vaste plan libre à la trame orthogonale stricte, le quartier se distingue par des gabarits bâtis hauts dont la densité est pondérée par des écarts importants entre eux. Le projet de requalification du site Auchan devra trouver la mesure dans cette situation particulière et complexe.

Objectifs :

- Affirmer le site comme une polarité de l'axe de la RD5 (avenue Youri Gagarine) en lien avec le tramway T9 ;
- Participer au renouvellement urbain d'un quartier de grands ensembles résidentiels.

Programmation :

Au global :
L'objectif est de tendre vers une programmation mixte (habitat/activités) d'une surface de plancher maximale de 20 000 m².

A vocation d'activités :
L'objectif est de tendre vers une surface de plancher maximale de :

- 2 500 m² pour la relocalisation d'une moyenne surface alimentaire
- 1 500 m² pour des commerces
- 3 000m² pour des services de proximité et/ou activités
- 2 000 m² pour un pôle de santé

La moyenne surface alimentaire ainsi que les commerces et/ou services seront implantés en rez-de-chaussée et de
plain-pied.

Une attention particulière devra être portée au phasage des opérations pour maintenir une offre de commerces de
proximité sur le site pendant la réalisation des différents chantiers.

A vocation d'habitat :
L'objectif est de tendre vers une surface de plancher maximale de 11 000m² pour la construction d'environ 150 logements

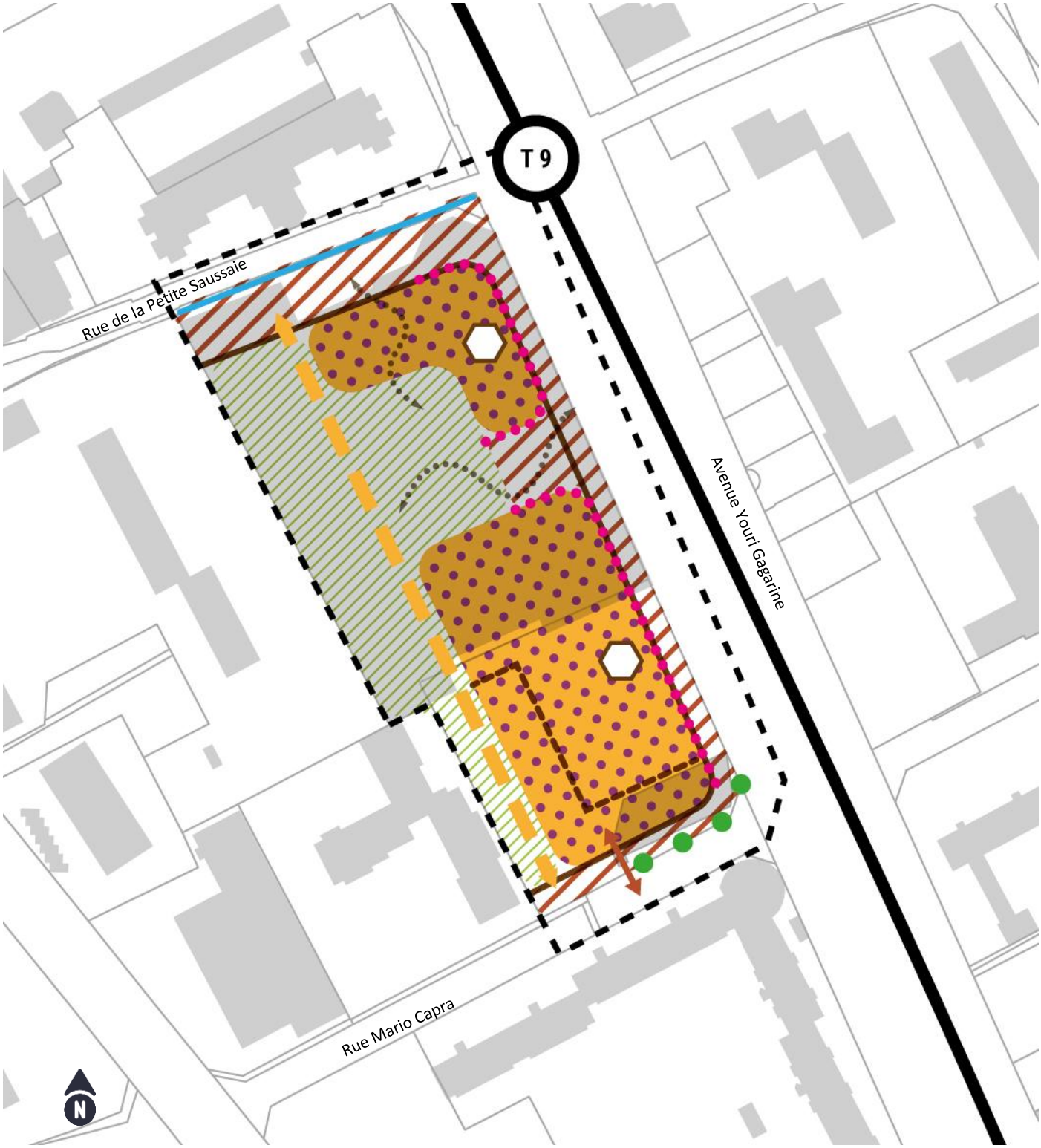
Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements d'une surface de plancher supérieure à 2 000 m² doivent comprendre une part d'au moins 40 % de logements locatifs sociaux .

Parti d'aménagement :

Les orientations d'aménagement pour le périmètre de l'OAP :

- Intégrer les enjeux de la trame verte et bleue sur les rues de la Petite Saussaie et Mario Capra. Les aménagements de la résurgence de la Petite Saussaie réalisés à l'entrée du parc des Lilas et sur la place Clément Perrot sont à poursuivre. La création d'un espace planté devant l'école de la Petite Saussaie sera l'occasion d'étudier un aménagement en continuité de ceux précédemment évoqués. Rue Mario Capra il s'agira de préserver les arbres situés en limite Sud de l'emprise ;
- Un recul de 20m sur la rue de la Petite Saussaie est aménagé face à l'école. Il est mesuré perpendiculairement à l'axe de la RD5 ;
- Valoriser et diversifier l'offre commerciale et de services en lien avec les polarités des quartiers Commune de Paris , Rouget de Lisle et du centre-ville situées le long du tramway. Développer des commerces ouverts sur l'espace public qui participent à la qualité de la rue. Créer de l'animation et de la convivialité par une offre compatible avec la programmation résidentielle. L'offre proposée devra autant que possible être cohérente avec les capacités d'achat des ménages présents dans la zone de chalandise ainsi qu'aux abords immédiats du site de projet ;
- Privilégier l'implantation des constructions à vocation d'habitat au Nord et les constructions à vocations d'activités au Sud (à l'exception du linéaire commercial et/ou de services) ;
- Apporter une attention toute particulière à la conception des toitures du socle commercial, végétaliser et soigner l'insertion des édicules techniques ;
- Développer des épaisseurs bâties favorables aux logements traversants (15m maximum comptés au nu extérieur des façades) ou aux logements bi-orientés ;
- Eloigner les bâtiments à destination d'habitat d'au moins 12m y compris lorsque ce sont des émergences implantées sur un socle commun pour favoriser les vues, la ventilation et l'ensoleillement ;
- Le long de l'avenue Gagarine, faire varier les hauteurs jusqu'à un maximum de 28m avec des émergences ponctuelles d'une hauteur de 34m hors tout comptés à partir du terrain naturel, en veillant à préserver les vues depuis les constructions existantes ;
- Au Sud-Ouest, gérer les reculs requis par la proximité des avoisinants de grande hauteur pour limiter l'obstruction des vues depuis les logements existants ;
- Concentrer les flux liés à l'activité sur la rue Mario Capra. Centraliser les livraisons et intégrer l'ensemble des équipements à l'intérieur de l'enceinte bâtie pour atténuer les nuisances.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espace vert de pleine terre à créer
- Conserver les arbres existants
- Cours d'eau réouvrir

Économie / Commerces

- Façade commerciale ouverte sur l'espace public

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Mobilités / Espaces publics

- Aménagement paysager à créer
- Principe de voie piétonne à créer
- Accès dédié aux livraisons

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Recul minimal des constructions en étages
- Recul des constructions vis-à-vis des limites
- Principe de perméabilité visuelle
- Principe d'émergences ponctuelles

Logements / Équipements / Projets

- Secteur mixte de logements / activités / services :
  - Principe de mise à distance entre édifices (supérieur ou égale à 12 mètres) ;
  - Principe de variation des hauteurs.

Contexte :

Le secteur Barbusse doit connaitre une diversification de ses fonctions et une montée en puissance contribuant au renouveau économique du cœur de ville.

A cet effet, de nombreux ilots donnant sur l'avenue Barbusse doivent être recomposés (incluant des démolitions), pour accueillir une mixité de programmes donnant une place importante au secteur économique. En complément des logements, ces nouveaux ilots devront comporter des activités économiques, de l'artisanat et des commerces dans un immobilier adapté et accessible depuis les axes structurants. L'ensemble des rez-de-chaussée donnant sur l'avenue Barbusse devront être actifs/animés (pas de logement).

Objectifs :

- Redynamiser l'activité économique
- Faciliter les liaisons inter quartiers
- Favoriser les modes actifs
- Renforcer la trame verte et bleue
- Améliorer les logements

Programmation :

- Deux terrains de sport
- Démolition et recomposition des îlots
- Requalification de l'espace public
- Création de trois nouvelles voies
- Un square
- Végétalisation de l'espace public et privé
- Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements d'une surface de plancher supérieure à 2 000 m² doivent comprendre une part d'au moins 40 % de logements locatifs sociaux .

Parti d'aménagement :

Afin de répondre aux besoins des habitants actuels et futurs, les équipements publics de proximité et les lieux de partage doivent être renforcés ou mis en valeur. Deux nouveaux terrains de sports devront être créés :

- L'un en accompagnement du futur square
- L'autre en accompagnement du futur mail Est-Ouest sur l'îlot Square de l'Horloge

Dans la recomposition de ce secteur, la reconfiguration du maillage devra permettre à la fois de soutenir l'implantation d'activités économiques et de faciliter les liaisons inter-quartiers. Elle comprendra donc :

- La requalification de l'avenue Barbusse, permettant un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements et une végétalisation afin de rendre plus agréable et confortable le cheminement des modes actifs (piétons, vélos…) ;
- La création d'une nouvelle voie Est-Ouest entre les rues du Général de Gaulle et Henri de Vilmorin, et faisant l'objet d'un traitement paysager ;
- La création d'une ou deux voies Nord-Sud, reliant l'avenue Barbusse et la nouvelle voie Est-Ouest. Elles seront aménagées pour les modes actifs.

