

**Établissement Public Territorial  
Grand-Orly Seine Bièvre**



**COMMUNE DE  
ATHIS-MONS**

**PLAN LOCAL D'URBANISME**

**3. Orientations d'Aménagement et de Programmation**

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de  
l'Établissement Public Territorial Grand-Orly  
Seine Bièvre en date du XX

Le Président,

# I. L'avenue François Mitterrand

## **RAPPEL DES ORIENTATIONS DU PADD**

- > Accompagner le développement des transports en commun, dont le tramway 7
- > Maitriser et./ou accompagner le développement de l'urbanisation le long des grands axes de déplacements
- > Maintenir et encourager une diversité d'offre de logements au sein des nouveaux projets urbains tels que la Cité de l'Air, avenue François Mitterrand (...)
- > Anticiper et accompagner le renouvellement urbain autour des futurs arrêts du tramway : création de logements, de commerces et de stationnement etc.
- > Développer l'activité commerciale, artisanale, tertiaire et de services notamment le long de l'Avenue François Mitterrand
- > Adapter ou permettre l'adaptation des équipements pour répondre aux besoins des athégiens

## Contexte et état initial

### **Contexte et état initial**

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 le pôle multimodal de la gare de 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, l'avenue François Mitterrand 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 modes actifs.



Bords de la RN7 – CITY Linked

A noter que le secteur de l'avenue François Mitterrand 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 l'avenue pour les années à venir (20 à 110 élèves en maternelles soit 3 classes et 40 à 90 élèves en élémentaire, soit 9 classes). Il apparaît donc nécessaire, dans le cadre des futures mutations le long de l'axe, d'anticiper le renforcement de l'offre scolaire existante. La ville avait initialement identifié trois sites pour la construction du groupe scolaire. Au regard des capacités de mutation du secteur (faible densité, maîtrise foncière), des conditions d'accessibilité (en lien avec le futur tramway), et la proximité aux secteurs connaissant les besoins les plus prégnants, le site de la rue de la Pointe a été choisi.

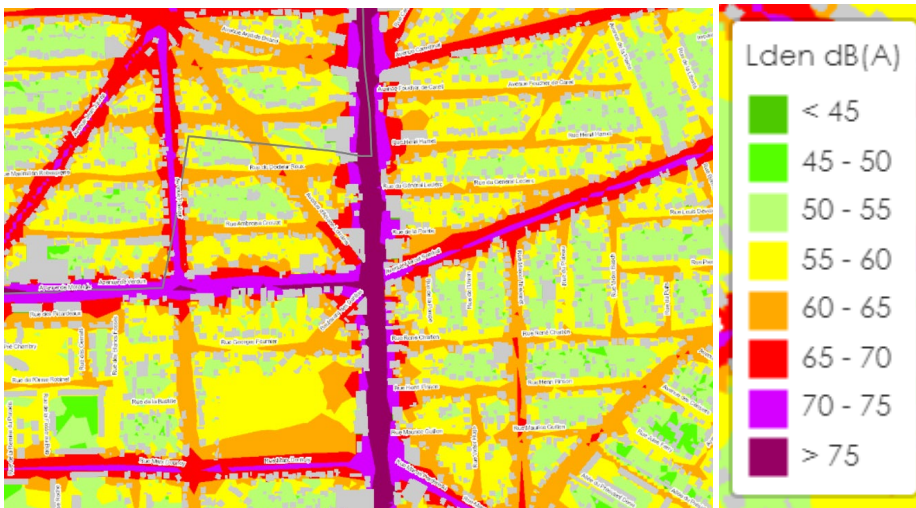
Au sein des documents supérieurs, en premier lieu le SDRIF, la mutation de l'avenue François Mitterrand est prévue dans une logique de densification. Le PLU en vigueur prévoit ainsi une mutation vers des formes urbaines plus compactes, ce qui a permis, durant les dernières années, à des constructions 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 l'avenue.

