

G  
K  
I  
C  
A  
V  
V  
H  
G  
R  
A  
N  
D  
F  
C  
-  
R  
O  
R  
L  
Y  
S  
E  
I  
N  
E  
V  
P  
A  
A  
B  
M  
I  
J  
S  
V  
È  
V  
R  
E



# Plan Local d'Urbanisme

Commune de MORANGIS  
EPT Grand-Orly Seine Bièvre  
Département de l'ESSONNE



## Ville de Morangis

12 avenue de la République  
91420 MORANGIS

### 3 - Orientations d'Aménagement et de Programmation

#### 3.1 - OAP sectorielles

Approuvé en Conseil Territorial le : 8 octobre 2019

Mis à jour par arrêtés les : 15 septembre 2022 et 18 janvier 2023

Modification n°1 approuvée en Conseil Territorial le : 4 avril 2023

## Table des matières

<b>1. Frange Nord de la ZAE - avenue Charles de Gaulle</b>	<b>4</b>
1.1. Les orientations du PADD concernant du secteur	5
1.2. Situation	6
1.3. Les enjeux du secteur	7
1.4. Orientations du secteur	8
<b>2. Frange agricole - avenue de l'Armée Leclerc</b>	<b>12</b>
2.1. Les orientations du PADD concernant du secteur	13
2.2. Situation	14
2.3. Les enjeux du secteur :	16
2.4. Les orientations du secteur	17
<b>3. Zone industrielle - Les Sables</b>	<b>21</b>
3.1. Les orientations du PADD concernant du secteur	22
3.2. Situation	23
3.3. Les enjeux du secteur	25
3.4. Les orientations du secteur	26

## **Rappel du contenu réglementaire des Orientations d'Aménagement et de Programmation : article R151-6 du Code de l'Urbanisme**

Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

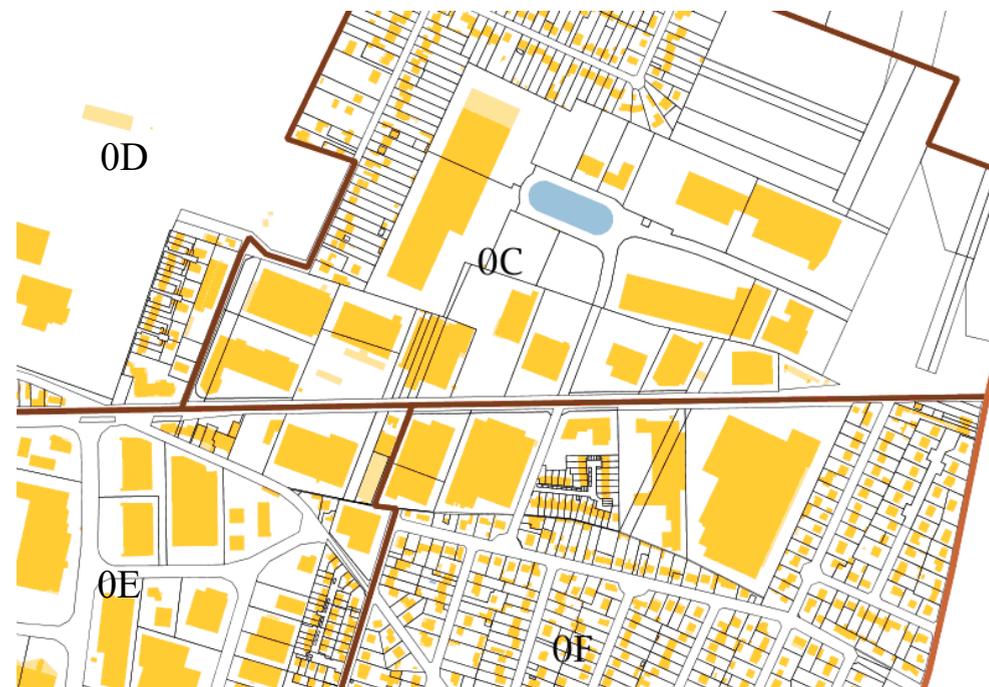
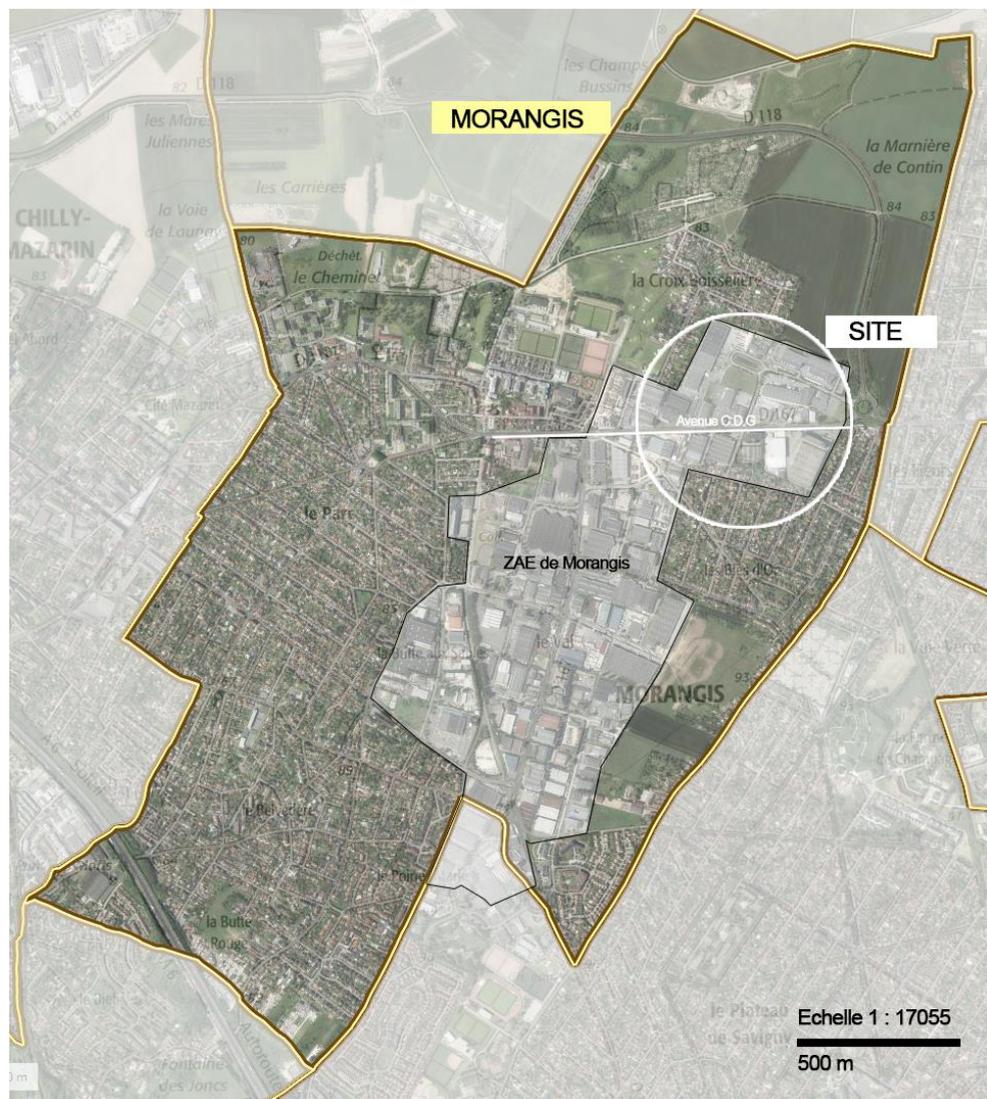
## 1. Frange Nord de la ZAE - avenue Charles de Gaulle

## 1.1. Les orientations du PADD concernant du secteur

HABITAT	
1. Accompagner la croissance de la population en répondant aux besoins des habitants et préservant le cadre de vie	Préserver le caractère et la morphologie des espaces urbains, notamment pavillonnaires, et le patrimoine communal.
	Travailler sur les franges et les transitions urbaines entre les zones résidentielles et d'activité (conflits d'usages) ; en entrée de ville.
	Privilégier des opérations de taille modérée (inférieures à 100 logements), en veillant sur les hauteurs, les typologies de logements, les ambiances des quartiers, etc.
	Maintenir une mixité sociale suffisante au sein des principales opérations de construction de logements.
2. Répondre aux objectifs de production de logements imposés à la commune tout en maintenant la mixité sociale	Répondre aux objectifs de mixité sociale et atteindre 25% de logements sociaux dans la commune en 2025 : tenir un objectif de construction de 100 logements par an avec une part de 80% de logements sociaux par opération.
3. Maîtriser l'évolution du tissu urbain communal : définir des secteurs de projet	Privilégier l'urbanisation dans les secteurs de renouvellement urbain : les franges de la ZAE et la transformation des friches industrielles vers du résidentiel.
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	
2. Accompagner la requalification de la zone d'activité économique	Accompagner plus largement la requalification de la ZAE en encourageant les projets sur ses franges, améliorer la desserte (gestion des impasses).
	Encadrer le renouvellement urbain dans les nouveaux secteurs susceptibles d'accueillir de l'habitat afin de favoriser une recomposition du paysage urbain cohérente et harmonieuse.