Outre le traitement paysager et la végétalisation des cheminements et voies de circulation, la trame verte et paysagère devra être renforcée par :

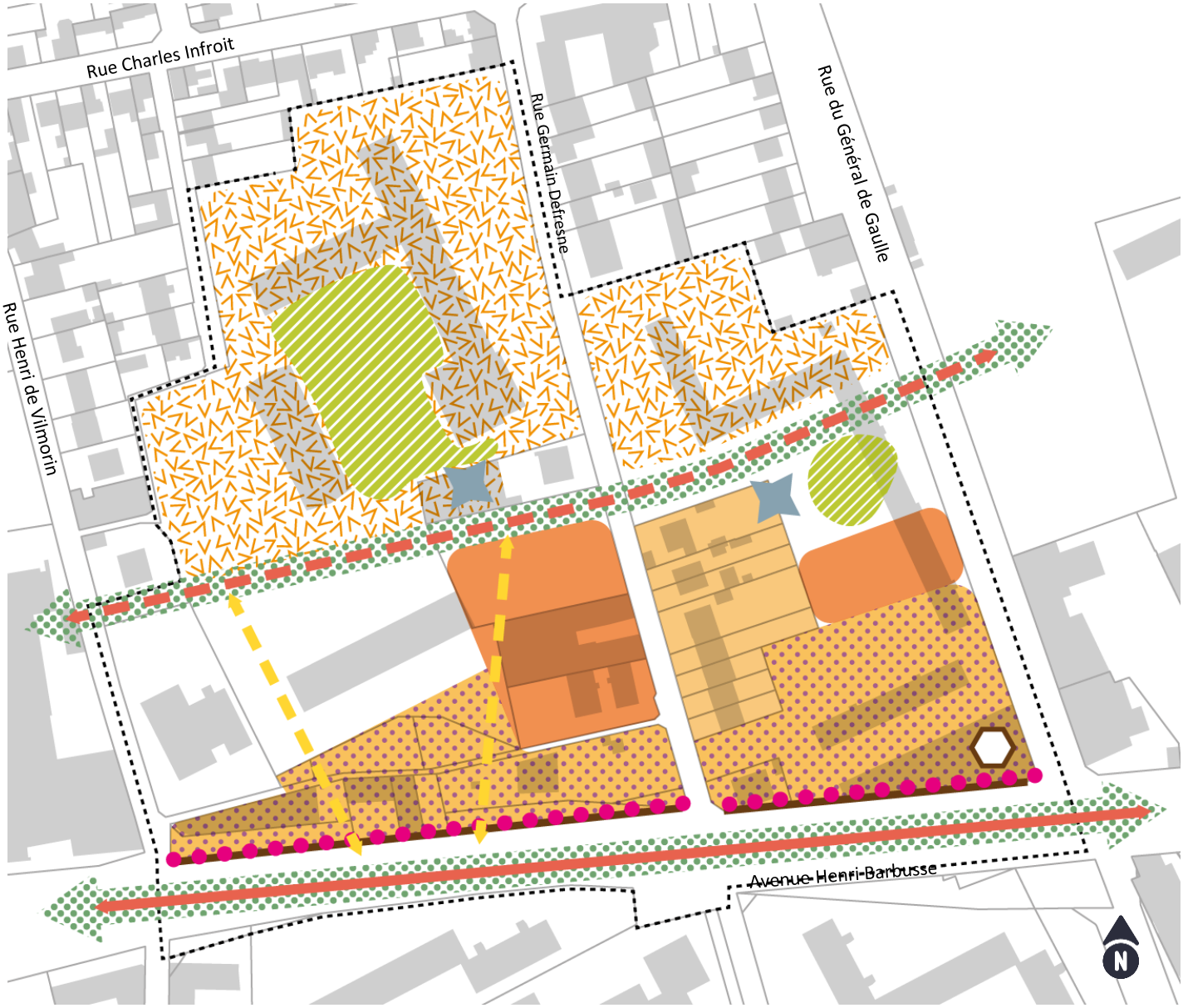
- la création d'un nouveau square à l'angle de la nouvelle voie et de la rue du Général de Gaulle,
- la revégétalisation de cœurs d'ilots reliés entre eux par des cheminements piétons-vélos.

Des démolitions et reconfigurations d'ilot devront permettre d'améliorer le paysage urbain du secteur, en recomposant la polarité et en accueillant de nouvelles fonctions :

- Démolition du bâtiment « des Maisons » situé avenue Henri Barbusse et des halls 1 à 6 du bâtiment « Germain Defresne » situé rue du général de Gaulle (264 logements),
- Constitution d'un front urbain soulignant l'avenue Henri Barbusse et confortant l'axe entre la future gare du Grand Paris et le centre ancien/Gare RER de Vitry. Ce front bâti pourra s'élever jusqu'à 28 m de hauteur et ponctuellement jusqu'à 34 m à l'angle de la rue du Général de Gaulle et de l'avenue Barbusse.

Hors du front bâti de l'avenue Barbusse, les futures constructions devront se développer en s'inscrivant dans un épannelage dégressif permettant une transition avec le secteur à dominante pavillonnaire de la zone UH voisine. L'épannelage sera marqué par trois niveaux. Le long de la rue du Général de Gaulle, la hauteur sera la plus importante.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Maintien d'un secteur d'habitat aux gabarits modérés avec jardins
- Recomposition d'ilots après démolition, dans une vocation mixite (activité, commerces, logements)
- Réhabilitation et résidentialisation d'ensembles d'habitats collectifs existants
- Recomposition d'îlots à vocation dominante de logements
- Implantation d'équipement d'intérêt collectif notamment scolaire

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts à conforter ou à créer
- Accompagnement des cheminements par un traitement paysager

Mobilités / Espaces publics

- Principe de liaisons à conforter
- Principe de liaisons à créer
- Principe de cheminements à créer pour modes actifs

Économie / Commerces

- Rez-de-chaussée actif (commerces / activités / équipements) intégrant notamment un mobilier d'entreprises artisanales

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Front bâti à constituer ou à reconstituer
- Implantation possible de bâtiments repères (jusqu'à 100% d'emprise au sol et 34m de hauteur totale)

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Contexte :

Également inscrit dans la polarité principale à conforter du secteur NPRU, et à proximité immédiate de la future gare du Grand Paris Express, ce secteur doit faire l'objet d'une nouvelle organisation à créer autour d'une polarité culturelle, commerciale et économique et de la dalle Robespierre rendue plus attractive et perméable.

Objectifs :

- Ouvrir la dalle Robespierre sur la ville
- Affirmer une polarité culturelle, commerciale et économique
- Favoriser les modes actifs
- Améliorer les logements
- Renforcer la trame verte et bleue

Programmation :

- Un nouveau cinéma dans un pôle « culture-loisirs »
- Activités tertiaires
- Démolition et recomposition des îlots
- Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements d'une surface de plancher supérieure à 2 000 m² doivent comprendre une part d'au moins 40 % de logements locatifs sociaux .

Parti d'aménagement :

A cet effet, certains espaces doivent être recomposés avec des fonctions renforcées ou nouvelles :

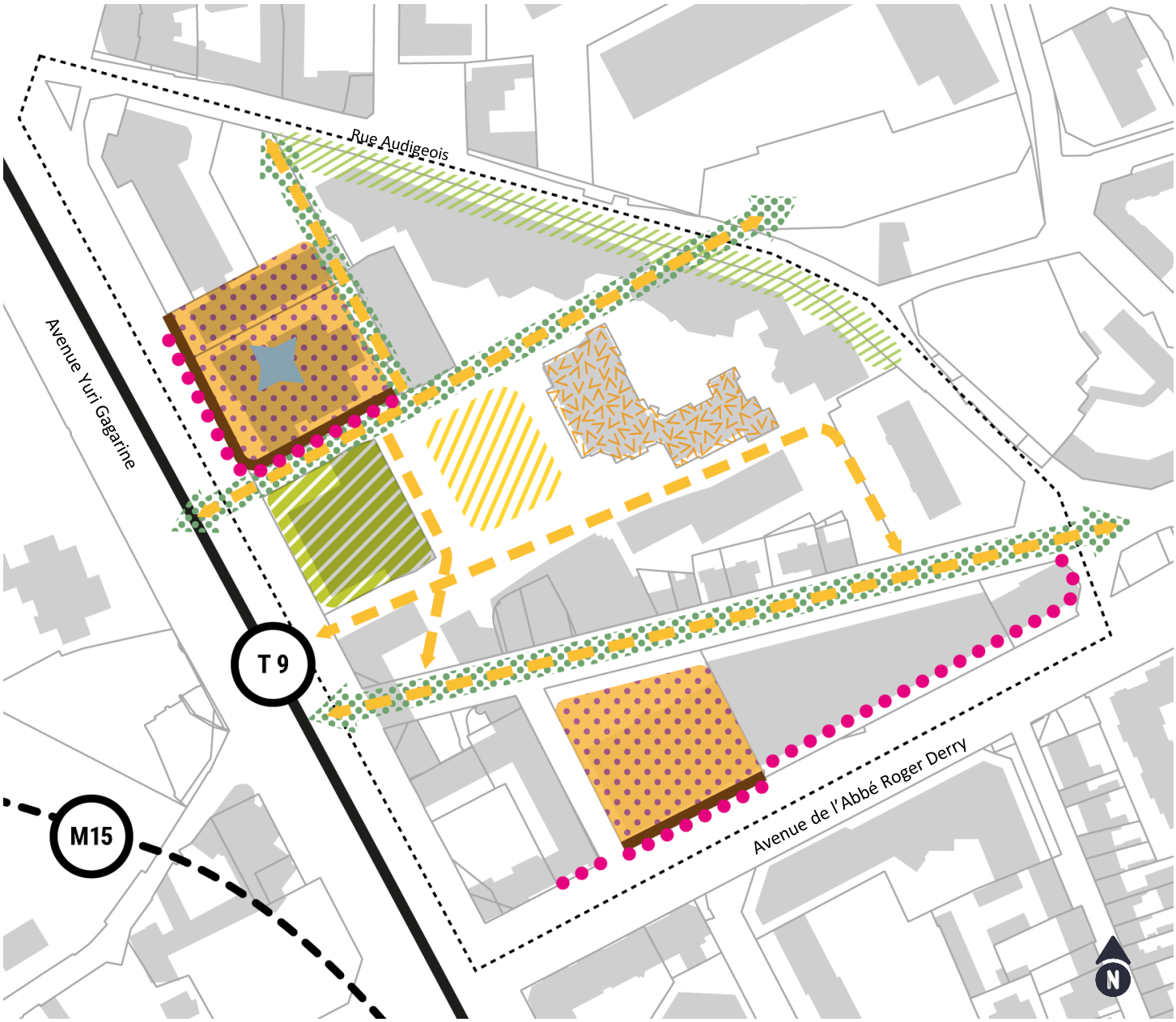
- une polarité commerciale et économique de qualité doit être mise en œuvre, avec une offre nouvelle et requalifiée en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express, en favorisant le développement d'un immobilier d'entreprise sur l'avenue Maximilien Robespierre (RD5)
- « les 3 cinés » doivent être démolis, un nouveau cinéma doit être réalisé et devenir l'élément phare d'un pôle « culture-loisirs ». Facilement accessible, il devra s'insérer dans un complexe comportant des commerces notamment au rez-de-chaussée, et des activités économiques de type tertiaire.

