

Orsay

Révision du Plan Local d'Urbanisme

4. Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P.)



Révision approuvée par délibération du 11 mars 2024

Préambule	3
Rôle des Orientations d'Aménagement et de Programmation.....	4
OAP par secteur	5
A/ Le secteur du Guichet	6
B/ Le secteur du centre-ville	10
C/ ZAC de Moulon (issue de la mise en compatibilité du PLU menée par l'Établissement Public Paris-Saclay en date du 27/07/2014)	18
D/ Secteur du projet urbain de Corbeville (issue de la mise en compatibilité du PLU menée par l'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay)	35
OAP Thématiques	45
E/ La Trame Verte et Bleue	46
F/ Circulations douces	50
G/ Valoriser et préserver le patrimoine bâti	52
H/ Soutenir la vitalité commerciale.....	54

Préambule

Rôle des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Conformément à l'article L.151-6 du code de l'urbanisme en vigueur au 25 août 2021, le PLU comporte des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Conformément à l'article L.151-7, ces orientations peuvent notamment :

- ✚ Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- ✚ Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- ✚ Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- ✚ Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- ✚ Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports ;
- ✚ Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition.

Le PLU d'Orsay fait le choix d'inscrire :

1/ Des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- ✚ Le Guichet ;
- ✚ Le Centre-Ville avec l'îlot de la Poste, le site de l'hôpital et le secteur gare ;
- ✚ La ZAC de Moulon issue de la mise en compatibilité du PLU menée par l'Etablissement Public Paris-Saclay en date du 27/07/2014 ;
- ✚ Le secteur du projet urbain de Corbeville (issue de la mise en compatibilité du PLU menée par l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay en date du 04/12/2019).

2/ Des orientations d'aménagement et de programmation thématiques relatives aux objectifs suivants :

- ✚ Conforter la trame verte ;
- ✚ Développer les liaisons-plateaux-vallée pour les modes actifs ;
- ✚ Valoriser et préserver le patrimoine bâti ;
- ✚ Soutenir la vitalité commerciale.

OAP par secteur

A/ Le secteur du Guichet

Présentation :

Le secteur de l'OAP du Guichet concerne une bande du territoire qui se trouve à l'Ouest de la RN118, de part et d'autre de la gare du même nom, en particulier au Nord. A proximité à la fois de la gare RER et du plateau de Saclay en pleine mutation, ce secteur subit actuellement une forte pression foncière.

Il accueille un patrimoine bâti qui marque l'histoire et la configuration des lieux, mais également des infrastructures et des équipements importants avec la présence de la gare RER du Guichet associée à une gare routière ainsi qu'une offre de stationnement en conséquence. Si le secteur est avant tout résidentiel, avec du logement individuel et la présence de logements collectifs, il s'ouvre aussi sur une petite centralité commerciale aux abords de la gare et comprend une école et une crèche.

Objectifs de l'OAP :

Face aux pressions que subit ce secteur et aux opérations déjà en cours, il apparaît nécessaire d'accompagner la mutation qui s'amorce, tout en conservant certaines caractéristiques du site et le patrimoine bâti existant. La gestion de l'eau présente une sensibilité sur ce secteur et devra faire l'objet d'une attention particulière à l'occasion des projets d'aménagement et de construction.

L'évolution de ce secteur est importante pour que la population présente et à venir puisse pleinement profiter à la fois de la présence de la gare du Guichet et de la proximité du plateau de Saclay. L'enjeu est notamment de conforter le pôle gare. A ce titre, seront recherchés la fonctionnalité des équipements liés aux déplacements (gare RER, gare routière, parc de stationnement...) ainsi que l'intermodalité et les cheminements pour les modes actifs. Le secteur pourrait à terme accueillir une station de transport par câble permettant d'accéder au plateau de Saclay. Une opération ponctuelle pourrait ainsi être prévue à l'Ouest de la rue Louise Weiss.

Sur le reste du secteur de la rue de Versailles, il s'agira de préserver la composition urbaine historique en limitant les évolutions du tissu urbain existant.

Chaque mutation d'importance devra faire l'objet d'une concertation approfondie avec les riverains immédiats d'une part et l'ensemble des habitants du quartier d'autre part. Cette concertation aura pour objectif la recherche de la meilleure insertion du projet dans le quartier.