La présente OAP prévoit ainsi de maîtriser le rythme de densification le long de l'axe, en recherchant davantage de cohérence urbaine et en permettant, par un traitement multiscalair, de permettre des aérations ponctuelles des tissus, ainsi que la création d'une offre résidentielle diversifiée.



*Bords de l'avenue François Mitterrand – CITY Linked*

L'avenue François Mitterrand connaît des enjeux de pollutions divers, notamment liés à l'intensité du trafic routier. En effet, l'axe apparaît comme particulièrement bruyant (les niveaux s'échelonnant entre 50 et plus 75 dB(A)), amenant à des enjeux de pollution atmosphérique plus importants que sur le reste de la commune, bien que relativement limités (concentration annuelle moyenne de dioxyde d'azote de 35 à 45  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , 10 à 15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour les particules fines, soit un indice global de qualité de l'air moyen). Prévoyant une nouvelle offre résidentielle ainsi que la constitution d'un équipement scolaire, l'ensemble de l'OAP entend mettre en œuvre différents dispositifs à même de limiter l'exposition des populations aux pollutions issues du trafic routier.



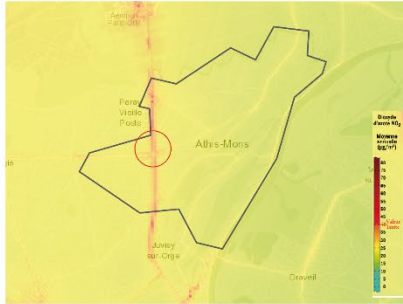
Source : Bruitparif

Indice global de la pollution de l'air  
Source : Airparif - 30/08/2022

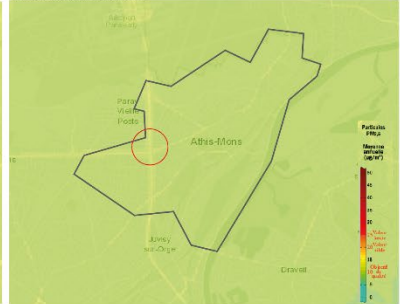


Réalisation : CITY Linked

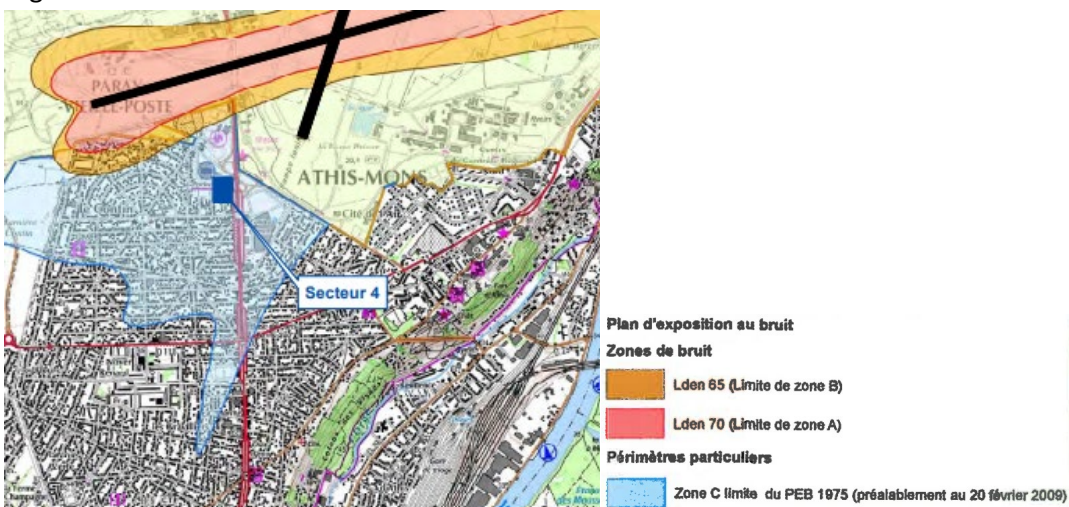
Concentration de NO2 en 2021  
Source : Airparif - 30/08/2022