Afin d'ouvrir et de désenclaver le secteur, les cheminements pour les modes actifs (piétons, vélos, …) devront être confortés, en particulier sur la dalle en direction Est-Ouest. Les déplacements courts du quotidien et les liens entre les différentes polarités devront ainsi être facilités.

Outre le traitement paysager et la végétalisation des cheminements et voies de circulation, la trame verte et paysagère devra être renforcée par la création d'un espace public largement végétalisé, en pleine terre, donnant sur la RD5.

Afin d'améliorer le cadre de vie et d'opérer une profonde requalification, des démolitions/reconstructions doivent être opérées pour ouvrir et animer la dalle : démolition de l'immeuble « R8 » situé 7-9 avenue Robespierre, des « 3 Cinés » et de l'immeuble « R10 » situé 21 avenue Robespierre. Les ilots devront être recomposés dans une vocation mixte.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Implantation de construction
- Recomposition d'ilots dans une vocation mixite
- Réhabilitation de la résidence de la petite faucille (IGH et R15)
- Reconstruction du cinéma dans un ensemble comprenant des commerces et de l'immobilier d'entreprise

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts à conforter ou à créer
- Principe de végétalisation des façades
- Accompagnement des cheminements par un traitement paysager

Mobilités / Espaces publics

- Principe de cheminements à créer pour modes actifs

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Front bâti à constituer ou à reconstituer

Économie / Commerces

- Rez-de-chaussée actif (commerces / activités / équipements)

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne Tramway T9
- Future ligne M15

Contexte :

Ce secteur doit faire l'objet d'une nouvelle organisation à créer autour de la polarité de l'avenue du 8 mai 45 rendue plus attractive et perméable, participant au projet de renouvellement urbain Cœur de Ville.

Objectifs :

- Renforcer la polarité sportive et commerciale de l'avenue du 8 mai 1945 en améliorant la lisibilité des équipements
- Favoriser les modes actifs
- Améliorer les logements
- Renforcer la trame verte et bleue

Programmation :

- Recomposition des îlots
- Un centre aquatique
- Réhabilitation de la patinoire et du bureau de poste
- Requalification de l'avenue du 8 mai 1945
- Création de trois nouveaux cheminements piétons
- Végétalisation de l'espace public

Parti d'aménagement :

A cet effet, certains espaces doivent être recomposés avec des fonctions renforcées ou nouvelles :

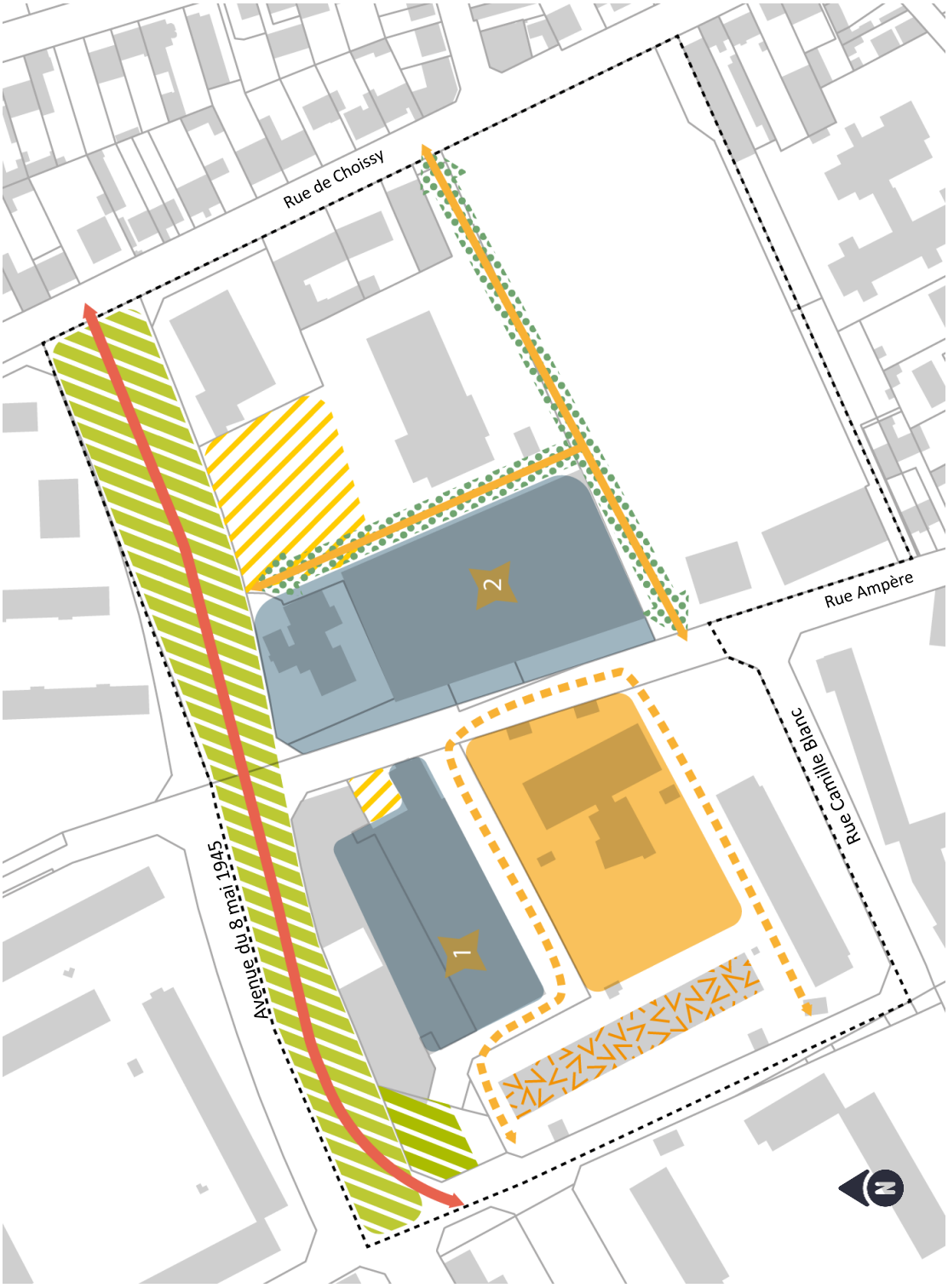
- Un ilot de logements rue Ampère recomposé
- Les équipements publics : le centre aquatique intégré au quartier et la patinoire et le bureau de poste à conforter.

Afin de conforter le maillage multimodal, l'avenue du 8 mai 1945 sera aménagée de façon à recevoir une ligne de bus desservant le quartier et des circulations apaisées en lien avec les équipements et les logements du quartier.

De plus, afin d'ouvrir et de désenclaver le secteur, trois cheminements piétons seront créés, l'un depuis l'avenue du 8 mai 1945 vers le stade Arrighi, les deux autres depuis la rue Camille Blanc vers la rue de Choisy, en traversant la rue Ampère.

La trame verte et paysagère se traduira par un traitement paysager et la végétalisation des cheminements et voies de circulation.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Espace public à recomposer (place et parvis)
- Réhabilitation
- Recomposition d'ilots à vocation de logements
- Site d'équipement à conforter / réhabiliter
- 1.Patinoire et marché à conforter
  2.Intégration du nouveau centre aquatique

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces verts à conforter ou à créer
- Accompagnement des cheminements par un traitement paysager

Mobilités / Espaces publics

- Principe de cheminements à créer pour modes actifs
- Principe de cheminements pour modes actifs à conforter
- Principe de liaisons tous modes à conforter

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales

Contexte :

L'importance du projet par la superficie qu'il couvre, son programme, son inscription dans le grand territoire de l'OIN, ne doit pas faire oublier que sa réalisation doit s'inscrire dans le cadre du développement global de la ville. L'enjeu consiste donc à articuler l'ambition métropolitaine et la réponse aux besoins locaux, notamment en termes d'activités et d'emplois accessibles à tous les vitriots. La production de logements devra intégrer une véritable mixité sociale avec a minima 40 % de logements sociaux à l'échelle de l'OIN des Ardoines en respectant la charte Logement.

A l'échelle du site de l'OIN et à cette étape du projet, la définition d'orientations générales d'aménagement permet de fixer les éléments structurants retenus, garantissant une évolution d'ensemble cohérente.

Dans un premier temps, l'aménagement du site est cependant concentré, prioritairement, autour des deux secteurs de gares, pour lesquels les orientations et les composantes sont plus précises à ce jour :

- Périmètre ZAC Seine Gare Vitry
- Périmètre ZAC Gare Ardoines

Le périmètre de l'OAP s'inscrit sur deux zonages différents : UF afin de conforter dans un premier temps les activités productives de la ville et UP2 correspondant à des secteurs où le développement urbain doit être réalisé en priorité soit dans les premiers temps des ZAC.

Nota : l'ensemble du secteur est inscrit dans une zone couverte par le Plan de Prévention des Risques Inondation PPRI. Les projets doivent l'appliquer notamment pour répondre aux enjeux de résilience face au risque d'inondation.