Programmation / Aménagement :

Entre préservation et anticipation des évolutions, le secteur doit permettre la réalisation d'un certain nombre d'aménagements et de programmes :

Constructions / renouvellement

- Accueillir ponctuellement et uniquement sur certains secteurs des opérations de mutation des îlots avec la réalisation d'aménagement et/ou de constructions.
- Préserver le patrimoine bâti.
- Conforter la centralité commerciale générée par la gare en permettant son développement/renouvellement.
- Valoriser le foncier, notamment occupé par du stationnement en surface avec la création éventuelle d'un parc de stationnement en structure, tous modes, au nord de la gare routière.

- Respecter les normes d'isolation acoustique pour les nouvelles constructions impactées par les nuisances sonores des infrastructures de transports terrestres.

Maillage et stationnement

- Aménager l'espace public en faveur des piétons et des cycles, créer des cheminements pour ces modes actifs notamment en rabattement vers les transports en commun et permettre des liaisons améliorées avec le plateau de Saclay.
- Prévoir l'aménagement d'un éventuel passage pour piétons entre la gare RER et la gare routière, permettant de connecter les quais des deux gares et de sécuriser les usagers qui réalisent la correspondance.
- Maintenir voire développer l'offre de stationnement notamment par la construction d'un parc de stationnement en structure, tous modes, au nord de la gare routière.
- Accueillir à moyen-long terme une station de transport par câble, si ce type d'équipement est retenu.







Paysages, biodiversité et ambiances urbaines

- Préserver les zones humides localisées au sein des jardins des parcelles situées au Bourbier, entre la rue de Versailles et la RN118.
- Réaménager l'espace public, notamment pour améliorer le confort et la place du piéton dans la ville et valoriser les placettes, les aires de jeux et les entrées d'équipements publics : végétaliser et planter, accroître la place des modes actifs, et aménager des trottoirs confortables.
- Favoriser une trame verte Nord-Sud pour accompagner les cheminements actifs depuis le quartier du Fond du Guichet en direction notamment de la gare routière et de la gare RER.
- Favoriser la mise en place d'une trame verte Nord-Sud qui deviendrait le support de cheminements actifs depuis le quartier du Fond du Guichet en direction notamment de la gare routière et de la gare RER.
- Tenir compte des paysages et des vues sur les coteaux.
- Composer et concevoir les nouvelles opérations en tenant compte de la topographie et des problématiques liées au fonctionnement hydraulique général du vallon et en particulier aux impacts des crues de ruissellement.