Concentration de particules fines en 2021  
Source : Airparif - 30/08/2022



Au-delà du trafic routier, le site est inscrit dans la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) Paris-Orly de 2012, limitant fortement la constitution d'une nouvelle offre résidentielle, mais permettant l'accueil d'équipements publics ou collectifs (pour la zone C, la gêne sonore est considérée comme plus modérée, avec une courbe d'indice Lden 55). De plus, il est nécessaire de rappeler que le site est situé en dehors de la zone dite de gêne plus modérée du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aérodrome Paris-Orly. Là encore, l'aménagement du site s'attache à réduire l'exposition des populations à ces nuisances sonores, et ne pourra être effectué qu'à la suite de l'inscription d'un nouveau secteur de renouvellement urbain au sein du PEB, conformément au règlement de ce dernier.



Source : PEB Paris Orly

Enfin, une partie du site couvert par l'OAP, et tout particulièrement devant accueillir l'équipement scolaire, connaît la présence d'un site classé en tant que BASOL (ancien site industriel et activité de services), à savoir une ancienne station-service, en activité à partir de 1932. L'aménagement du site prévoit donc des dispositifs



## Orientations d'aménagement

### 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. 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 fraîcheur permettant de lutter contre les îlots 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.



*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

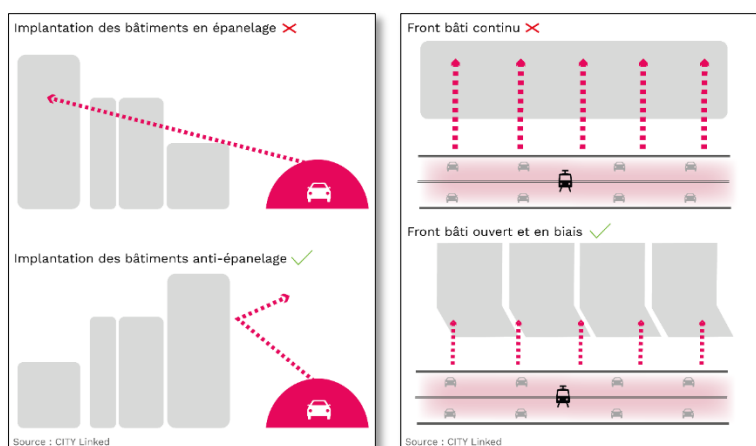
- Œuvrer pour des niveaux de performances énergétiques ambitieux au sein des nouvelles constructions. Privilégier les matériaux bas carbone, bio-sourcés et issus du réemploi pour la

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.

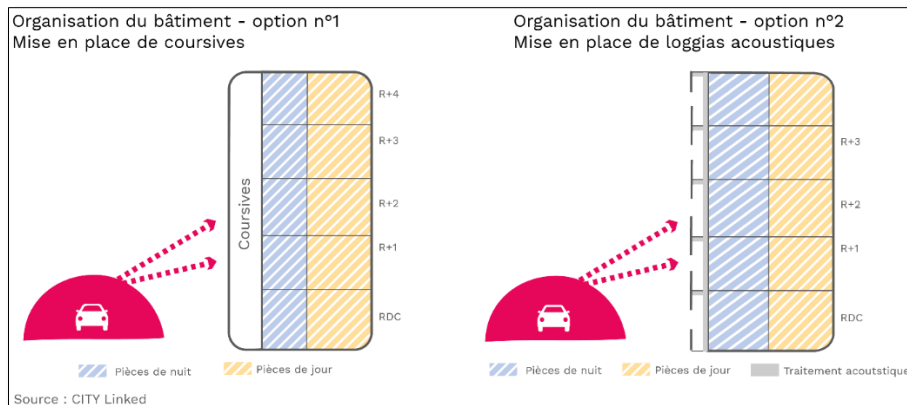
## Promouvoir un parc de logements et d'équipements pour les athégiens

- 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 connaîtront un recul par rapport à la voie, afin de réduire tant que possible l'intensité des nuisances sonores perçues par les habitants.