MOBILITÉ ET ÉQUIPEMENTS	
1. Développer les circulations douces en particulier jusqu'aux établissements scolaires et aux lieux de transports	Poursuivre le développement des liaisons douces, notamment la voie du Cheminet, permettant de créer un réseau de liaisons douces en particulier jusqu'aux établissements publics et aux lieux de transports
2. Améliorer les déplacements et les transports en commun	Prévoir plus de places de stationnement pour les programmes de logements collectifs
CADRE DE VIE, NATURE EN VILLE ET AGRICULTURE URBAINE	
1. Aménager une ville verte	Développer la présence de la nature en ville et préserver les espaces verts publics et les espaces privés de jardin
	Limiter l'exposition des habitants aux risques et aux nuisances : bruits liés à l'aéroport, à l'autoroute, à la circulation, aux activités
	Encourager l'éco-construction par des outils réglementaires (bonus d'emprise, de hauteur, dérogation sur les retraits...)

## 1.2. Situation



PLAN Cadastral 2018 ; Section : D, C, E, F

Source : cadastre.gouv.fr ©2017 Ministère de l'Action et des Comptes publics

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.

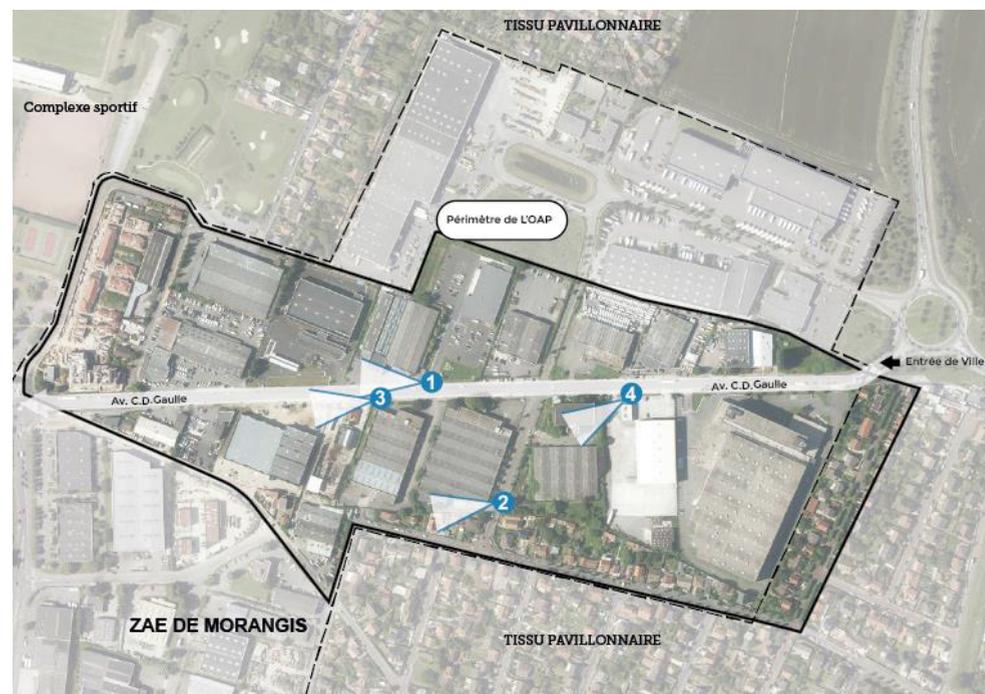
Le statut de l'avenue Charles de Gaulle n'est pas évident et manque globalement de lisibilité. Les typologies architecturales et les filières d'entreprises au sein de ce secteur sont très diverses : un patchwork d'industries et locaux d'activités vieillissants jouxtent des logements neufs (opérations Bouygues Immobilier et Toit et Joie) (vue 4) 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 (vues 2 et 3) : 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 (vue 1). La forte circulation et le stationnement contribuent à accroître les conflits d'usages entre ces différentes vocations.

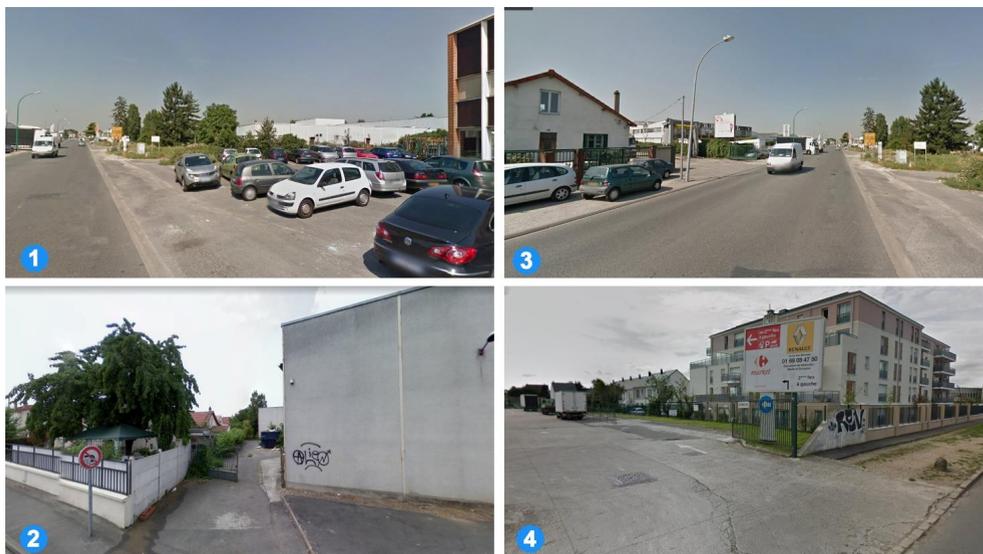
Très minéral, le secteur possède peu d'espaces verts. Les espaces viaires sont prédominants au détriment des espaces dédiés aux piétons qui sont dégradés, mal dimensionnés et peu sécurisés (vue 4).

L'objectif de cette OAP est de trouver une cohérence entre ces projets et d'encourager une requalification harmonieuse de l'avenue Charles de Gaulle.



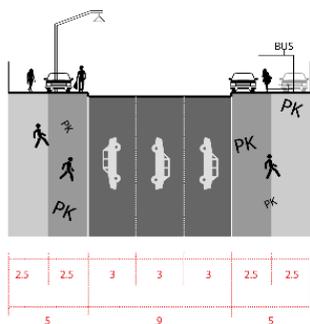
### 1.3. Les enjeux du secteur

- 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

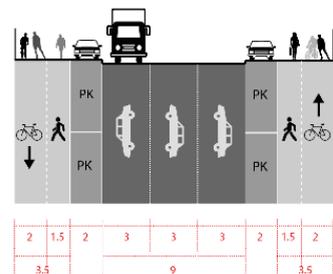




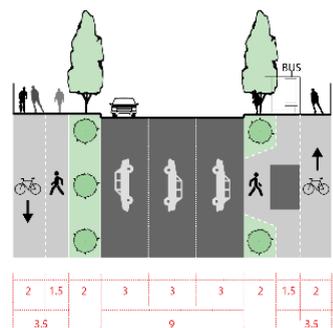
AA' Existant



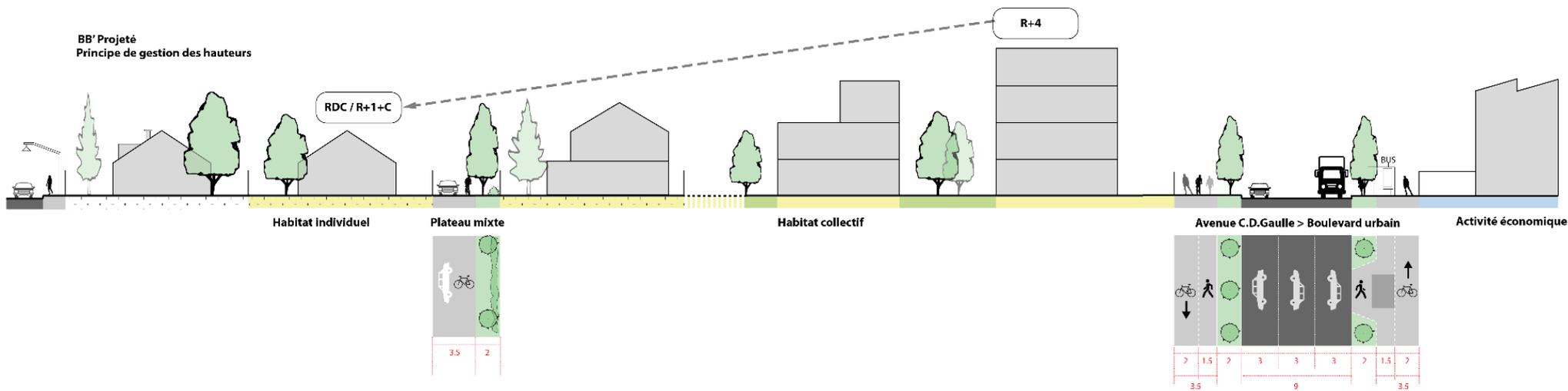
AA' Projeté



AA' Projeté  
Principe de hiérarchisation des voies



BB' Projeté  
Principe de gestion des hauteurs



### 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, les 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).
- 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.