Objectifs :

- Créer de nouveaux quartiers mixtes intégrés à la ville
- Conforter le développement économique et l'accès à l'emploi
- Reconquérir la Seine
- Renforcer la trame verte et bleue
- Accueillir de nouveaux usages (loisirs, sports)
- Améliorer l'accessibilité du secteur
- Favoriser les modes actifs et les transports en commun
- Proposer une nouvelle offre de logements
- Préserver autant que possible le patrimoine industriel

Programmation :

- Un parc métropolitain multisites en bord de Seine d'au moins 5 hectatres
- Une oeuvre d'art monumentale et un espace mémoriel dédiés à l'histoire industrielle
- La requalification paysagère et écologique des berges
- Un cours urbain nord-sud pour accueillir le TZEN (rue Edith Cavell prolongée)Des espaces verts de proximité
- Des quartiers mixtes
- Requalification du maillage viaire
- Un pont paysager
- Un franchissement de la Seine
- Une desserte en transports en commun renforcée (TZEN5, métro, réseau cyclable VIF)
- Un port urbain
- Une plateforme de fret
- Développement de l'activité économique
- Départ du dépôt pétrolier
- Un site de production d'énergie non-fossile

Parti d'aménagement :

Des éléments majeurs doivent participer à l'identité, au paysage et à l'ambiance générale du site, tout en contribuant à la trame verte et à un environnement favorable à la biodiversité :

- Les 3 kilomètres de berges de Seine, doivent être requalifiés. Leur traitement, différencié par séquences, devra permettre de les renaturer et de les rendre davantage accessibles. Un parc « des berges », doit être aménagé au bord de la Seine afin d'accueillir des usages sportifs et de loisirs, tout en maintenant l'activité d'Air liquide
- Un parc métropolitain multisites en bord de Seine d'au moins 5 hectares dans l'opération d'intérêt national (OIN) doit être aménagé dans le quartier des Ardoines en lien avec la Seine et ouvert sur la ville pour le bien-être des habitants
- Un nouveau « cours urbain » Nord-Sud, largement planté, devra structurer le futur paysage des Ardoines et ouvrir le paysage de Seine jusqu'au cœur du site

Afin de garantir la pérennité des nouveaux quartiers mixtes, la création d'un cadre de vie agréable doit être recherchée notamment par l'aménagement d'espaces verts de proximité et de traversées piétonnes des îlots. Le futur tissu mixte devra donc accueillir des espaces ouverts support d'une maille verte en « pas japonais » traversant les quartiers et permettant de faire pénétrer les paysages de la Seine au cœur de la ville.

Une trame bleue devra s'associer à cette trame verte : les aménagements des espaces publics contribueront à la gestion de l'eau pluviales et à la limitation des impacts liés au risque inondation par débordement ou ruissellement (bassins de rétention, noues, sols perméables…). Elle sera complétée par un traitement cohérent des espaces privés (infiltration, pleine terre, récupération des eaux de pluie…).

Un pont paysager au-dessus des voies ferrées dans la ZAC Gare Ardoines participe de la liaison du parc des Lilas aux bords de Seine.

Enfin la trame verte doit être le support de modes de déplacements actifs (piétons, vélos, …).

L'enjeu majeur de la mutation urbaine des Ardoines est de rendre attractif ce site par une desserte performante en transports en commun et un maillage viaire qui le connecte à son territoire environnant : ouverture sur la ville à l'ouest et vers la Seine à l'est. Le futur maillage devra donc s'organiser autour :

- d'un cours urbain nord-sud, vaste promenade reliant les différents quartiers du site. Multifonctionnel et multimodal, il doit être aménagé en faveur des modes actifs (vélos, piétons…) et des transports en commun, en le dimensionnant pour accueillir les aménagements liés aux systèmes de transport du bus Tzen5 et être le support de la trame verte.
- de nouvelles liaisons est-ouest avec :
  - le franchissement des voies ferrées, au niveau de la gare des Ardoines conçu comme une réelle couture urbaine qui doit être finalisé , et par le pont des Fusillés à restructurer
  - la réalisation d'un nouveau pont sur la Seine, appuyant le projet d'Arc-sud, transport en commun en site propre (TCSP) à réaliser à l'échelle intercommunale
  - la requalification de l'avenue Allende, de la voie ferrée au pont du Port à l'Anglais
- Un nouveau maillage viaire secondaire s'inscrivant dans la continuité du tissu urbain des quartiers voisins et dessinant des îlots de taille compatible avec de bonnes conditions de trajets piétons-vélos.

Pour rappel, la desserte en transports en commun du site des Ardoines doit être conçue à différentes échelles :

- A l'échelle régionale, avec l'arrivée du Grand Paris Express, la gare des Ardoines doit devenir un pôle multimodal majeur articulant liaison radiale et liaison nord-sud avec le RER C. En accompagnement, la gare de Vitry du RER C, devra également constituer un pôle multimodal.
- A l'échelle locale, le T ZEN 5 assure les liaisons nord-sud de la vallée de la Seine ;
- A l'échelle locale et de la ville, le projet de transport en commun « Arc Sud », dont le tracé est à réaliser, devra relier d'est en ouest la RD7 (T. 7) à Alfortville via la gare des Ardoines, ainsi que les quartiers sud-ouest de Vitry dont le domaine Chérioux, aux Ardoines et à la Seine

La Seine doit être valorisée dans toutes ses fonctions (hydraulique, écologique, ludique, économique). Le transport de marchandises doit, en particulier, être conforté avec la réalisation d'un port urbain en face du site EDF.

Les occupations de terrain pérenniseront exclusivement le développement économique répondant aux besoins d'emplois et de parcours professionnels qualitatifs des Vitriots. Les métiers et filières économiques à poursuivre sont notamment ceux de la recherche, la production et des services pharmaceutiques d'une part et énergétiques d'autre part, ceux de la maintenance et de l'innovation ferroviaire, ceux de la logistique multimodale urbaine, et ceux de la grande distribution. Les traces bâties de la mémoire industrielle marquant le paysage seront conservées si les conditions le permettent (cheminées EDF notamment) et les reconversions de bâtiments industriels en bâtiments accueillant des emplois seront privilégiées. Des œuvres d'art évoquant ce passé industriel seront positionnées dans l'espace public et sur parcelles privées afin de constituer un parcours.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Secteurs de développement urbain prioritaire (premier temps d'intervention des ZAC)
- Implantation d'un équipement

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces vert public à conserver / aménager ou à créer
- Végétalisation (renaturation, plantations, alignements d'arbres, …)
- Végétalisation des voies / espaces publics (mails, alignements d'arbres, plantations, noues, …)
- Amorce d'un parc métropolitain d'au moins 5 hectares
- Principe de noue d'infiltration

Mobilités / Espaces publics

- Réseau cyclable VIF 7
- Principe de franchissement à étudier pour les modes actifs
- Requalification de voies existantes en boulevard urbain intégrant le passage du Tzen 5 à sa mise en service
- Requalification de voie existante intégrant le passage provisoire du Tzen 5
- Station du projet Tzen 5
- Franchissement de la Seine à créer
- Franchissement des voies ferrées à finaliser
- Franchissement des voies ferrées à conforter

Économie / Commerces

- Implantation d'un port urbain
- Finalisation d'une plateforme de fret fluvial
- 1. Départ du dépôt pétrolier à opérer
  2. Implantation d'un site de production d'énergie non fossile
- Implantation privilégiée d'activités économiques y compris tertiaires
- Secteur à vocation à dominante ferroviaire

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- 1 : Œuvre d'art monumentale
  2 : Espace muséal et mémoriel de l'histoire industrielle

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C
- Future ligne M15
- Projet d'intention du prolongement de la ligne de métro 10

Contexte :

Avec l'arrivée des nouveaux transports en communs (ligne 15 du GPE, Tzen 5) qui viendront s'ajouter à la desserte existante (A86, RER C avec une fréquence accrue,…), le secteur Gare Ardoines sera l'un des mieux desservis d'Ile-de-France. Cette nouvelle attractivité permet d'enclencher un développement urbain de niveau métropolitain de part et d'autre des voies ferrées.

Objectifs :

Les nouveaux quartiers ainsi créer devront :

- conserver et amplifier la vocation économique et productive de la zone d'activités économiques, en accueillant des bureaux et des commerces mais également des PME-PMI, notamment dans les secteurs de technologie de pointe
- permettre d'apporter de nouvelles réponses aux besoins des populations actuelles et futures en matière de logement, notamment social, dans un environnement urbain de qualité (espaces publics généreux, équipements publics, espaces verts)
- être connectés à la ville existante (Arc Sud, nouveaux franchissements sur les voies et la Seine)
- Être reconnectés à la Seine par la renaturation et l'amélioration de l'accessibilité des berges

Programmation :

- Création d'un nouveau maillage viaire et de franchissements
- Végétalisation de l'espace public
- Une offre diversifiée de logements
- Des activités économiques productives et tertiaires
- Deux groupes scolaires
- Un équipement pour la petite enfance
- Un complexe sportif
- Un espace polyvalent
- Un centre technique municipal
- Valorisation de la grande halle SNCF
- 3631 logements
- 1651 logements sociaux

Parti d'aménagement :

Afin de mieux connecter le secteur aux autres quartiers de la ville et aux communes voisines, le maillage viaire doit être complété par :

- un nouveau franchissement du faisceau ferroviaire se connectant à la rue du Bel Air à l'ouest et au futur pont sur la Seine à l'Est, ainsi qu'au futur cours Nord-Sud (rue Edith Cavell prolongée)
- de nouvelles voies dans le prolongement des voies existantes (Voltaire, Olympe de Gouges…)
- des cheminements pour les modes actifs, dédiés ou en partage d'espaces publics. Ces aménagements doivent également permettre un maillage interne du futur quartier facilitant les déplacements de proximité.

Afin de poursuivre les connexions environnementales et paysagères entre la Seine et le Plateau, le réseau viaire doit être accompagné d'un nouveau maillage d'espace publics et privés, tous deux supports d'une trame verte d'est en ouest (parcs, squares, noues, plantations, alignements d'arbres, …).

Cette maille verte doit se poursuivre dans les espaces privatifs par des jardins de pleine terre au sein des îlots, visibles depuis l'espace public pour plus de perméabilité pour la biodiversité et la qualité des paysages urbains.