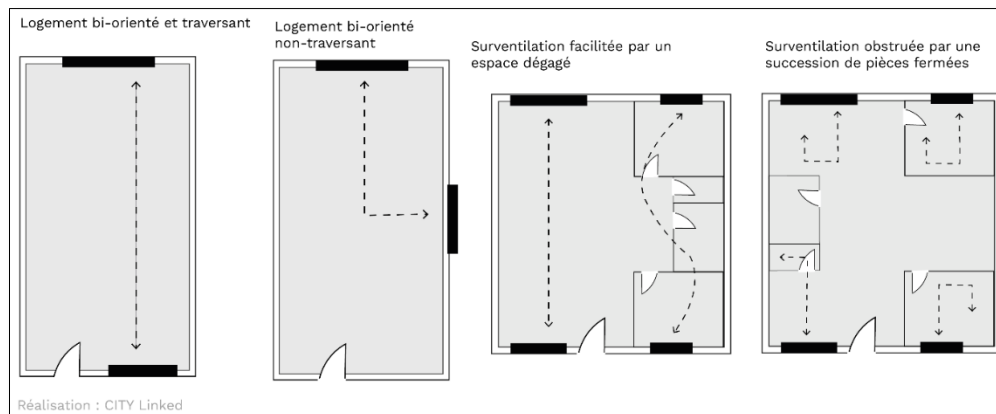


- Développer une offre d'habitat individuel groupé, dans une logique d'accession à la propriété pour les ménages, et permettant de constituer une transition qualitative avec les quartiers pavillonnaires situés en retrait de l'axe. Ces logements seront situés en cœur d'îlot, afin de connaître une moindre 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.
- 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'îlots.**

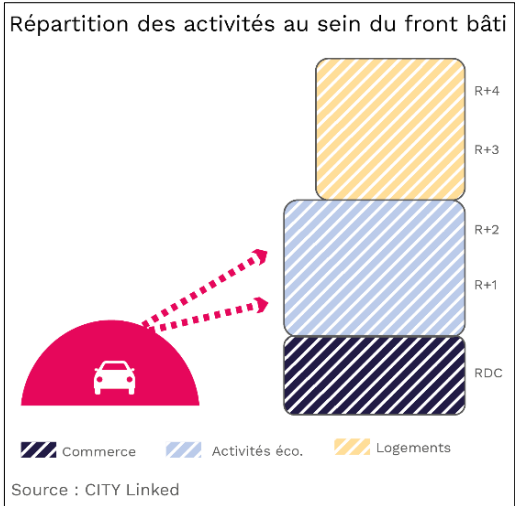


- Faire en sorte que les logements bénéficient, dans la mesure du possible, d'une bi-orientation, ou soient traversants, et si possible sans obstacles entre les différentes aérations, afin de permettre une bonne ventilation des pièces. Une attention devra être portée à la circulation des vents, afin 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 privilégiés 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 îlots, 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.