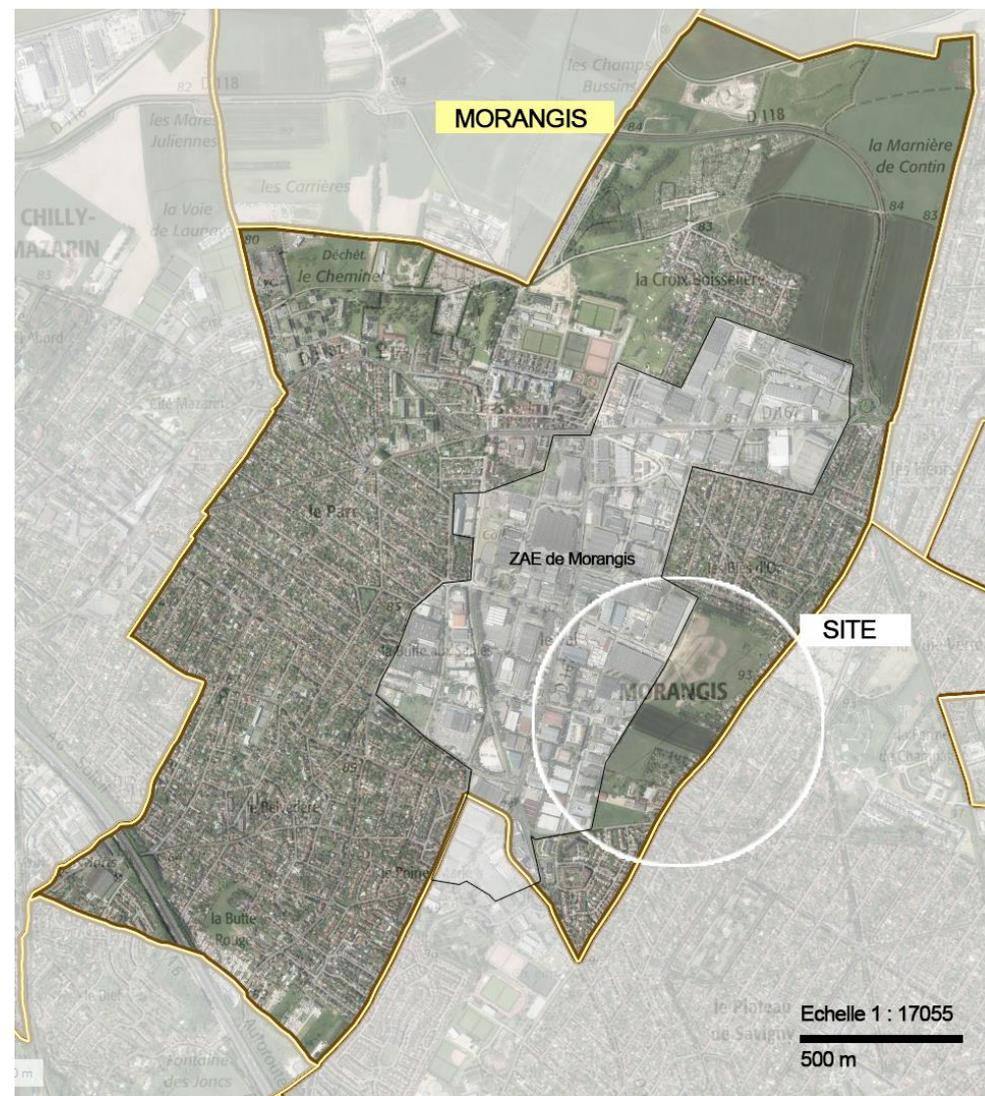
- Le maillage viaire doit être fonctionnel et lisible. Une hiérarchie de voirie variée et adaptée peut être proposée ainsi que des profils de voies contrastés et calibrés au plus juste (et non à défaut) permettant d'une part de bien se repérer, et d'autre part d'accueillir différentes pratiques de l'espace 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.

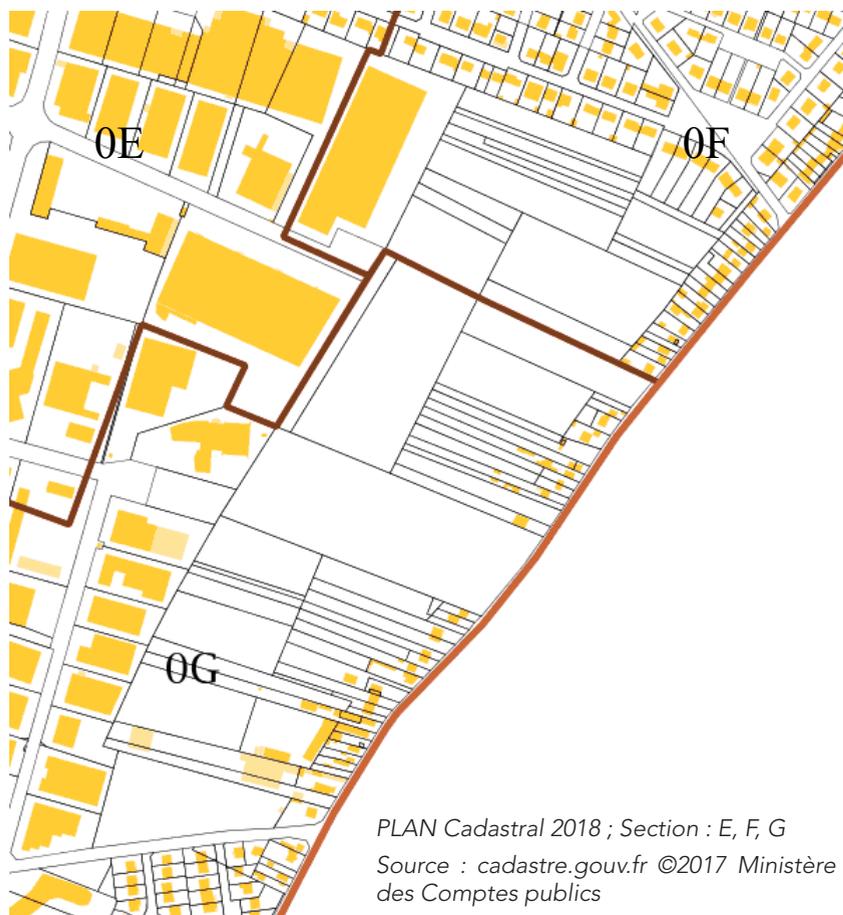
## 2. Frange agricole - avenue de l'Armée Leclerc

## 2.1. Les orientations du PADD concernant du secteur

HABITAT	
1. Accompagner la croissance de la population en répondant aux besoins des habitants et préservant le cadre de vie	Travailler sur les franges et les transitions urbaines en lisière des espaces agricoles et naturelles (conflits d'usages).
	Privilégier des opérations de taille modérée (inférieures à 100 logements), en veillant sur les hauteurs, les typologies de logements, les ambiances des quartiers, etc.
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	
2. Accompagner la requalification de la zone d'activité économique	Accompagner plus largement la requalification de la ZAE en encourageant les projets sur ses franges, améliorer la desserte (gestion des impasses).
MOBILITÉ ET ÉQUIPEMENTS	
2. Améliorer les déplacements et les transports en commun	Améliorer l'accessibilité et la circulation dans les quartiers enclavés (Croix Boisselière, ZAE, Voie d'Orly).
	Prévoir plus de places de stationnement pour les programmes de logements collectifs.
CADRE DE VIE, NATURE EN VILLE ET AGRICULTURE URBAINE	
1. Aménager une ville verte	Préserver les grands ensembles naturels de respiration et les corridors écologiques.
2. Inventer une agriculture urbaine pour Morangis	Limiter l'urbanisation des espaces naturels et agricoles de la commune.
	Préserver la fonction des espaces agricoles en ville en proposant de nouvelles formes d'activités et de valorisation.

## 2.2. Situation





Le secteur d'environ 18,4 ha se situe sur la frange agricole Est de la commune de Morangis, en limite communale avec Savigny-sur-Orge. Le site est situé sur une bande agricole de plus de 11 hectares (Nord/ Sud) (vue 3), à l'interface entre des tissus et des usages différenciés : une zone pavillonnaire (à l'Est) (vues 2 et 4) et une zone d'activités économiques (à l'Ouest) d'une centaine d'hectares (environ 235 entreprises et 3200 emplois) (vue 1). La ZAE Sud accueille également une salle municipale (Espace Charcot), à proximité immédiate du secteur.