Légende du document graphique

 Périmètre d'OAP












Vocation

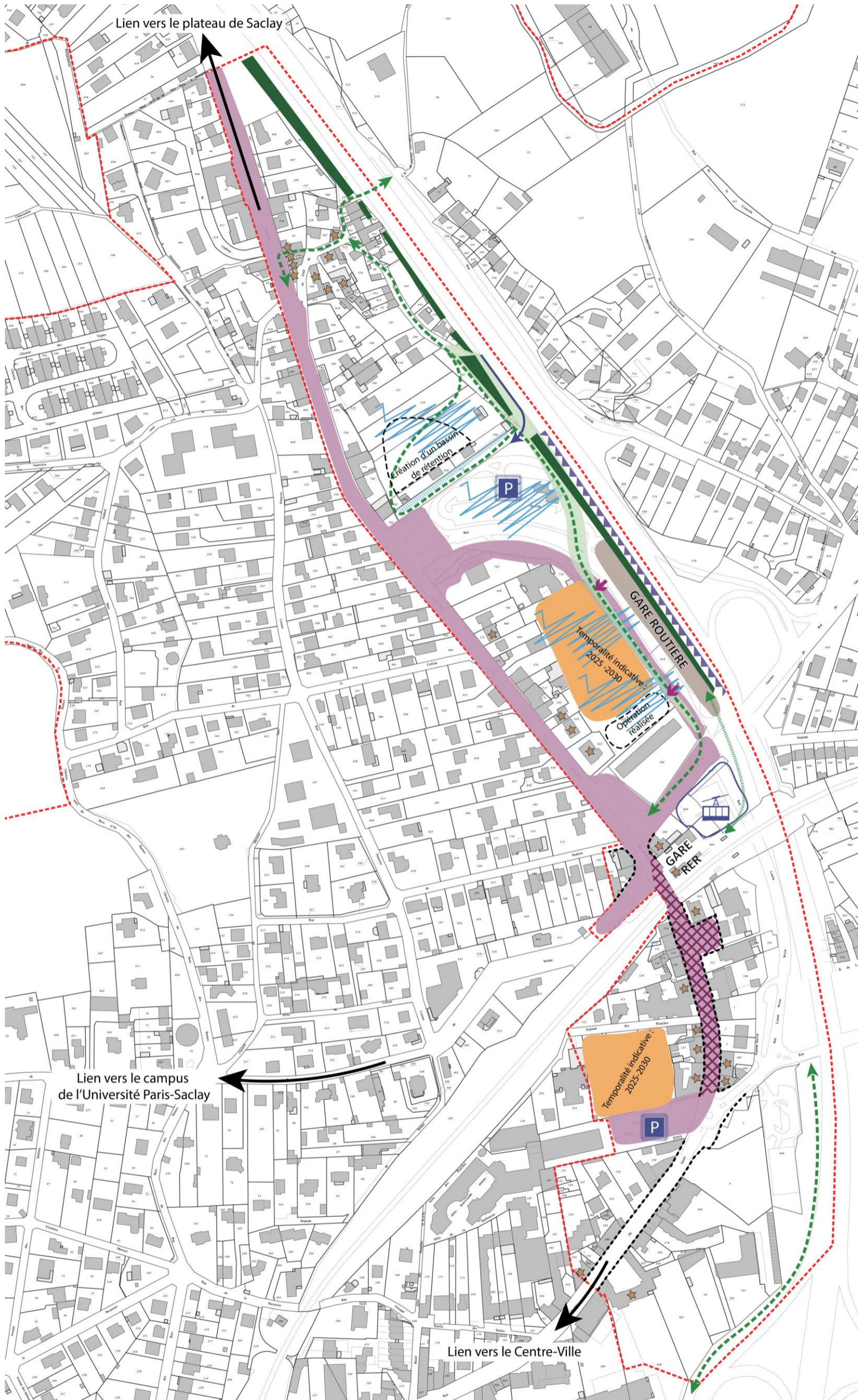
- Linéaire commerçant à maintenir ou à développer
-  Espaces de mutation potentielle
-  Création d'une façade en recul de 5 mètres avec végétalisation/plantations à l'avant
-  Trame verte dans laquelle s'inscrivent les cheminements actifs (espaces paysagers, plantations ponctuelles...)
-  Création/renforcement d'une barrière végétale
-  Gérer la présence d'eau en sous-sol
-  Construction patrimoniale à préserver

Espace public

-  Réaménagement de l'espace public (vocation paysagère et privilégier le piéton)
-  Donner une place prépondérante au piéton en minimisant celle de la voiture (piétonisation partielle)

Maillage / Stationnement / Mobilité

-  Parc de stationnement relais à développer en silo
-  Accueil potentiel d'un arrêt de transport par câble
-  Reconfiguration du parc de stationnement en structure tout en conservant a minima la capacité actuelle
-  Gare routière à adapter à la reconfiguration des lieux, si nécessaire
-  Sortie de RN 118 à étudier
-  Gestion de l'interface avec la RN118
-  Accès privilégiés des véhicules
-  Principe de connexions pour les modes actifs 
-  Connexion complémentaire possibles pour les modes actifs 



B/ Le secteur du centre-ville

Présentation :

L'OAP du centre-ville est une OAP multisite concernant à la fois l'îlot de la poste en hyper-centre, la rue Archangé et ses abords), le site de l'hôpital dont la mutation à plus long terme est à envisager, le secteur de la gare et le secteur de l'avenue Saint-Laurent. Plus particulièrement, le renforcement des liens entre la gare et le centre-ville commerçant doit être recherché.

Ces secteurs sont localisés sur un espace restreint et l'évolution de chacun des sites influencera celle des autres.

Objectifs :

Bien desservi par les infrastructures de transport, le centre-ville est attractif tant pour des logements que pour des activités économiques, des services et des équipements d'intérêt collectif. Le centre-ville doit rester un pôle actif en maintenant un niveau d'emploi important en complément d'un renforcement de l'offre résidentielle.

Ces mutations sont l'occasion de repenser et de redéfinir la place de l'espace public en centre-ville en y associant le patrimoine bâti et végétal préexistant ainsi qu'en créant à terme un ensemble de places et de placettes offrant des lieux généreux pour l'animation du centre-ville. L'objectif est de repenser un centre-ville privilégiant le chaland, les déambulations commerciales et culturelles ainsi que la promenade, la flânerie et l'échange citoyen. Une volonté forte est de végétaliser ces places et placettes très minérales, de réduire les îlots de chaleur et d'améliorer le paysage urbain en multipliant les plantations d'arbres ou d'arbustes.