Au sein du périmètre une diversité fonctionnelle doit être apportée en accueillant du logement, dont 40% de logements sociaux, et des d'activités économiques productives et tertiaires. Autour de la gare, du nouveau franchissement des voies ferrées et de la Grande Halle SNCF, une polarité urbaine doit être mise en place, soutenue par une qualité et une diversité urbaine : mixité des fonctions à vocation à dominante ferroviaire, espaces publics généreux, équipements à fort rayonnement…

Toutefois la vocation productive doit être maintenue et renforcée à l'échelle de l'ensemble de la ZAC avec en particulier trois secteurs à dominante d'activités autres que tertiaires :

- le Sud de « l'Epine dorsale », entre la rue Léon Geffroy et les voies ferrées, depuis l'A86 jusqu'aux abords de la rue Nathalie Lemel
- le site compris entre les rues Malleret-Joinville, René Descartes et Léon Geffroy, et la limite Sud du secteur, qui doit conserver les activités économiques aujourd'hui en place
- le site compris entre les rues Descartes, Malleret-Joinville, Geffroy et le prolongement de la rue Léodile Champseix

Le développement urbain doit être soutenu par la réalisation d'équipements :

- De deux groupes scolaires
- Un équipement pour la petite enfance
- Un complexe sportif, pour les scolaires et d'autres usagers
- Un espace polyvalent
- Un centre technique municipal reconstruit et modernisé.

Au-delà des réponses de proximité, la grande halle SNCF doit être valorisée comme lieu emblématique du secteur à vocation mixte à dominante ferroviaire (équipements, commerces, services…).

La vocation métropolitaine des Ardoines induit une densification du bâti et du nombre d'habitants et d'emplois, qui doit s'accompagner d'une composition urbaine qualitative notamment à travers :

- la prise en compte des tissus urbains voisins
- une décroissance de la densité depuis les polarités, le pôle multimodal et la Seine vers les franges ouest de la ZAC
- des paysages urbains diversifiés
- des respirations entre les bâtiments et des espaces plantés
- des adressages lisibles des bâtiments
- des façades composées de façon à enrayer les effets d'ilots de chaleur urbain et à optimiser le confort thermique d'été et d'hiver
- des œuvres d'art visibles de l'espace public
- Pour cela des épannelages variés avec de possibles émergences ponctuelles rythmant le bâti, doivent être mis en place

Intégration avec les tissus urbains voisins : depuis les franges de la ZAC vers le pôle multimodal

- Dans le secteur situé à l'ouest de la rue Léon Geffroy, Victor Ruiz, de Choisy, Général Malleret Joinville et la limite sud de la ZAC, des modulations de densité doivent être opérées, de façon à créer une transition harmonieuse et des cours intérieures et des cœurs d'ilots calmes et végétalisés
- La conception des volumétries et des implantations des constructions implique une diversité des épannelages. Les futurs volumes construits en limite parcellaire reprendront le gabarit du tissu existant. Un épannelage progressif des hauteurs permettra de trouver une transition entre l'habitat existant et le nouveau quartier. Les constructions en cœurs d'îlots, pourront atteindre des hauteurs variant de 20 à 35 m.
- A proximité du pôle multimodal, des constructions pourront atteindre ponctuellement 45 m
- Dans l'îlot compris entre les rues Gabriel Péri et Léon Geffroy, la hauteur des constructions sera limitée de 10 à 23 m afin de garantir leur intégration avec le tissu pavillonnaire existant

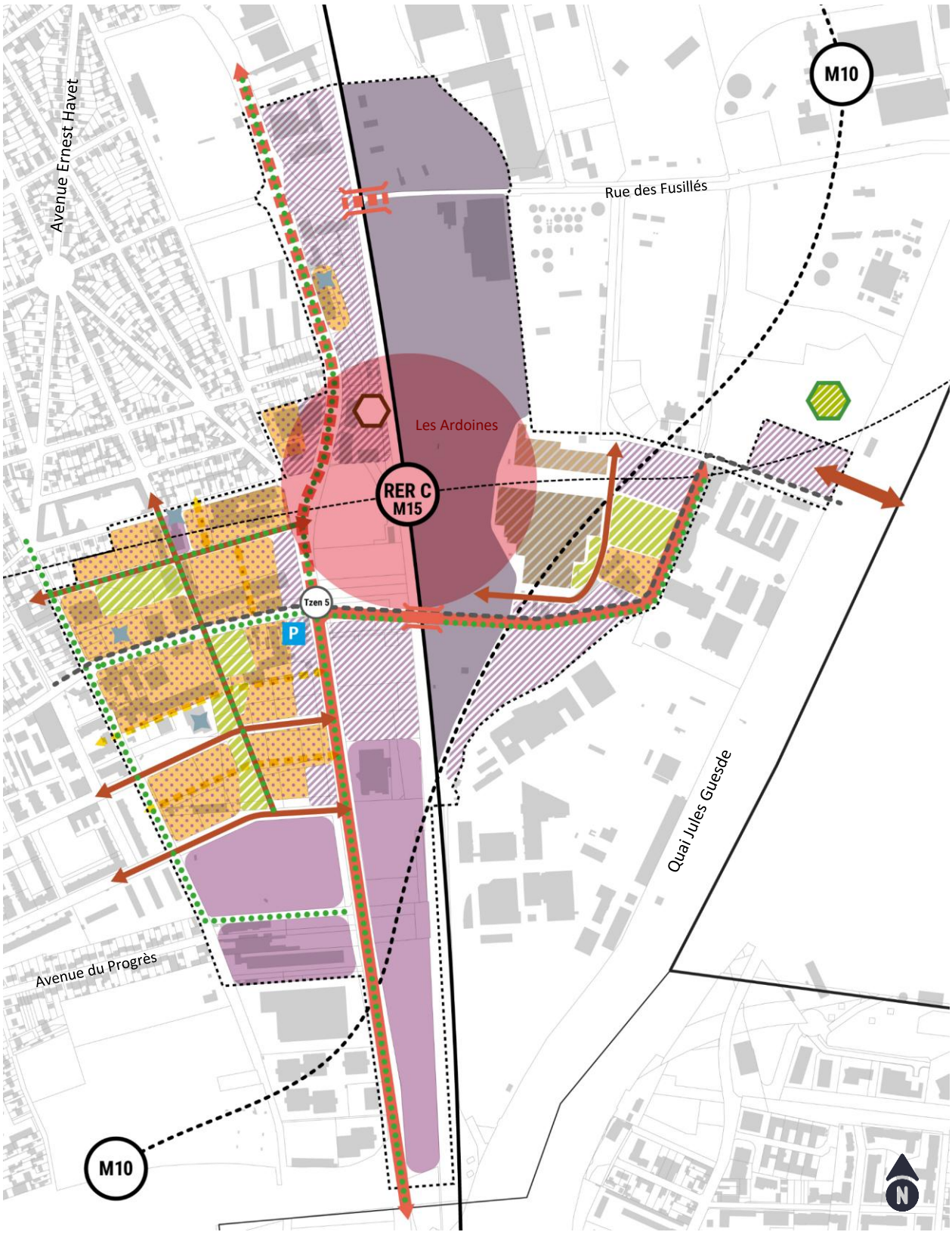
Densités le long de l'axe Nord-Sud (l'épine dorsale comprise entre la rue Léon Geffroy et les voies ferrées)

La densité est plus marquée depuis la limite nord de la ZAC (pont des Fusillés) jusqu'à la limite sud de la ZAC (A86), entre la rue Léon Geffroy et les voies ferrées où les hauteurs peuvent atteindre 35 m

Une émergence possible pour le programme en superstructure de la gare pourra atteindre 65 m. A proximité du pôle multimodal, des constructions pourront atteindre ponctuellement 45 m. Les activités de service seront privilégiées. La composition des bâtiments évitera d'exposer des salariés ou habitants aux nuisances sonores.

Des voies ferrées à la Seine
A l'Est des voies (autour de la grande halle et de son parvis) jusqu'en bordure de Seine, les hauteurs s'échelonnent de façon générale à partir de 17m. A proximité immédiate de la gare multimodale et en façade sur la Seine, des constructions plus hautes rythment ponctuellement le bâti. Les activités à privilégier seront surtout économiques y compris tertiaires. Les ilots devront être lisibles et de taille compatible avec de bonnes conditions de trajets piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes. Les Grandes Halles accueilleront une programmation variée d'activités économiques, associatives, sportives et culturelles, en semaine et le week-end, au bénéfice des habitants.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Constitution d'un tissu mixte à dominante de logements
- Implantation privilégiée d'équipements d'intérêt collectif

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espace vert public à créer
- Végétalisation des voies / espaces publics (mails, alignements d'arbres, plantations, noues, …)
- Amorce d'un parc métropolitain d'au moins 5 hectares

Mobilités / Espaces publics

- Principe de cheminements pour modes actifs à créer
- Requalification et création de voie tous modes intégrant le passage du Tzen 5
- Principe de liaison tous modes à conforter
- Intégration d'un transport en commun en site propre constituant l'Arc Sud
- Franchissement de la Seine à créer
- Franchissement des voies ferrées à finaliser
- Franchissement des voies ferrées à conforter
- Implantation privilégiée de parking ouvert au public
- Principe de liaison tous modes à créer

Économie / Commerces

- Nouvelle polarité urbaine à composer autour de la gare du GPE
- Implantation privilégiée d'activités économiques y compris tertiaires
- Maintien privilégié d'activités autres que tertiaires
- Secteur à vocation à dominante ferroviaire

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Émergence possible de bâti hauteur maximale de 65m
- Halles patrimoniales à valoriser dans une vocation mixte y compris d'équipement

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C
- Future ligne M15
- Projet d'intention du prolongement de la ligne de métro 10

Contexte :

Le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté ZAC Gare Vitry connait un enjeu de développement urbain qui doit prendre en compte :

- la réalisation de logements, d'équipements suffisants et d'une offre commerciale adaptée contribuant à l'animation de la vie locale
- des activités productives variées, pour certaines implantées de longue date, à maintenir et soutenir en réponse au poids économique important du secteur dans le territoire communal
- le fleuve et les berges par des aménagements paysagers

Objectifs :

Dès lors, la transformation urbaine doit s'opérer progressivement et avec trois grandes ambitions :

- maintenir une fonction productive tout en accueillant des bureaux, des activités et des commerces grâce à une attractivité renforcée par l'arrivée des nouveaux transports en commun
- apporter des réponses en matière de logement au sein d'un futur quartier habité d'une grande qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale
- intégrer pleinement le secteur Seine Gare Vitry dans les tissus urbains environnants et la ville dans son ensemble

Programmation :

- Une offre diversifiée de logements
- Des activités productives
- De nouveaux espaces publics et le réaménagement du maillage viaire
- Un cours urbain nord-sud
- Végétalisation de l'espace public
- Un nouveau collège
- Un pôle d'équipements socio-éducatifs
- Un gymnase
- Deux groupes scolaires
- Un équipement culturel
- Un centre de loisirs de quartier des espaces verts publics de proximité
- Phase 1 : 1797 logements dont 726 logements sociaux et phase 2 4100 logements

Parti d'aménagement :

La fonction de centralité de la gare RER Vitry-sur-Seine doit être confortée

- par la création d'un « cours urbain » Nord-Sud, dit « Cours de la Gare », assurant la liaison avec l'avenue du Président Salvador Allende et intégrant une offre de stationnement public

- par son ouverture à l'Ouest avec la création d'un nouvel espace public améliorant son accessibilité

Au-delà de la gare, le maillage du secteur doit être renforcé par :

- l'aménagement en boulevard urbain de la rue Edith Cavell permettant notamment le passage du TZEN 5

- une nouvelle trame viaire facilitant les cheminements piétons/vélos et l'accès aux différentes fonctions de la ville

Pour faciliter et sécuriser l'usage des modes actifs, des accès et des cheminements doivent être aménagés entre la gare et la Seine, en particulier rue Berthie Albrecht, donnant accès à plusieurs équipements et aux bords de Seine depuis le futur « cours ».