Sur les franges Nord (le long de l'avenue du Vercors) et Ouest (le long de l'avenue de l'armée Leclerc), le secteur est bordé partiellement par une bande de tissu pavillonnaire individuel à caractère résidentiel (pavillons individuels de hauteur R+1+C) (vue 4). Plusieurs terrains agricoles s'étendent jusqu'à l'avenue de l'Armée Leclerc.

Plus au Sud (secteur « Inventons la Métropole »), le secteur est occupé partiellement par du bâti peu qualitatif (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 secteur Sud est en friche.

La topographie du site est marquée par un légère déclivité du sud vers le nord et de l'ouest vers l'est.

L'objectif de cette OAP est de trouver d'encadrer les mutations à venir sur la frange agricole pour dynamiser l'agriculture par des projets en synergie entre habitat et activités agricoles.





## 2.4. Les orientations du secteur



### Périmètre et phasage

- Périmètre de projet
- Périmètre de l'OAP Règlementaire - Avenue de l'armée Leclerc « Inventons la métropole »

### Accès et desserte

- Voie d'accès à créer, à double sens, traitée en plateau mixte (emprise partagée : piétons, deux-roues, voitures)
- Continuité douce à créer
- Stationnement à créer

### Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur mutable, à vocation première d'habitat individuel/petit collectif (60-80 lgm/ha)
- Secteur d'habitat individuel existant
- Secteur à vocation agricole

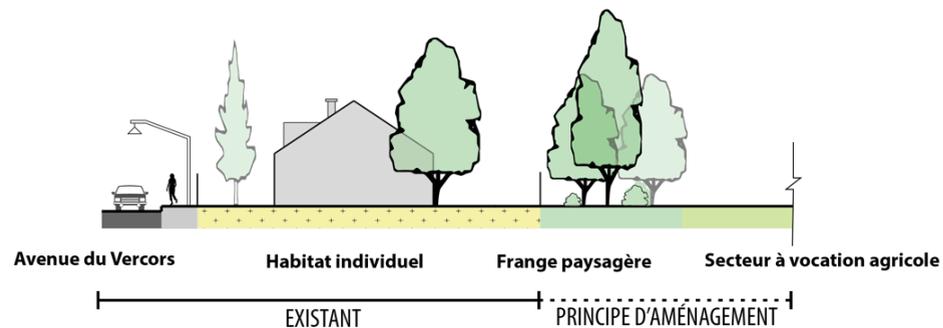
### Insertion architecturale et urbaine

- Plantations d'arbres le long de la voirie
- Traitement paysager des interfaces (retrait végétalisé, frange arborée...)
- Vues à préserver/créer
- Prise en compte du caractère résidentiel de l'existant
- Gestion de l'intégration du bâti avec l'existant (vis-à-vis, hauteurs...)
- Principe de gestion des hauteurs

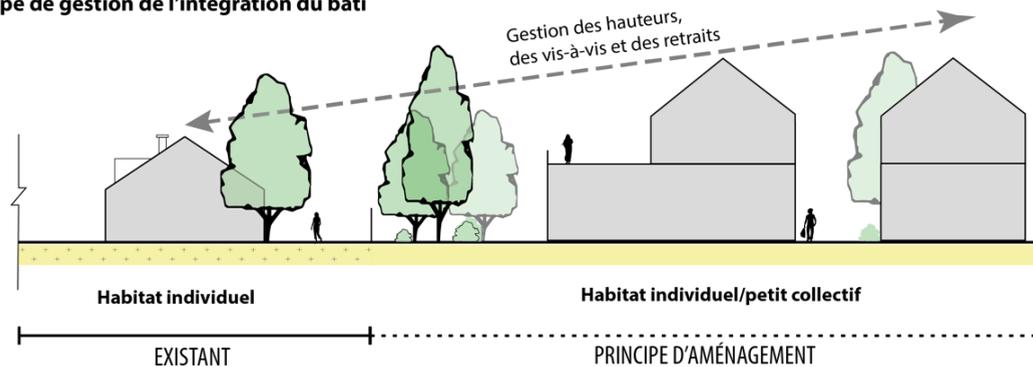
### Qualité environnementale et prévention des risques

- Espace arboré à préserver
- Prendre en compte le sens d'écoulement des eaux
- Récupération /gestion des eaux à positionner

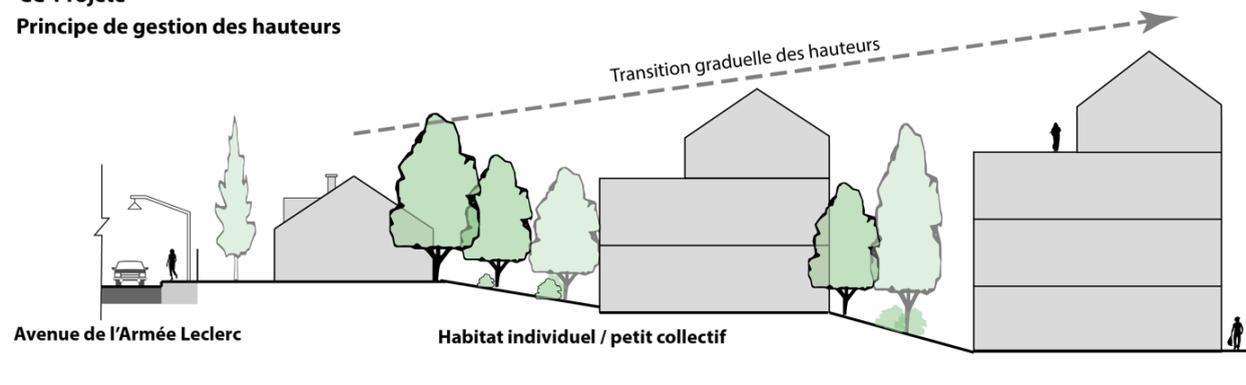
**AA' Projeté**  
Principe de frange paysagère



**BB' Projeté**  
Principe de gestion de l'intégration du bâti



**CC' Projeté**  
Principe de gestion des hauteurs



### Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

- Les transitions entre les espaces agricoles et les quartiers environnants (quartiers pavillonnaires et ZAE) doivent être soignées : ouverture des impasses de la ZAE pour desservir les nouveaux logements, front végétal (haies, arbustes, ...) doit être envisagé entre le fond des parcelles agricoles et la ZAE dans une optique environnementale et paysagère (gestion des eaux de ruissellement notamment).
- Une plantation de haie doit être créée entre l'espace agricole et la voie pour freiner l'eau et réduire le ruissellement.
- Un soin sur la qualité architecturale des projets sera apporté et notamment sur l'insertion des projets en lien avec la trame d'espace public.
- Des aménagements paysagers doivent être prévus pour les espaces de stationnement.
- L'harmonie entre les formes urbaines existantes et celles créées sera maintenue en travaillant sur les hauteurs, les gabarits, les formes architecturales, ainsi que sur les implantations (en fond de parcelle, en bordure de voirie...).
- Le cadre existant et le caractère pavillonnaire du site (pavillon individuel à R+1+C) seront respectés.

### Mixité fonctionnelle et sociale

Programmation habitat le long de l'Avenue du Vercors et avenue de l'Armée Leclerc :

- Rehausser la constructibilité actuelle à 60-80 logements par hectare en favorisant l'urbanisation sur une partie des terrains agricoles selon un principe de micro-densification.
- Des cheminements doux, des espaces de respiration, des séquences d'accès au logement de qualité seront travaillées.
- Les formes urbaines seront utilisées pour créer des micro-aménités, une spatialité chaleureuse, des espaces de rencontre (espace de respiration, espace à usages ouverts...), avec un mobilier urbain facilement appropriable par les habitants.
- 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.

- Permettre l'implantation d'équipements ou 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).

La zone non bâtie :

- Privilégier une vocation agricole variée et de proximité (ex : maraîchage, jardin participatif, haie fruitière, ruches, poulailler...)

Les projets sur la frange agricole de l'avenue de l'Armée Leclerc devront se réaliser comme des projets d'ensemble : les espaces de culture, les lieux de vie et les logements devront se développer de manière intégrée. L'optique est de concilier l'espace urbain et les activités agricoles, de les faire interagir et de ne plus les opposer.