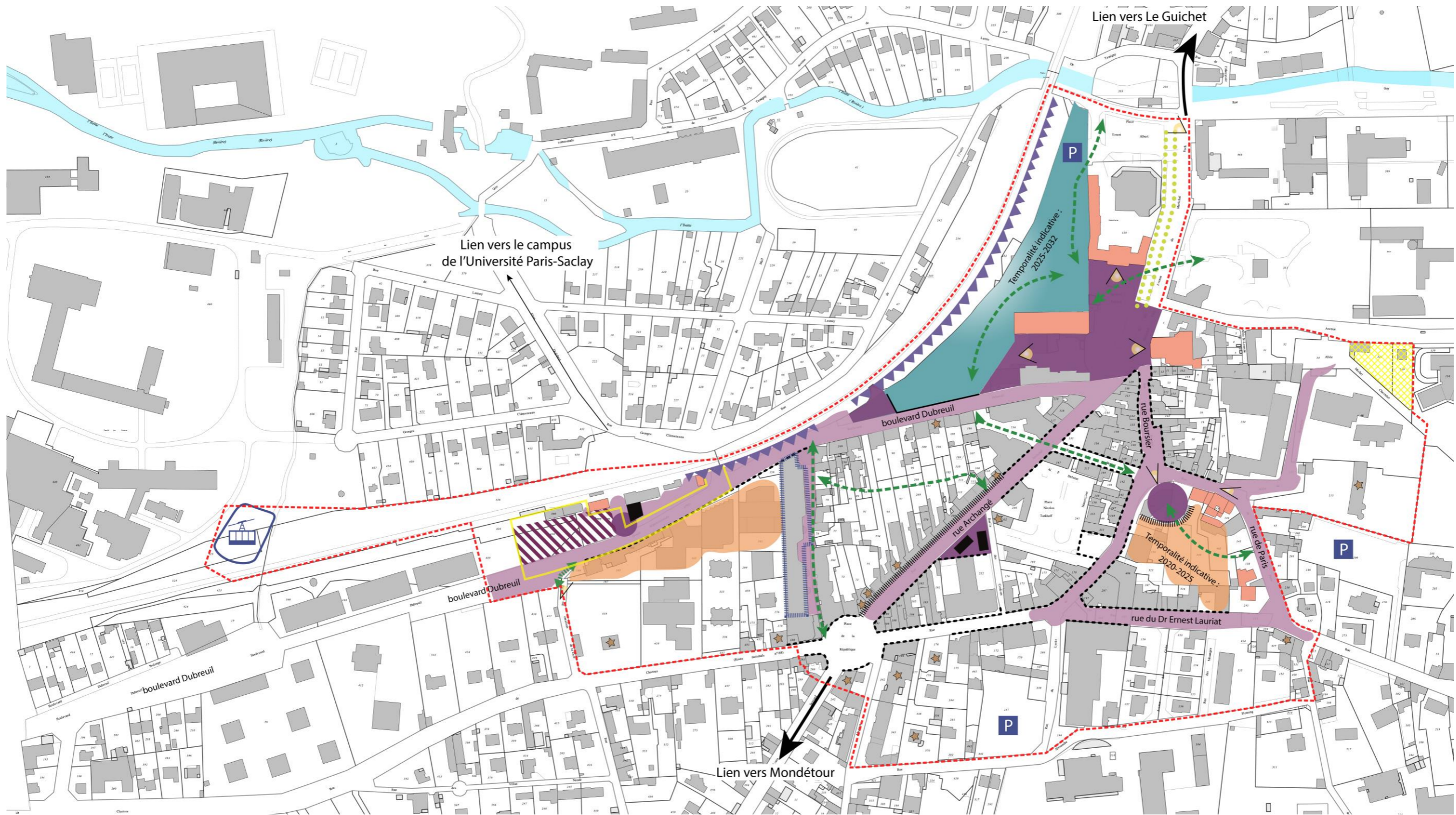
L'enjeu est alors d'articuler les différents secteurs qui composent le centre-ville. Les cheminements et déplacements des cycles et des piétons devront être facilités et leurs parcours réduits.