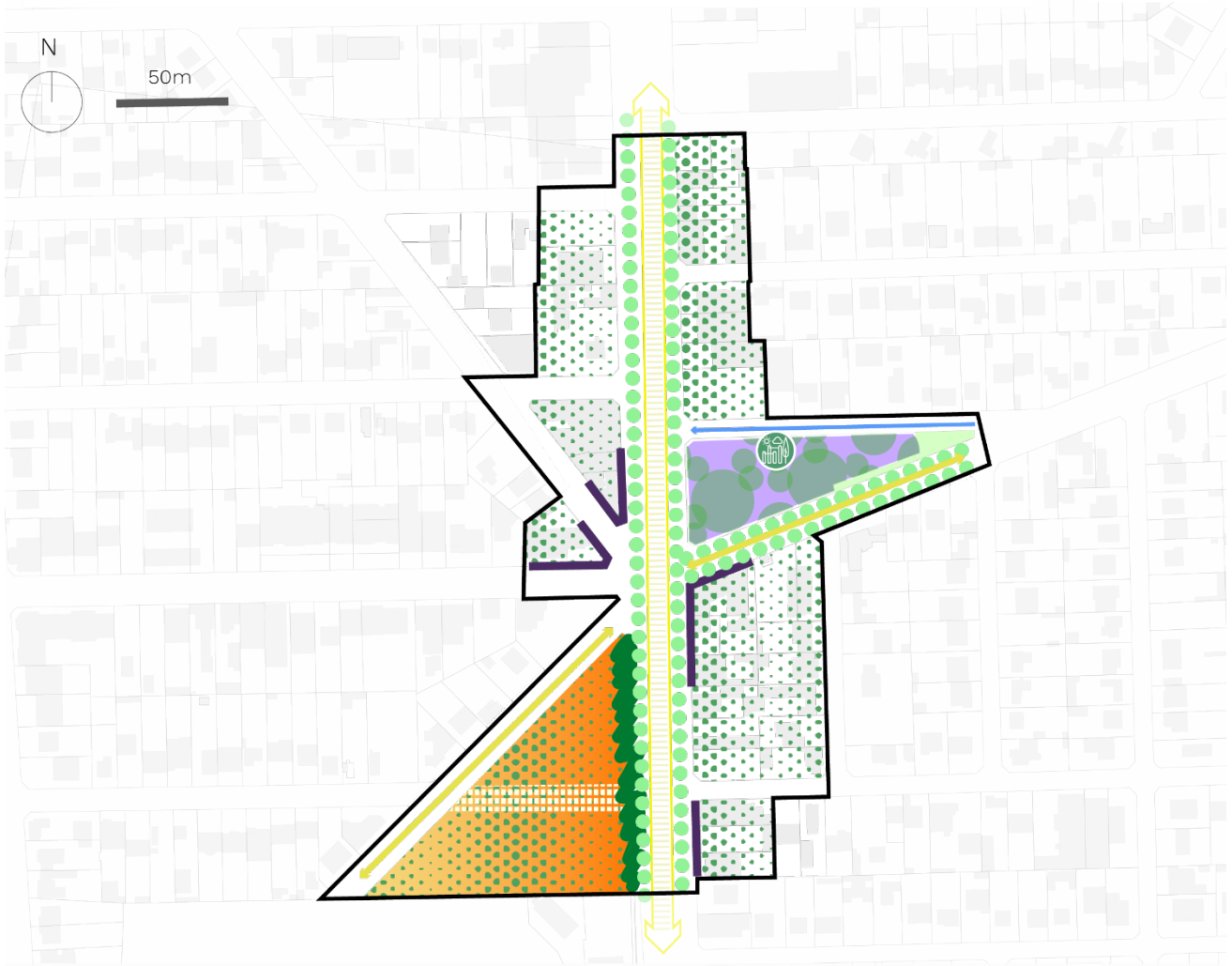
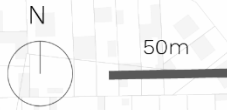


GRAND  
CORLY  
SEINE  
SAUVRE

# OAP Avenue François Mitterrand

Modification n°5

CITY  
LINKED



▭ Limites de l'OAP

### Améliorer le cadre de vie et l'environnement

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

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

- Créer une nouvelle offre résidentielle avec une densité atténuée en fond d'îlot
- Proposer une offre en équipement scolaire (maternelle et primaire)
- Penser une toiture-terrasse au groupe scolaire pour bénéficier d'un vaste espace extérieur
- Offrir un espace extérieur conçu sur le principe des cours oasis

### Articuler emplois, déplacements et développement économique

- Développer des rez-de-chaussées actifs à l'alignement
- Favoriser les liaisons piétonnes
- Offrir des liaisons piétonnes au sein des îlots
- Permettre le bon fonctionnement de l'établissement avec un accès dédié à la livraison

## II. La Cité de l'Air

### **RAPPEL DES ORIENTATIONS DU PADD**

- > Maintenir et encourager une diversité d'offre de logements au sein des nouveaux projets urbains tels que la Cité de l'Air (...)*
- > Favoriser les connexions entre les quartiers par le renforcement des liaisons douces pour desservir les principaux équipements*
- > Adapter ou permettre l'adaptation des équipements pour répondre aux besoins des athégiens*
- > Accompagner et inciter à la réhabilitation des copropriétés dégradées*
- > Lutter contre l'insalubrité sur le territoire*

### Contexte et état initial

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 apparaît 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 mai 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.