### Qualité environnementale et la prévention des risques

- La trame verte et bleue existante sera prolongée et les continuités biologiques maintenues.
- Réduire les impacts des voies qui desservent la ZAE sur la trame verte et bleue.
- Des espaces de récupération d'eaux de pluie seront créés dans les espaces verts et les espaces publics (bassins, noues, fossés, mares...). Des bassins de collecte et d'infiltration des eaux de ruissellement seront implantés.
- Les nouvelles voies d'accès aux logements par les terrains agricoles doivent être conçues dans son tracé, son éclairage, son emprise et son revêtement de manière à optimiser son intégration au site naturel.
- A échelle architecturale, un travail sur l'orientation et le dimensionnement des pièces permet de limiter les besoins énergétiques du logement (valorisation au maximum la partie sud du terrain, réflexions sur la disposition des pièces intérieures des constructions ...).
- Les logements ne devront pas être monorientés.
- Un travail sur les matériaux devra également être fait pour limiter l'effet d'ilôt de chaleur (travail sur albédo, perméabilité des revêtements des espaces extérieurs,... )

- L'emprise au sol des constructions ne doit pas être trop forte et permettre un écoulement des eaux de surface puisque le secteur est stratégique pour le ruissellement des eaux de pluie (en pente depuis Savigny-sur-Orge).
- Les projets ne devront pas amplifier les phénomènes de ruissellement, notamment vers la ZAE. Il devra être intégré une gestion des eaux pluviales sur la parcelle en favorisant l'infiltration, la réutilisation de l'eau de pluie, ...

#### Besoins en matière de stationnement

- L'emprise au sol des espaces de stationnement extérieurs sera réduite au maximum ou feront l'objet d'un traitement paysager (plantation, revêtement favorisant l'infiltration des eaux de pluie, ...).

#### Desserte par les transports en commun

- Les accès aux arrêts de bus (292 à l'est du site et 492 à l'ouest du site) du site seront facilités.

#### Desserte des terrains par les voies et réseaux

- Les deux impasses de la ZAE qui débouchent sur les terres agricoles pourraient être rejointes pour desservir les exploitations agricoles isolées. Afin de ne pas servir de voies de contournement pour les camions, la voie serait interdite à la circulation des camions. Une voie supplémentaire en sens unique pourrait relier cette nouvelle voie au projet Inventons la Métropole (arrière du projet), uniquement accessible aux engins agricoles, avec un revêtement pour éviter le passage des camions. Cette option permettrait d'éviter un trafic supplémentaire des engins agricoles sur l'avenue de l'Armée Leclerc, déjà étroite et saturée.
- La continuité et la perméabilité des espaces nouvellement créés devra être assurée avec les espaces existants :
  - › les espaces publics (rues, parcs, places...);
  - › la desserte déjà présente (routière, cheminements doux...).
- De façon générale, donner une place importante aux liaisons douces, en facilitant leur accès, leur continuité, leur lisibilité et leur sécurité.

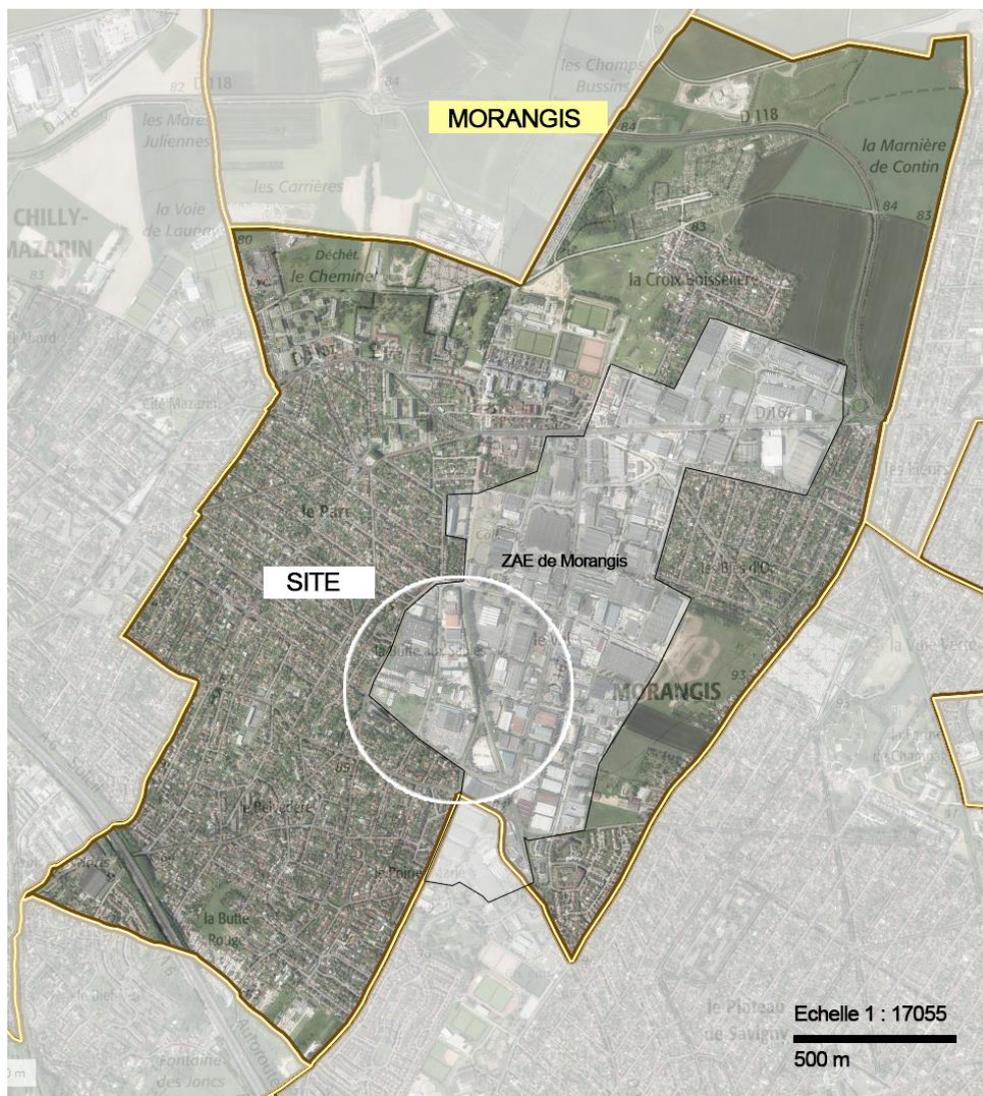
### 3. Zone industrielle - Les Sables

### 3.1. Les orientations du PADD concernant du secteur

HABITAT	
1. Accompagner la croissance de la population en répondant aux besoins des habitants et préservant le cadre de vie	Préserver le caractère et la morphologie des espaces urbains, notamment pavillonnaires, et le patrimoine communal.
	Travailler sur les franges et les transitions urbaines entre les zones résidentielles et d'activité (conflits d'usages).
	Privilégier des opérations de taille modérée (inférieures à 100 logements), en veillant sur les hauteurs, les typologies de logements, les ambiances des quartiers, etc.
	Maintenir une mixité sociale suffisante au sein des principales opérations de construction de logements.
	Accompagner la croissance de la population en adaptant les réseaux, développant les équipements et services, etc.
2. Répondre aux objectifs de production de logements imposés à la commune tout en maintenant la mixité sociale	Répondre aux objectifs de mixité sociale et atteindre 25% de logements sociaux dans la commune en 2025 : tenir un objectif de construction de 100 logements par an avec une part de 80% de logements sociaux.
3. Maîtriser l'évolution du tissu urbain communal : définir des secteurs de projet	Privilégier l'urbanisation dans les secteurs de renouvellement urbain : les franges de la ZAE et la transformation des friches industrielles vers du résidentiel.
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	
2. Accompagner la requalification de la zone d'activité économique	Reconcentrer la ZAE sur son centre en encourageant les projets de renouvellement du secteur Lavoisier / Descartes (accueil de programmes de logements)
	Encadrer le renouvellement urbain dans les nouveaux secteurs susceptibles d'accueillir de l'habitat afin de favoriser une recomposition du paysage urbain cohérente et harmonieuse

MOBILITÉ ET ÉQUIPEMENTS	
1. Développer les circulations douces en particulier jusqu'aux établissements scolaires et aux lieux de transports	Poursuivre le développement des liaisons douces, notamment la voie du Cheminet, permettant de créer un réseau de liaisons douces en particulier jusqu'aux établissements publics et aux lieux de transports.
2. Améliorer les déplacements et les transports en commun	Prévoir plus de places de stationnement pour les programmes de logements collectifs
3. Répondre aux besoins d'équipements	Répondre aux besoins d'équipements : une nouvelle école dans le secteur du carrefour de l'Europe avec des structures évolutives pouvant accueillir des équipements collectifs (culturels, associatifs, sportifs, etc.)
CADRE DE VIE, NATURE EN VILLE ET AGRICULTURE URBAINE	
1. Aménager une ville verte	Préserver les grands ensembles naturels de respiration et les corridors écologiques.
2. Inventer une agriculture urbaine pour Morangis	Limiter l'urbanisation des espaces naturels et agricoles de la commune.
	Créer un potager urbain pédagogique dans le secteur Sud de la ZAE.

### 3.2. Situation



PLAN Cadastral 2018 ; Section : E, G, K

Source : cadastre.gouv.fr ©2017 Ministère de l'Action et des Comptes publics

Situé sur la frange sud-Est de la ZAE de Morangis, le secteur d'OAP est bordé par un tissu pavillonnaire à l'Est et au Nord (vue 1). Constitué de vaste îlots, le secteur regroupe différents secteurs d'activités économiques (transport, travaux publics, immobilier, grands commerces...) en partie Nord et de l'habitat (Allée Lavoisier), une crèche et deux friches (vue 3) qui pourraient permettre l'accueil éventuel d'une école en partie Sud.