Chaque mutation d'importance devra faire l'objet d'une concertation approfondie avec les riverains immédiats d'une part et l'ensemble des habitants du quartier d'autre part. Cette concertation aura pour objectif la recherche de la meilleure insertion du projet dans le quartier.

Une densité moyenne de 90 logements à l'hectare est visée par cette OAP.

Légende du document graphique

	Périmètre d'OAP	Espace public		Réalimentation de l'espace public : sécurisation, accroître la place des modes actifs, plantations/végétalisation ...
	Périmètre de l'étude du pôle gare		Places, espaces publics à créer ou à réaménager	
Vocation			Double alignement d'arbres à préserver	
	Reconfiguration des îlots à vocation dominante de logements	Maillage / Stationnement / Mobilité		
	Linéaires commerçants à maintenir ou développer		Retructuration de la gare routière	
	Rez-de-chaussée à dynamiser/animer		Hypothèse de création d'un parc de stationnement en ouvrage à l'échelle de l'îlot	
	Valoriser les perspectives sur les éléments patrimoniaux		Lisibilité du parc de stationnement à améliorer pour optimiser le stationnement dans le quartier	
	Bâti à démolir		Gestion de l'interface avec le RER	
	Reconfiguration de l'îlot, à vocation mixte : activités économiques, logements, services/équipements		Principe de connexion pour les modes actifs 	
	Edifice patrimonial à mettre en valeur		Principe de cheminements piétons (escaliers), à conserver ou à créer	
	Autre construction patrimoniale à préserver		Hypothèse de création d'un parc de stationnement mutualisé	
	Périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global			



B1 – L'îlot de la Poste

Temporalité indicative : 2020-2025

L'îlot de la poste est un secteur d'environ 7 500 m², regroupant à la fois un bâti divers dont la préservation totale ou partielle est en cours de définition avec les Orcéens dans le cadre d'une concertation approfondie, un parc de stationnement en surface, des équipements, du bâti avec des commerces en rez-de-chaussée et des logements en étage. L'enjeu de sa mutation est particulièrement important pour le devenir du centre-ville de la commune.

Les décisions et réflexions se sont appuyées sur une large concertation menée auprès des Orcéens depuis 2016.

Programmation / Aménagement :

Constructions/renouvellement

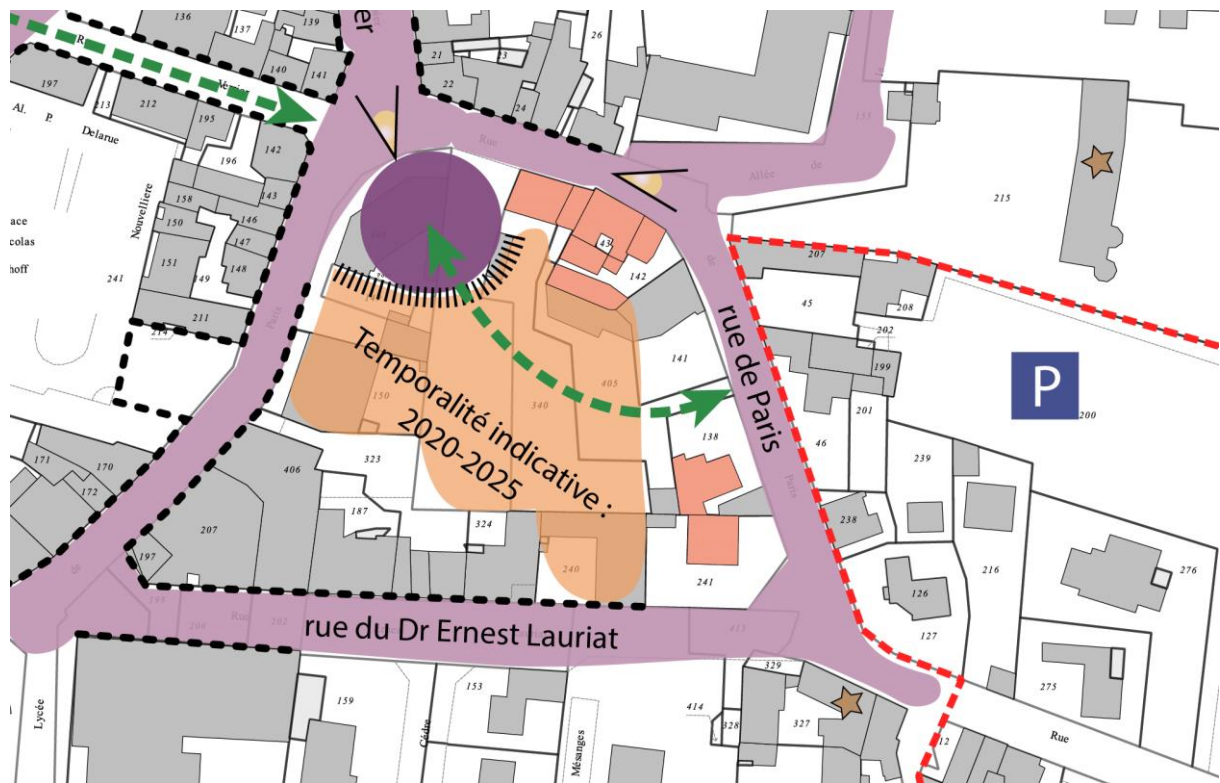
- Diversifier l'offre de logements et faciliter les parcours résidentiels au sein de la commune, en réalisant des logements de taille moyenne et grande à destination notamment des jeunes ménages et des personnes âgées.
- Réaliser 30% de logements aidés.
- Favoriser le maintien et le développement de la dimension commerciale : construction à l'alignement et rez-de-chaussée accueillant des commerces de détail.
- Préserver le caractère d'ancien bourg patrimonial (front bâti rue de Paris) et le patrimoine bâti lorsque son intégration est envisageable.
- Permettre la démolition de murs meulières lorsqu'elle s'avère nécessaire à la réalisation du projet, à la condition de récupérer autant que possible les matériaux du mur et d'en reconstituer un de même type dans le nouvel aménagement.
- Respecter les normes d'isolation acoustique pour les nouvelles constructions impactées par les nuisances sonores des infrastructures de transports terrestres.