En termes de trame verte, ce secteur devra amorcer le futur parc des berges, au Nord du pont du Port à l'Anglais. Celui-ci devra se poursuivre par des espaces verts publics dans le futur quartier créant des espaces de respiration, des vues, et des accès vers la Seine. Ils comprendront les « Jardins de Seine » en façade sur le fleuve et à plus long terme un square entre les rues George Sand et Pasteur qui constituera environ 50% de la surface de l'îlot.

La trame viaire, devra autant que possible être le support d'une trame verte complémentaire sur espaces publics et privés (plantation, arbres, …).

Autour de la gare RER « Vitry-sur-Seine » une nouvelle centralité devra prendre forme marquée par une mixité de formes urbaines et programmatique (bureaux, commerces, activités, logements, équipements). En bord de Seine, se développera un quartier mixte. Il comprendra notamment des logements profitant de façades tournées vers le fleuve, un espace vert public en amorce du parc des Berges et des activités au nord. Sur le secteur, la programmation de logements devra comprendre 40% de logements sociaux.

Deux secteurs devront plus spécifiquement être dédiés à l'activité économique :

- Le Sud-Ouest du secteur avec le maintien des ilots qui concentrent le plus d'activités et d'emplois

- Une partie de l'ilot au Nord-Est de la rue Berthie Albrecht avec le développement d'un type d'immobilier d'entreprise adapté à la ville mixte et dense.

Pour répondre aux besoins des résidents actuels et futurs, un pôle d'équipements socio-éducatifs doit être constitué comprenant un nouveau collège et son gymnase déjà réalisés à l'angle sud-ouest des rues Berthie Albrecht et Edith Cavell, deux groupes scolaires (l'un au premier, l'autre au second temps de la ZAC).

Il devra être complété par un gymnase, puis à long terme par un centre de loisirs de quartier et un équipement culturel.

La future composition urbaine du quartier doit permettre :

- une densité des espaces en fonction de la proximité des équipements structurants (Seine, gare)
- une diversité des paysages urbains de la voie ferrée à la Seine
- une intégration urbaine et des transitions avec les tissus environnants

Pour cela une variabilité des hauteurs devra être mise en place.

Densité des espaces en fonction de la proximité des équipements structurants (gare, Seine)

L'épannelage des hauteurs du secteur Seine Gare Vitry s'articule en fonction de la proximité des équipements structurants (cf règlement) :

- Le long de la voie ferrée, des bâtiments d'une hauteur intermédiaire s'échelonnant entre 11 et 35 m. En écho à la forme urbaine des avenues faubouriennes de Vitry et d'entrée sur la ville au Port-à-l'Anglais. Des constructions de hauteur plus importante rythment ponctuellement le bâti pouvant atteindre 41 m
- A proximité du fleuve, des hauteurs plus importantes sont possibles sur les îlots à dominante de logement, afin de faire bénéficier le plus grand nombre de logements de vues sur la Seine. Les hauteurs s'échelonnent jusqu'à 35 m, avec des émergences ponctuelles qui peuvent atteindre 45 m. La composition des nouvelles constructions doit favoriser leur ensoleillement, leur luminosité, ces nouveaux logements produisant un paysage dynamique en front de Seine. Afin d'éviter la perception d'un front bâti uniforme et continu depuis l'espace public, des porosités entre les constructions seront aménagées, donnant à voir les cœurs d'ilots paysagés et aménagés pour le confort des résidents

Diversité des paysages urbains de la voie ferrée à la Seine

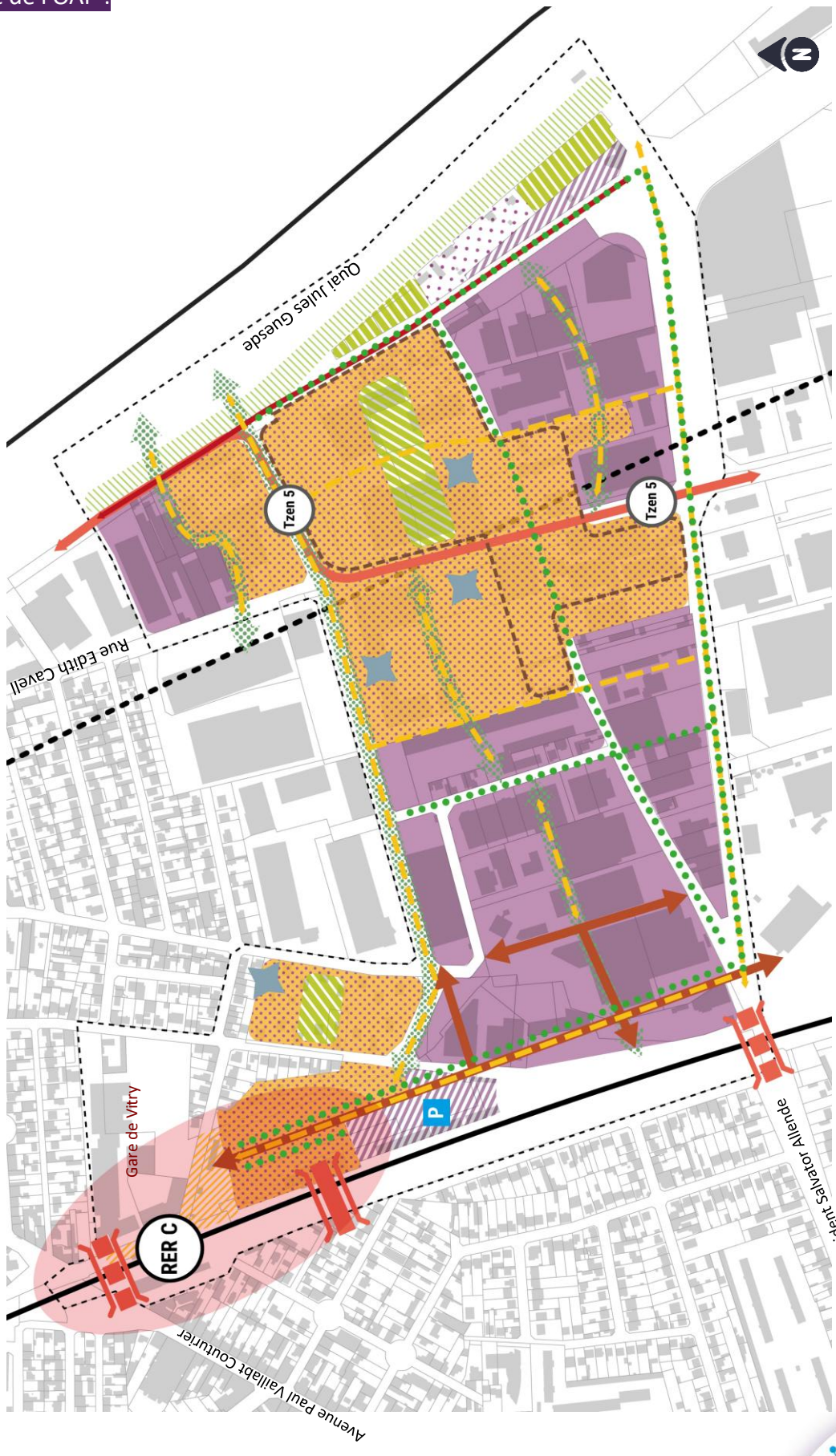
Des façades structurantes seront créées le long des axes majeurs de la zone dans un deuxième temps. L'avenue principale Salvador Allende et la rue de Seine seront façonnées par des hauteurs allant de R+2 à R+12 et la rue de Seine dessinée avec des bâtiments de 10 m à 45 m côté fleuve. A proximité des voies maillant le secteur, pourront être implantés des bâtiments signaux plus hauts créant des émergences ponctuelles 45 m.

Intégration du projet en fonction des tissus environnants

Face au parvis de la gare (début/amorce du futur cours de la gare), il s'agit de créer un épannelage progressif entre l'espace le long de la voie ferrée et les ensembles pavillonnaires situés à l'Ouest de la rue Pasteur.

Entre les rues George Sand et Pasteur, les constructions ne dépasseront pas une hauteur de 14 m au contact des constructions existantes afin d'assurer une transition en harmonie avec les franges du quartier du Port-à-l'Anglais. L'ilot sera développé quand les conditions financières et techniques seront réunies.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Constitution d'un tissu mixte (fonctions et formes urbaines)
- Aménagement d'un espace public permettant d'ouvrir la gare vers le sud-est
- Implantation privilégiée d'équipements d'intérêt collectif

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Espaces vert public à conserver/aménager ou à créer
- Végétalisation des voies / espaces publics (mails, alignements d'arbres, plantations, noues, …)
- Végétalisation des berges (renaturation, plantations, alignements d'arbres, …)
- Trame végétale/environnementale qui accompagne l'espace public se dilatant ponctuellement

Mobilités / Espaces publics

- Principe de cheminements pour modes actifs à conforter/sécuriser ou à créer
- Requalification et création de voie tous modes intégrant le passage du Tzen 5
- Réseau cyclable VIF 7
- Station du Tzen 5
- Franchissement à étudier
- Franchissement des voies ferrées à conforter
- Implantation privilégiée d'un parking ouvert au public
- Principe de liaison tous modes à créer

Économie / Commerces

- Centralité à étendre et conforter autour de la gare de RER C
- Implantation privilégiée d'activités économiques y compris tertiaires
- Maintien des activités à dominante productive compatible avec le tissu résidentiel présent à proximité

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Zone possible d'implantation de maximum 12 émergences ponctuelles à 45m

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne RER C

Contexte :

Le secteur du Port à l'Anglais est situé en bord de Seine, au nord de la commune, entre deux sites de l'Opération d'Intérêt National « Les Ardoines » au Sud, « Ivry Confluence » au Nord. Il connait aujourd'hui une forte pression immobilière qui fragilise la pérennité des activités économiques.