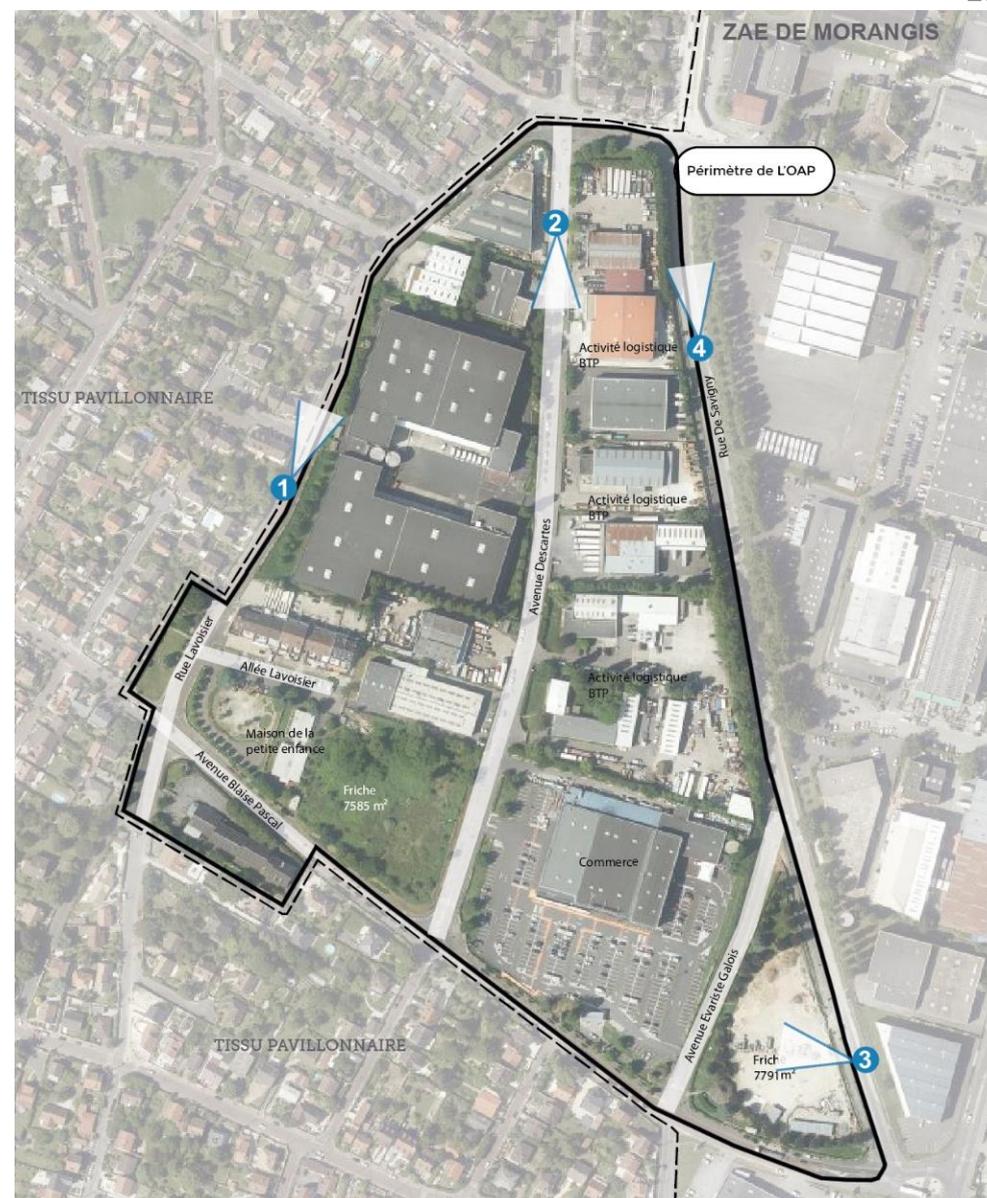
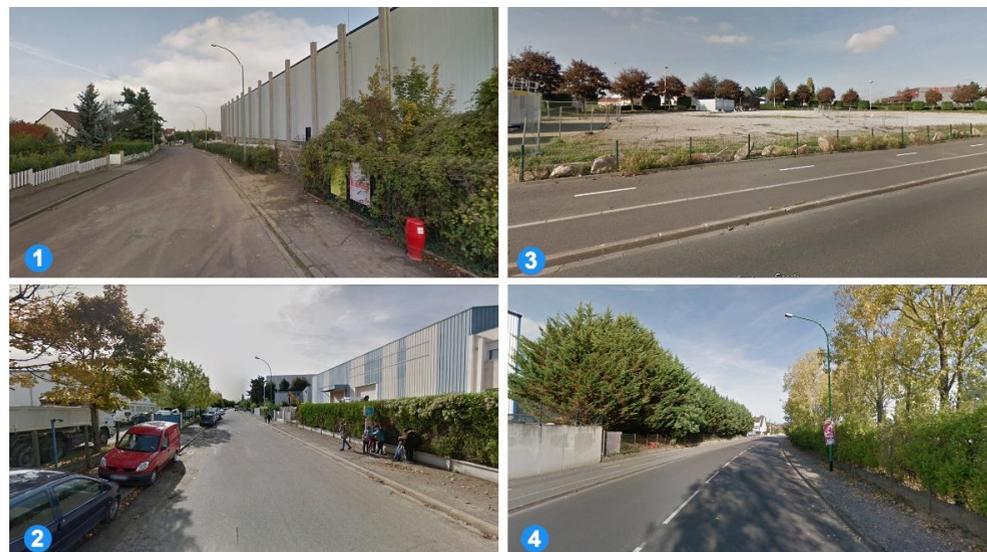
La limite entre la ZAE et le tissu pavillonnaire adjacent est très marquée, notamment rue Lavoisier où la transition en termes de hauteurs et de gabarits de bâtiments entre les pavillons individuels et le bâtiment « Iron Mountain » est abrupte (vue 1).

La circulation de la rue Savigny, de l'avenue Descartes et de la rue Lavoisier est saturée et majoritairement empruntée par des camions (vues 2 et 4) à destination de la ZAE. Aujourd'hui, le trafic et le stationnement sauvage des camions provoquent un sentiment d'insécurité, une rupture dans les continuités piétonnes et cyclables, notamment le long de l'avenue de Savigny (vue 4).

Il existe deux friches qui n'ont pas d'usage aujourd'hui et qui sont la propriété municipale : les parcelles OK 633, 635 dite « Descartes » (vue 3) et la parcelle OG 181 dite « Place de l'Europe ».

Le positionnement de la future école est en débat : sur la Place de l'Europe ou sur la friche Descartes. Ce positionnement doit être étudié selon une logique d'accessibilité et de sécurité des usagers.

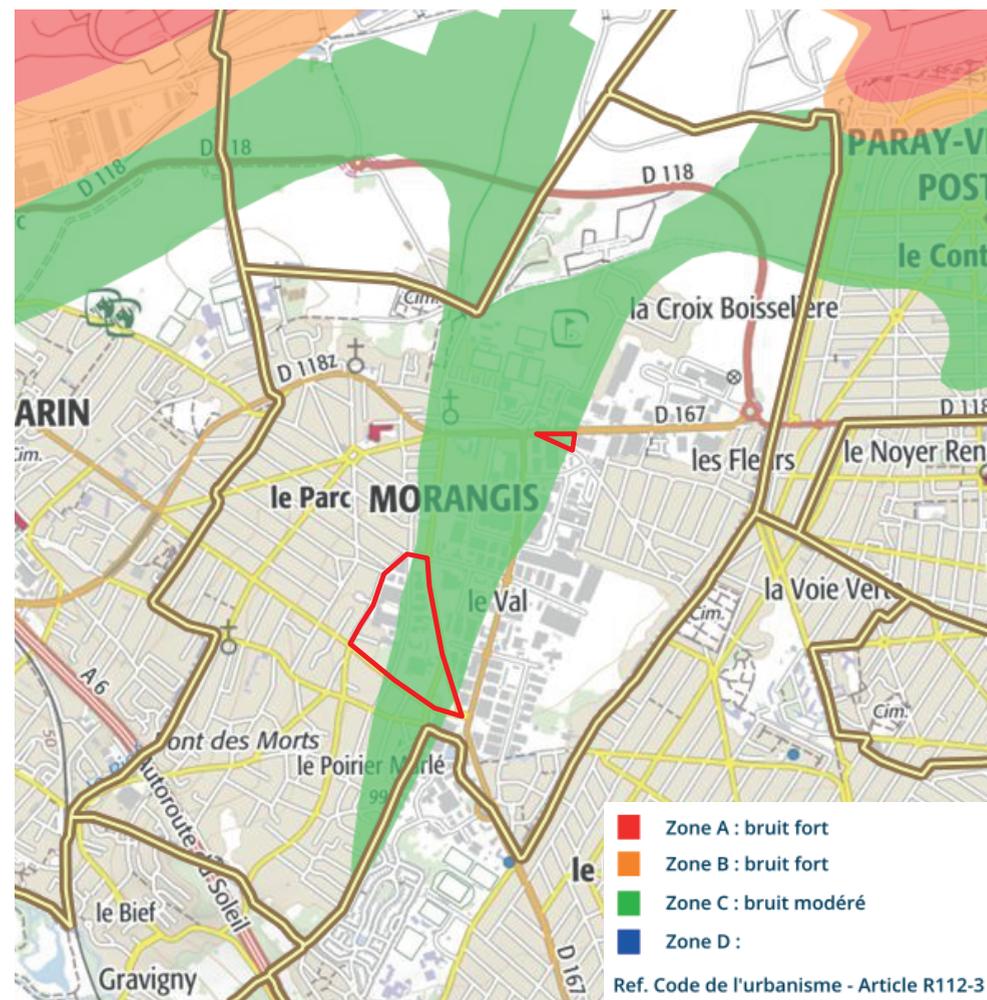
L'objectif de cette OAP est de faire muter harmonieusement une zone industrielle en un nouveau quartier à dominante d'habitat et de l'insérer dans le tissu pavillonnaire existant.