Maillage et stationnement







- Réaménager l'espace public de la voirie de manière à accroître la place des modes actifs : élargissement des trottoirs, plantation/végétalisation...
- Favoriser les perméabilités à la mobilité piétonne dans le cœur d'îlot.

Paysages, biodiversité et ambiances urbaines



- Réaliser un espace public convivial, confortable et fédérateur : la place du centre-ville.
- Développer de petits îlots de fraîcheur comportant des arbres et arbustes choisis dans les espèces locales.
- Assurer les connexions visuelles et physiques avec la ferme de la Bouvèche.



Vocation

-  Reconfiguration des îlots à vocation dominante de logements (commerces/ services possibles en rez-de-chaussée)
-  Rez-de-chaussée à dynamiser/animer
-  Linéaires commerçants à maintenir ou développer
-  Valoriser les perspectives sur les éléments patrimoniaux
-  Bâti existant dont la conservation est à questionner
-  Autre construction patrimoniale à préserver

Espace public

-  Aménagement d'un espace public fédérateur et convivial (place, placette...)
-  Réaménagement de l'espace public : sécurisation, accroître la place des modes actifs, plantations/végétalisation ...

B2 – Le site de l'hôpital

Temporalité indicative : 2025-2032

L'hôpital est amené à déménager dans les prochaines années. L'objet de cette OAP est d'anticiper la libération et la mutation du site en lien avec l'hôtel de ville, la halle du marché, le parc Charles Boucher, l'Yvette, l'église, l'îlot de la poste, l'hyper-centre et le reste du centre-ville. Cette évolution sera l'occasion de développer l'espace public et de réinvestir les lieux en favorisant son animation quotidienne. Les programmes réalisés devront notamment permettre d'accueillir en priorité des emplois par la réalisation de constructions à destination d'activités économiques, de services, d'équipements idéalement en lien avec la vocation historique du site en matière de santé, ainsi que des logements... La réhabilitation du bâtiment historique de l'hôpital pourra être étudiée en vue de la mise en valeur de l'hospice Archangé.

Le départ de l'hôpital de son site actuel constituera une évolution majeure pour le centre-ville d'Orsay. En conséquence il s'agira dans les prochaines années d'imaginer la mutation du site au cours d'une concertation adaptée avec l'ensemble des habitants de la commune.