*Paysage de la Cité de l'Air – CITY Linked*

## **Orientations 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 îlots de fraîcheur, 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 architecturale de la Cité de l'Air, à travers ses formes pavillonnaires peu denses et fortement végétalisées, et engager des démarches de réhabilitation. Ces dernières devront veiller à ne pas porter atteinte à la qualité paysagère et architecturale du quartier.

### **Articuler emplois, déplacements et développement économique**

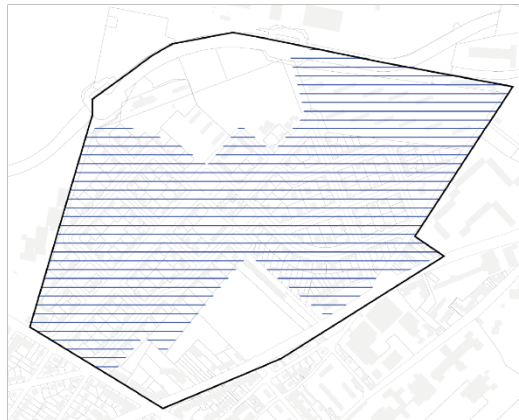
- Proposer des axes de liaisons internes et vers l'extérieur agréables pour tous les modes.
- Veiller à une desserte qualitative du quartier, notamment en matière de lignes de bus.

- 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).

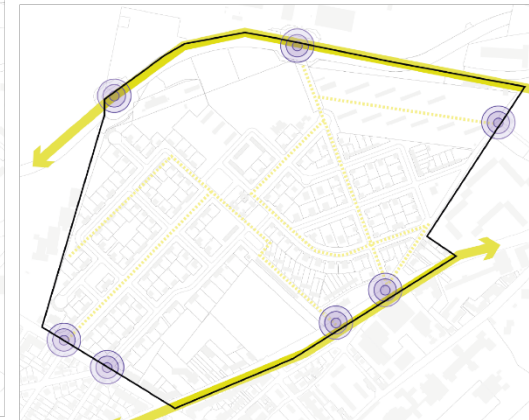
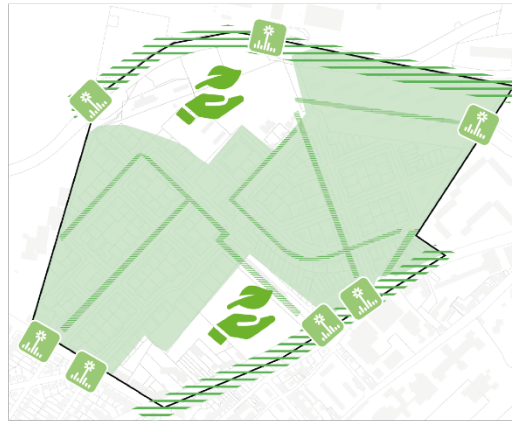


# OAP Cité de l'Air

## Modification n°5



□ Limites de l'OAP



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

- Préservation de l'identité architecturale et paysagère de la Cité de l'Air et réhabilitation des pavillons dégradés

### Améliorer le cadre de vie et l'environnement

- Valorisation de la trame verte secondaire au sein des coeurs d'îlots
- Fixation de niveaux de végétalisation importants dans les secteurs d'équipements publics
- Proposer un aménagement paysager végétalisé pour les carrefours
- Accompagner les axes de liaisons d'aménagement paysagers végétalisés

### Articuler emploi, déplacements et développement économique

- Veiller à la fluidité des liaisons structurantes
- Veiller à la fluidité des liaisons internes
- Apaisement et sécurisation des principaux carrefours



100m