### 3.3. Les enjeux du secteur

- Redonner une vocation urbaine à l'avenue Descartes tout en conservant la mixité entre activités économiques et commerciales existantes et nouveaux logements.
- Trouver un équilibre entre la fonctionnalité du secteur (activités économiques) et la tranquillité du logement. Un travail sur les accès est nécessaire (dissocier les entrées des entreprises et celles des logements) pour minimiser au mieux le conflit d'usage entre vocation résidentielle et vocation d'activités du secteur. La sortie des logements ne doit pas se faire sur un axe routier majeur.
- Sécuriser le parcours des piétons et des vélos (vue 4) d'autant plus qu'environ 800 logements individuels et collectifs seront construits et une nouvelle école créée au Sud du secteur.
- Créer un lien ou gérer les interfaces entre des programmes de nature hétérogènes.

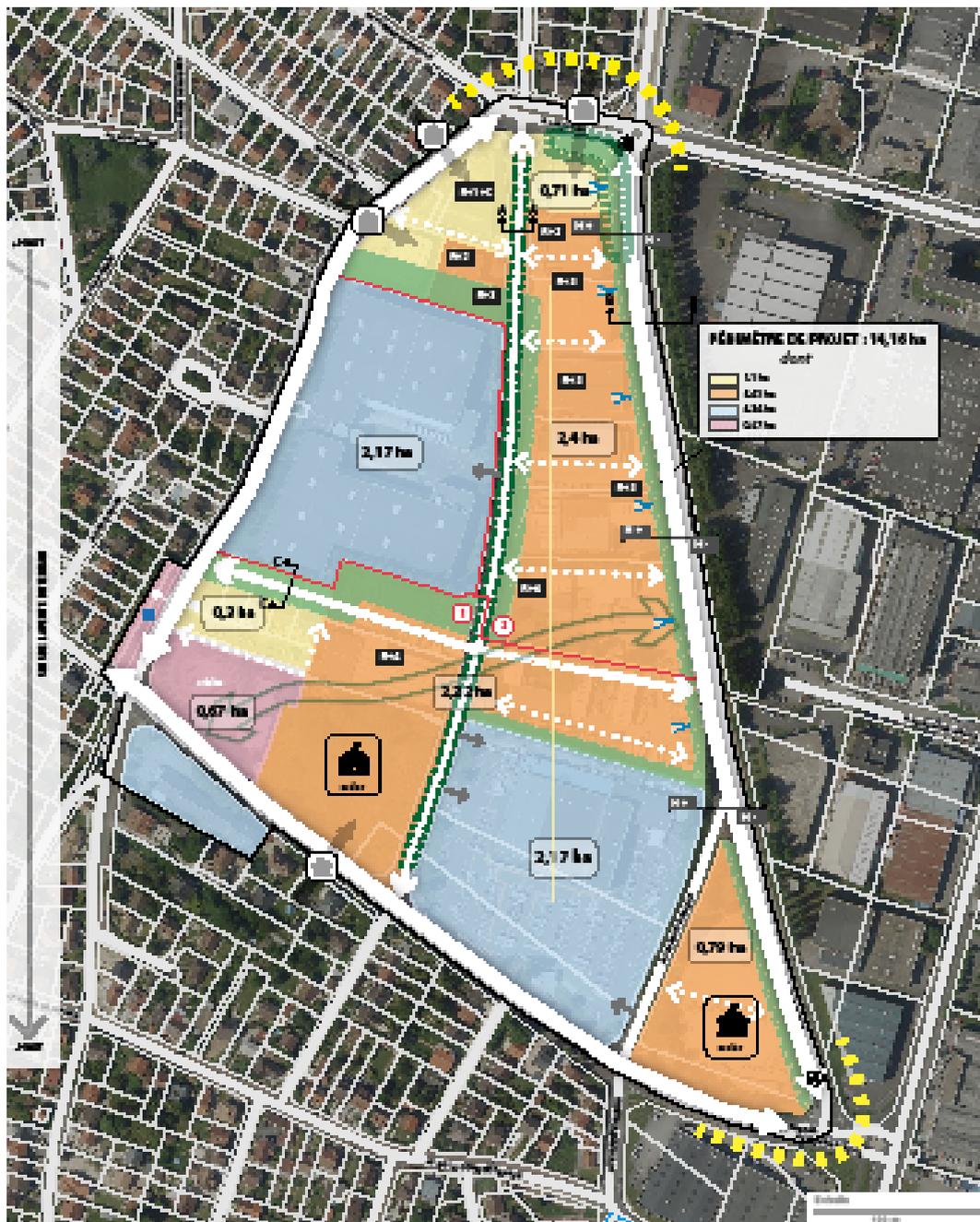
Le secteur se situe en partie dans la zone C du PEB d'Orly.



Un dossier de demande de délimitation d'un secteur de renouvellement urbain devra être réalisé pour permettre l'urbanisation à destination d'Habitat sur ce secteur.

Une étude pré-opérationnelle permettra d'affiner les orientations et principes d'aménagement du secteur des Sables.

### 3.4. Les orientations du secteur



— Périmètre de projet

① Phase(s)

#### Accès et desserte

➡ Voie principale à reconfigurer en voie double sens avec une chaussée bordée de trottoirs et de plantations

➡ Voie secondaire à sens unique (potentiellement en impasse) traitée en plateau mixte (emprise partagée : piétons, deux-roues, voitures)

➡ Voie d'accès existante, à préserver

⋯ Continuité douce à créer

#### Mixité fonctionnelle et sociale

■ Secteur à vocation économique

■ Secteur mutable, à vocation d'habitat individuel/maison de ville

■ Secteur mutable mixte, à vocation d'habitat collectif / équipement public

■ Secteur d'équipement public

#### Insertion architecturale est urbaine

⋯ Plantations d'arbres le long de la voirie

▨ Traitement paysager des interfaces (retrait végétalisé, frange arborée...)

⚡ Vues à préserver/créer

R+1 — R+3 Principe de gestion des hauteurs

H+ — H- Différence de niveaux au sol, à prendre en compte

🏠 Prise en compte du caractère résidentiel des abords et de l'existant

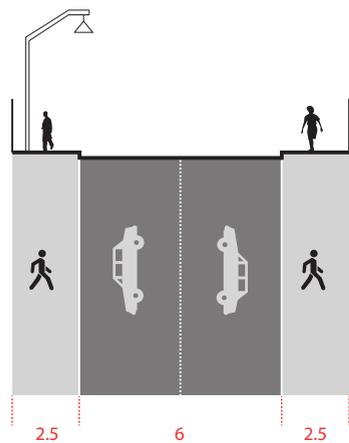
☀️ Lisibilité et qualité de l'entrée de quartier à améliorer

#### Qualité environnementale et prévention des risques

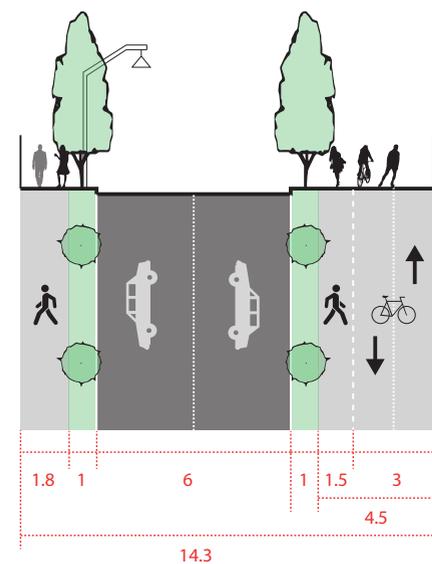
🌿 Espace vert à préserver, conforter ou créer