Objectifs :

Dans la continuité de la réalisation des opérations du Port à l'Anglais et des Docks, l'OAP vise à :

- pérenniser l'activité économique et développer l'emploi
- apporter une mixité de vocations qui contribue à faire de ce secteur un quartier complet (mixité des fonctions et des usages)
- réaménager et rendre attractives les berges de Seine
- poursuivre le maillage du quartier qui se situe entre la Seine et la Gare du RER C

Programmation :

- renforcer la mixité des vocations
- végétalisation de l'espace public
- requalification et réaménagement de l'espace public
- desserte en transports en commun renforcée (TZEN 5)
- renaturation des berges de Seine
- un site de baignade
- Dans les secteurs identifiés dans le plan de mixité, les opérations de logements d'une surface de plancher supérieure à 2 000 m² doivent comprendre une part d'au moins 40 % de logements locatifs sociaux .

Parti d'aménagement :

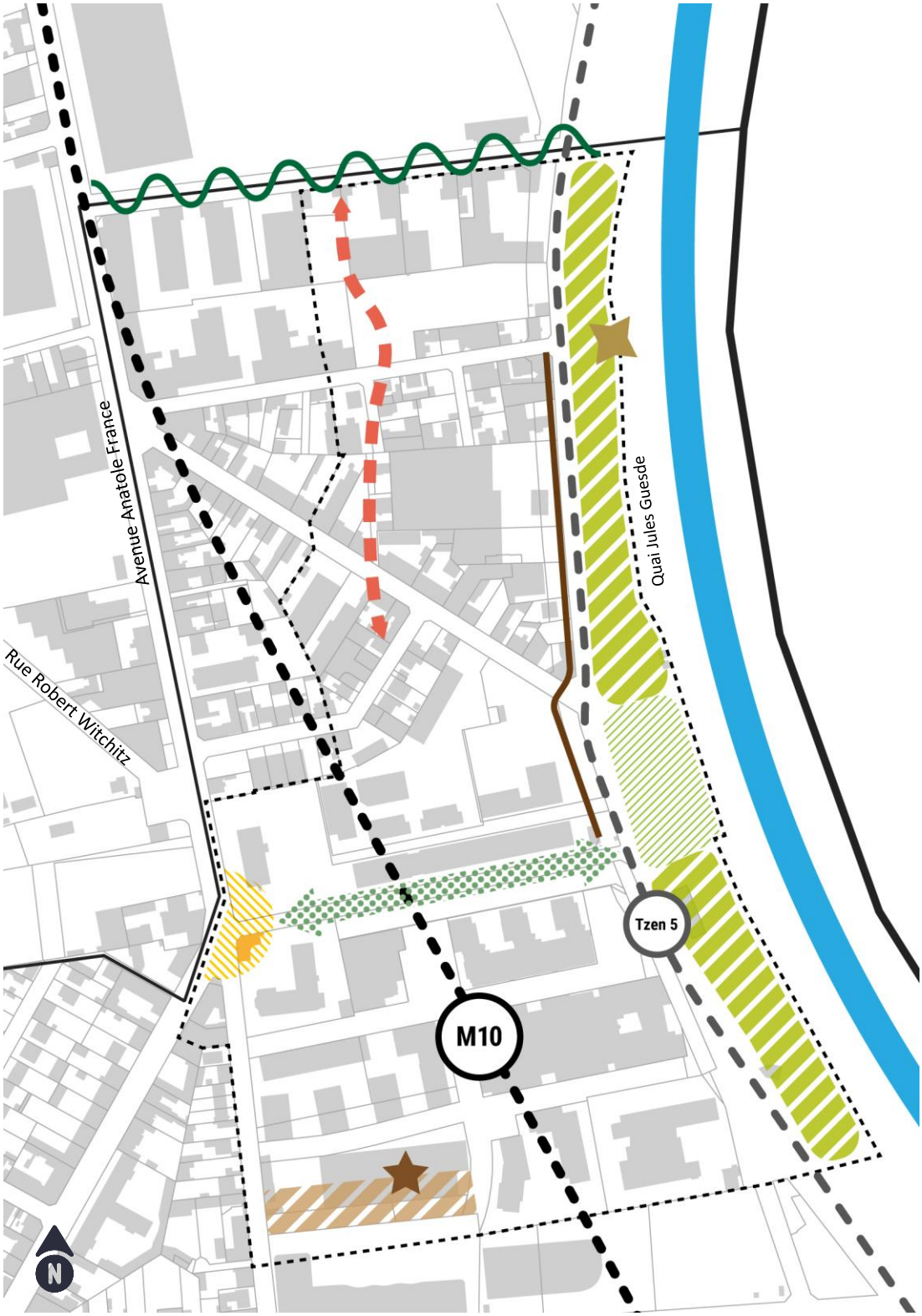
La pérennisation de l'activité économique

Ce secteur à vocation mixte devra poursuivre l'accueil d'activités, y compris en développant une façade sur la Seine et en réhabilitant la halle Dumeste en accueillant ce type de fonctions.

Un traitement particulier sera apporté rue de la Baignade et sur les carrefours Anatole France/Port à l'Anglais et Anatole France/Franck Chauveau qui marquent l'entrée sur le territoire Vitriot en faveur d'une végétalisation, d'une meilleure visibilité et de respiration du tissu urbain (recul des constructions, notamment).

La Seine constitue un écologique et à ce titre ses berges doivent être renaturées. Leur réaménagement devra aussi permettre de redonner accès à la Seine aux Vitriots en constituant un espace public qualitatif, de promenade et de détente. Dans la mesure du possible, la baignade devra y être associée. La maille environnementale ne fera pas non plus obstacle à la remise en service des estacades sur les berges du fleuve, pour mettre en œuvre un fret fluvial. Son traitement pourra être adapté à cet endroit (maille affinée ou interrompue ponctuellement). Enfin la présence de la Seine est à affirmer par des percées visuelles à conserver ou à renforcer.

Cartographie de l'OAP :



Légende :

Logements / Équipements / Projets

- Construction à démolir pour ouvrir l'espace public et améliorer la visibilité
- Traitement du carrefour et de ses abords (recul des constructions, amélioration de la visibilité depuis la rue, respiration, …)
- Site de baignade à aménager en cas de faisabilité avérée

Paysage, patrimoine et formes urbaines

- Zone non aedificandi : pas de construction ou d'extension de la halle patrimoniale afin de préserver une percée à minima visuelle depuis la rue Pasteur
- Principe de faisceau paysage
- Halle Dumestre patrimoine à conserver dans une vocation à dominante d'activité
- Création d'un front bâti

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

- Restauration des berges
- Accompagnement du maillage par une trame végétale / environnementale
- Végétalisation de l'esplanade pour un espace récréatif

Mobilités / Espaces publics

- Principe de liaison tous modes à créer

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Futur Tzen
- La Seine

Contexte et objectifs:

En entrée de ville Sud, de part et d'autre de la RD5, le secteur Rouget de Lisle à la topographie marquée, se situe à l'interface entre le coteau avec le Parc des Lilas et la vallée de la Seine pourvues d'activités.

La RD 5 représente historiquement l'un des axes fondateurs de Vitry-sur-Seine et marque l'entrée de ville Sud de Vitry-sur-Seine. Le sud de la RD5, sur l'avenue Rouget-de-Lisle a fait l'objet ses dernières années d'un important projet urbain : la transformation de la ligne de bus n°183 en tramway depuis 2021 et le développement d'un quartier mixte dans le cadre de la ZAC Rouget-de-Lisle en voie d'achèvement Ces deux projets ont permis la requalification de cet axe en boulevard urbain en confortant l'activité économique existante, favorisant l'implantation de nouvelles activités et de nouveaux logements et en valorisant un axe porteur de centralité qui s'inscrit de l'échelle intercommunale à l'échelle de proximité.

L'organisation du bâti de la ZAC est fondée sur un projet original, visant à concevoir un quartier performant sur le plan environnemental et fondé sur des orientations générales simples mais fortes ayant vocation à s'inscrire dans la composition urbaine du secteur :

- La mise en valeur de la topographie accentuée du site dans la conception et l'implantation du bâti donnant à voir les caractéristiques géographiques du lieu par l'alternance de séquences bâties et de séquences d'espaces libres
- Une sensation de linéarité de la RD5 réduite (dilatations de l'espace public dialoguant avec une implantation diversifiée des constructions)
- La mise en valeur de traverses Est/Ouest dites « éco-connecteurs» qui créent des percées visuelles et une continuité à dominante végétale entre le Parc des Lilas vers la vallée de la Seine
- Un épannelage varié et animé avec une variation des hauteurs des constructions, y compris avec de très faibles hauteurs

Sur ses franges, la ZAC est encadrée, à l'ouest, par un coteau à forte pente (10 à 20%), entre le Parc des Lilas et la RD5, essentiellement composé de pavillons, implantés sur des parcelles en lanières s'étirant en est-ouest, et à l'est, par la rue Constant Coquelin, composée de constructions relativement basses implantées en front de rue.

Les franges de la ZAC connaissant une forte pression, l'objectif de l'OAP est d'anticiper les mutations dans les « dents creuses » de la ZAC, aux abords immédiats de la RD5, en préservant les caractéristiques typomorphologiques de ces tissus existants en ménageant des transitions et des continuités physiques, visuelles et environnementales, en cohérence avec les principes urbains développés dans la ZAC.

L'évolution de la partie Ouest doit tenir compte de la proximité du Parc des Lilas, de la topographie des lieux et de l'identité paysagère des secteurs : ainsi des vues depuis les coteaux sur le grand paysage et l'ambiance verdoyante à l'ouest doivent être valorisées.

Programmation :

- Un boulevard urbain le long de la RD5
- Activités, commerces, services et logements
- Végétalisation de l'espace public et privé
- Cheminements pour modes actifs
- Espaces de respiration et de transition soignés
- 926 logements dont 343 logements sociaux

Parti d'aménagement :

L'ambition environnementale doit se traduire sur ce secteur par une présence végétale forte pour accompagner la densité liée à la ZAC aux abords de la RD5 et ainsi permettre de créer une transition avec les secteurs moins denses en arrière-plan. Des continuités de la trame verte sont prévues depuis l'avenue Rouget-de-Lisle jusqu'au Parc des Lilas d'une part et au-delà de la rue Constant Coquelin d'autre part.

Une trame d'espaces verts et paysagers doit s'inscrire dans la continuité des espaces libres réalisés dans le cadre de la de la ZAC Rouget de Lisle : elle doit permettre à la fois de composer un tissu urbain aéré sur les abords de la ZAC et de créer des transitions avec le tissu plus dense de celle-ci.

Elle se compose d'espaces libres de nature différente à maintenir ou à développer :

- Des franges végétalisées au droit du parc des Lilas, en fond de parcelle et en articulation avec les tissus voisins. Aucune construction ne peut y être implantée afin de favoriser les retraits entre bâtiments. Les espaces libres doivent faire l'objet d'une végétalisation et d'un traitement paysager

- Des percées visuelles et paysagères qui doivent participer au paysage verdoyant et ouvert du secteur. Elles sont globalement aménagées en espaces verts et laissent passer les vues vers les cœurs d'ilots verts

- Une trame végétale sur espace public qui accompagne les cheminements. Elle se compose de plantations basses/d'arbustes et d'arbres y compris d'alignements, implantés de façon continue ou discontinue. Elle est complétée sur espaces privatifs par des abords végétalisés devant les constructions.

L'ensemble de ces espaces peut devenir le support de cheminements actifs (piétons-vélos) favorisant la continuité des parcours sur l'ensemble du quartier. Ils sont complétés par d'autres espaces verts privatifs, notamment des coeurs d'ilots, qui contribuent au cadre de vie, à l'environnement et à la biodiversité, et qui limitent l'imperméabilisation des sols.

L'association de ces espaces doit composer des continuités et relais écologiques (éco-connecteurs est-ouest).

A l'ouest, la trame verte sert de lien entre la coulée verte et le Parc des Lilas. La voie Rubens, en interface doit ainsi faire l'objet d'une attention particulière : les constructions doivent s'éloigner de la rue pour aménager une marge de recul significative (plus de 5 m) à dominante végétale (au moins 80% de la marge de recul en espaces verts de pleine terre), qui participe à la création d'un vis-à-vis qualitatif avec le parc.

Les espaces du coteau jouent également un rôle de trait d'union entre plateau et vallée, entre parc et ville. A ce titre des vues sur le grand paysage notamment depuis l'espace public doivent être préservées : les constructions doivent s'implanter en recul et s'intégrer dans la topographie et le paysage par un positionnement et des volumes adéquats limitant leur impact et permettant des percées visuelles (recul et variation dans les distances libres en limites séparatives).

La croisée de la voie Rubens et de la rue Watteau est un espace stratégique. Il convient donc d'y aménager un espace de respiration ouvert sur le parc et donnant un point de vue vers la Seine, y compris par un retrait des constructions.

Les liaisons entre le parc des Lilas, la RD5 et la Seine doivent être facilitées pour les piétons et les vélos. Les sentes et chemins existants doivent être renforcés et poursuivis par des accès apaisés dans la partie Nord.

L'épannelage des constructions doit permettre de ménager des transitions de hauteur entre la ZAC Rouget de Lisle et ses franges moins hautes et moins denses.

Les bâtiments implantés sur l'avenue Rouget de Lisle et accessibles depuis celle-ci devront avoir des gabarits cohérents avec ceux de la ZAC Rouget de Lisle afin de créer une harmonie d'ensemble. Ils devront également permettre la mise en oeuvre de la trame verte et paysagère (cf schéma), et d'espaces de respiration qualitatifs à vocation publiques ou privés (espaces communs).

La dilatation des espaces publics sera réalisée en cohérence avec ceux de la ZAC Rouget-de-Lisle. Sur la rive sud de la rue Watteau (à l'angle avec l'avenue Rouget de Lisle), un recul d'environ 4 m des constructions par rapport au trottoir est ainsi à prévoir sur une longueur d'environ 30 m à compter de l'intersection avec l'avenue Rouget de Lisle afin de conforter l'espace public (plantations, stationnement...). L'angle entre la rue Watteau et l'avenue Rouget-de-Lisle ménagera une visibilité des circulations.

A l'angle de la rue Watteau et de l'avenue Rouget de Lisle, tirant partie de l'attractivité de la station de tramway Watteau-Rondenay, la polarité commerciale doit être développée. A ce titre, les rez-de-chaussée donnant sur la RD5 devront être actifs en accueillant des vocations telles que du commerce, des activités économiques, des services, des équipements…

Dans cette dynamique, les abords du carrefour avec la rue Watteau devront reprendre les principes de dilatation de l'espace public sur l'avenue Rouget de Lisle, et améliorer les circulations piétonnes sur la rue Watteau à l'approche de la RD5 et de la station de tramway.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Logements / Équipements / Projets

Traitement de l'intersection et de ses abords (recul des constructions, visibilité, respiration, végétalisation, …)

Économie / Commerces

Polarité commerciale à maintenir / développer (Rez-de-chaussée actifs sur l'avenue Rouget de Liste

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Accompagnement du maillage par une trame végétale / environnementale

Principe de percées visuelles accompagnées d'un traitement paysager

Mobilités / Espaces publics

Axe à conforter en intégrant le passage du T9

Principe de liaison modes actifs à conforter

Intégration d'éco-connecteurs transversaux

Paysage, patrimoine et formes urbaines

Perspective / vue à conserver (retrait des constructions pour ouverture visuelle)

Végétalisation des franges (transitions, espaces tampon)

Fond de plan (tracés indicatifs) :

- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Limite parcellaire
- Limite EPT
- Limites communales
- Ligne de tramway T9
- Future ligne M15

Contexte et objectifs:

Afin d'accompagner la mise en place du projet « Arc-Sud », la ville de Vitry-sur-Seine a créé en 2007 la ZAC Multi-Sites RN7/Moulin Vert/ Plateau, au Sud-Ouest de la commune, sur le Plateau. Sur les trois secteurs concernés, deux sont aujourd'hui terminés : le secteur « Risch » et le secteur « Franges du Parc ». Situé entre la rue du Moulin vert et la RD7 (anciennement nommée RN7), le secteur « entrée de ville » reste à finaliser.

Objectifs :

Aujourd'hui peu qualifié, l'aménagement de l'ouest de cet ilot à vocation de pôle d'activités, a pour objectif de :

- constituer une façade urbaine le long de la RD7
- intégrer une haute qualité environnementale
- développer un pôle d'emplois, de commerces et de services.

Programmation :

- Un pôle d'emplois, de commerces et de services
- Requalification de l'espace public

Parti d'aménagement :

Participant au développement mixte et à la qualification du secteur, l'aménagement de la pointe Sud-Ouest de l'ilot doit permettre de :

- constituer une façade urbaine sur la RD7 et à l'intersection avec la rue du Moulin vert, avec des formes urbaines marquant l'entrée de ville, notamment par la réalisation d'une construction à valeur de signal urbain pouvant atteindre jusqu'à 40 mètres
- créer un espace public qualitatif en contrepoint de la place de Lattre de Tassigny, soutenu par le nouveau bâti avec une implantation à l'alignement pour les premiers niveaux
- conserver une percée visuelle et développer une ligne paysagère plantée et végétalisée entre la RD7 et le quartier du Moulin Vert, tenant compte des contraintes liées aux réseau (Eau de Paris et lignes hautes tension)
- Accueillir un pôle d'activités économiques.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Traitement paysager

Mobilités / Espaces publics

Aménagement d'un espace public en réponse à la place de Lattre de Tassigny

Axe à conforter en intégrant le passage du T9

Paysage, patrimoine et formes urbaines

Percée visuelle à maintenir

Façade urbaine à constituer sur la RN7

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales

Ligne de tramway T7

Contexte et objectifs:

Situé en limite Sud-Ouest de la ville, à la croisée des quartiers Plateau et Moulin Vert, le secteur Kommer est voisin de la ZAC Chérioux et de la ZAC multisites RN7 en cours d'achèvement. Constitué d'un tissu hétérogène (grands-ensembles, petits collectifs, pavillonnaire, grands équipements), Il comporte de vastes îlots peu perméables, en particulier l'ilot Kommer qui accueille le groupe scolaire Eugenie Cotton (maternelle et primaire) en son centre.
Dans ce contexte, il s'agit d'accompagner le développement du quartier en préservant le cadre de vie et une présence végétale importante. Le maillage des cheminements pour modes actifs (piétons, vélos) doit être développé afin d'ouvrir les grands ilots et de faciliter les liaisons, y compris en lien avec l'ouverture des parcs, Chérioux et Lilas sur les quartiers voisins.

Programmation :

- Développement des modes actifs
- Création de sentes
- Réaménagement des voies
- Végétalisation de l'espace public

Parti d'aménagement :

Le maillage du quartier
Dans ce secteur de grands ilots, le maillage pour les modes actifs doit être renforcé pour faciliter les déplacements du quotidien (accès aux équipements) et les parcours de promenades en :

- Apaisant la circulation pour tendre vers la piétonnisation de l'impasse Kommer
- Créant un cheminement ouvert au public entre la voie Dalou et rue Edouard Tremblay, se poursuivant sur l'ilot Kommer

Afin de sécuriser le cheminement des piétons et des cycles et d'apaiser la circulation, l'aménagement de la sente de part et d'autre de la rue Tremblay sera complété par la création d'une traversée appropriée de type plateau surélevé.

La trame verte et paysagère
Alin de renforcer la trame verte de Vitry, ces cheminements devront autant que possible faire l'objet d'un traitement paysager et d'une végétalisation, support de biodiversité et participant au cadre verdoyant. Dans cette optique les différentes strates végétales doivent être développées sur espace public et privatifs. La plantation d'arbres, y compris en remplacement d'arbres abattus est à privilégier. Le centre de l'ilot Kommer doit faire l'objet d'une attention particulière en renforçant son cœur d'ilot vert, à la fois sur espaces publics et privés. En lien direct avec le parc des Lilas, l'espace vert qualitatif du centre psychothérapeutique le Coteau au Sud du secteur doit être conservé.

Cartographie de l'OAP :

Légende :

Trame verte et bleue / Risques et nuisances

Accompagnement du maillage par une trame végétale environnementale

Espace vert à conserver ou à aménager

Mobilités / Espaces publics

Traitement de l'intersection : apaisement de la circulation, aménagement de l'espace public, traversée piétonne

Principe de liaison modes actifs à conforter ou à créer

Fond de plan (tracés indicatifs) :

Périmètre de l'OAP

Bâti

Limite parcellaire

Limite EPT

Limites communales