➡ Continuité verte et paysagère à créer

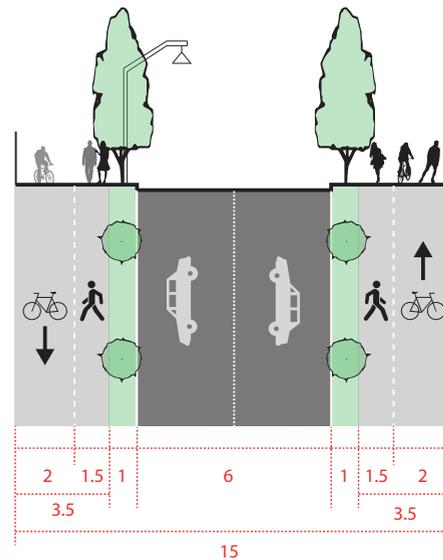
AA' Existant



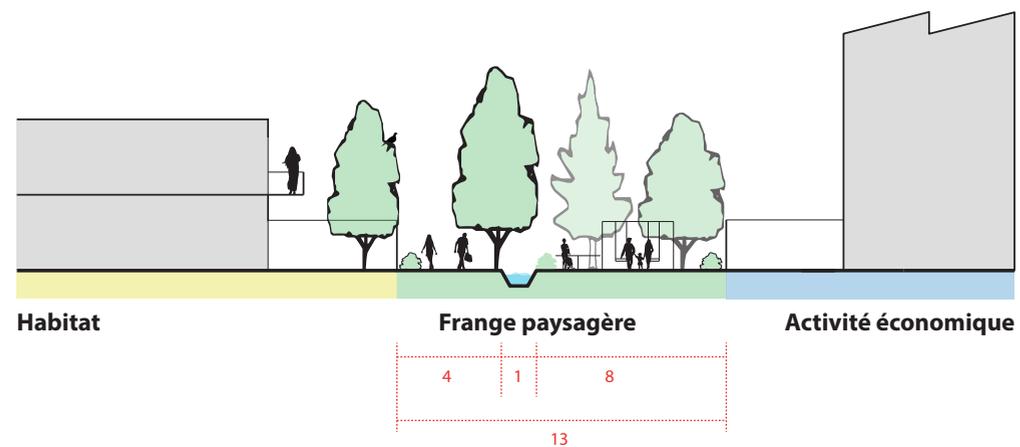
AA' Projeté



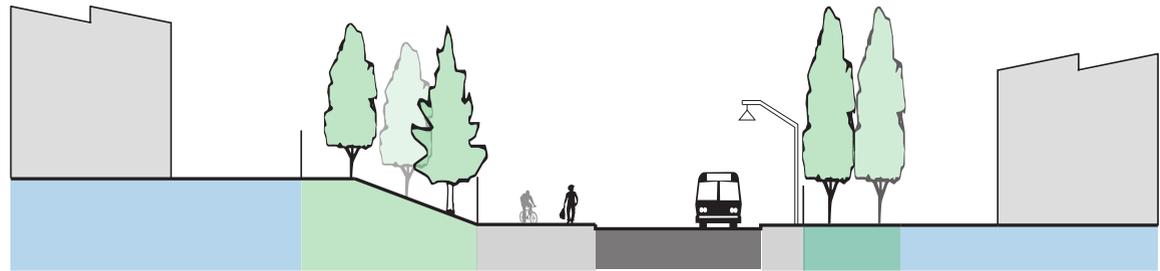
(AA' Projeté variante)



CC'  
Principe de gestion paysagère des franges



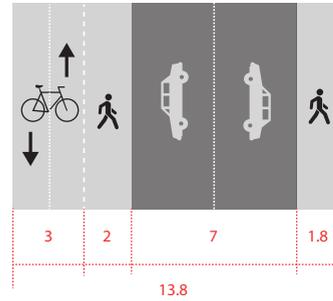
**BB' Existant**



Activité économique

Rue de Savigny

Activité économique



**BB' Projeté**

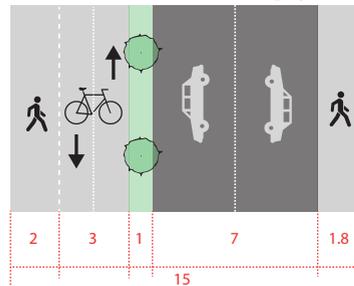


Habitat

Frange paysagère  
+ lien vers la piste cyclable

Rue de Savigny

Activité économique



### Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

- La transformation de la zone industrielle en nouveau quartier d'environ 800 logements sera progressive et répartie en deux phases :
  - › phase 1 : au Sud avec des logements essentiellement collectifs et un nouveau groupe scolaire ;
  - › phase 2 : au Centre (logements collectifs) et au Nord (logements collectifs avec des hauteurs plus basses et maisons de ville)
- L'intégration paysagère et fonctionnelle des nouveaux logements doit être soignée. Un équilibre doit être trouvé entre nouveaux logements et activités économiques et commerciales qui ne doivent pas muter (entreprise Iron Mountain, commerces). Cette intégration paysagère passe par un jeu sur des hauteurs raisonnables (R+4 maximum), des marges de recul et un travail paysager sur les franges (exemple coupe CC) en limite de parcelle pour éviter les conflits de voisinage entre activités économiques et logements. Espaces communs, ces franges peuvent accueillir des cheminements doux et du mobilier urbain (jeux pour enfants, bancs, ...).
- Comme le secteur surplombe la ZAE avec un dénivelé important, les vues seront favorisées vers les cœurs d'îlot ou les quartiers pavillonnaires et non vers la partie Est de la ZAE.
- L'entretien des futurs espaces verts doit être prévu dans le projet d'ensemble afin de trouver une logique économique viable et durable dans le temps.
- Un soin sur la qualité architecturale des projets sera apporté et notamment sur l'insertion des projets en lien avec la trame d'espace public.
- Des aménagements paysagers pour les espaces de stationnement seront prévus.

### Mixité fonctionnelle et sociale

- La vocation d'activités économiques et commerciales est en grande partie remplacée par une vocation à dominante d'habitat, hormis pour l'entreprise ancrée « Iron Mountain » et le pôle commercial de moyenne importance « Carrefour »
- Le secteur est privilégié pour répondre aux objectifs de construction de logements sociaux : 30% de logements sociaux en phase 1 ; 60% de logements sociaux en phase 2.
- Une gamme d'espaces extérieurs variés (de taille et de statut différents) sera proposée pour permettre à une pluralité d'usages de convivialité de s'installer (liés à l'habitat mais aussi à l'activité économique).
- Les espaces communs de convivialité seront positionnés en lien avec la trame d'espace public et les cheminements majeurs.
- Des cheminements doux, des espaces de respiration, des séquences d'accès au logement et aux entreprises de qualité seront proposés.

### Qualité environnementale et la prévention des risques

- La trame verte et bleu existante devra être prolongée et les continuités biologiques maintenues.
- Les espaces verts existants qui sont résiduels ou sans usages seront préservés et aménagés, notamment ceux situés aux franges des activités économiques et le long de la rue de Savigny (conservation d'une partie des sujets).
- Des espaces de récupération d'eaux de pluie seront créés dans les espaces verts et les espaces publics (bassins, noues, fossés, mares...) et les voiries seront traités pour favoriser leur porosité.
- 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 sera réduit
- Les parkings extérieurs feront l'objet d'un traitement paysager (plantation, revêtement favorisant l'infiltration des eaux de pluie, ...)

### Desserte par les transports en commun

- Les accès aux arrêts de bus (492) au nord et au sud du site seront facilités.

### Desserte des terrains par les voies et réseaux.

- Les modalités d'accès (camion, bus, vélo, voiture...) seront distinguées selon les besoins (stationnement ou non, stationnement PMR, bus, poids lourd, ...) des activités (habitat, activité économique et commerciale) afin d'offrir un maillage viaire fonctionnel et lisible.
- Une hiérarchie de voirie variée et adaptée doit être proposée : 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 :
- Une voie structurante plus large sera aménagée avec une chaussée bordée de trottoirs, de plantations, de pistes cyclables pour l'avenue de Descartes (exemple coupe AA)
  - › Les voies secondaires seront traitées en plateau mixte, soit une emprise partagée par les piétons, les deux-roues et les voitures
  - › Les voies tertiaires seront traitées potentiellement en impasse, en sens unique pour accéder aux cœurs d'îlots de logements...

Le travail de dimensionnement des gabarits de voirie permettra 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.

- Un maillage de mobilité douce est à développer et à raccorder au reste du maillage existant dans la commune (exemple coupe BB). Des passages pour les circulations douces devront être créés au cœur des nouveaux îlots de logements ainsi qu'aux franges paysagères. (exemple coupe BB).
- La continuité et la perméabilité des espaces nouvellement créés seront assurés avec ceux existants : publics (rues, parcs, places...) et la desserte déjà présente (routière, cheminements doux...).