Programmation / Aménagement :

Paysages, biodiversité et ambiances urbaines

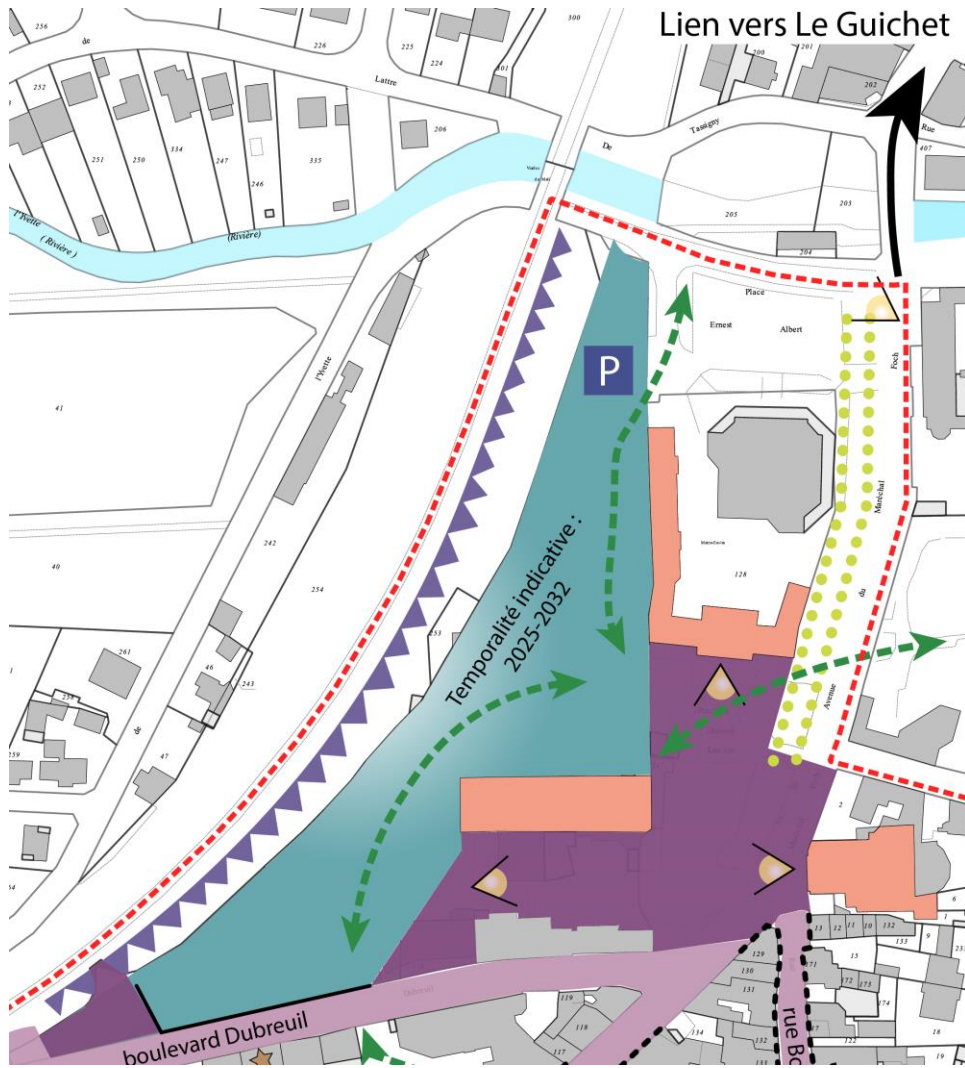
- Mettre en valeur les co-visibilités entre éléments de patrimoine pour développer des perspectives et asseoir la place de l'espace public au cœur du centre-ville.
- Les nouveaux espaces publics permettront de nouveaux usages avec des terrasses et des cours favorisant l'animation quotidienne du centre-ville.
- L'aménagement des nouveaux espaces publics intégrera notamment les murets de qualité et les arbres existants.
- Requalifier l'espace public et accroître la place du piéton, rendre plus lisibles, praticables et confortables les espaces, intégrer une part de végétalisation, diminuer l'impact visuel de la voiture...
- Optimiser les déplacements, particulièrement en direction des gares.
- Développer de petits îlots de fraîcheur comportant des arbres et arbustes choisis dans les espèces locales.

Constructions/renouvellement

- Accueillir des équipements et des activités permettant de développer l'emploi et un dynamisme en lien avec le centre-ville commerçant, la proximité de la gare RER Orsay ville et l'Université Paris Saclay.
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti existant et plus particulièrement l'ancien hospice Archangé et ses dépendances du boulevard Dubreuil.
- Réaliser un programme de logements.

Maillage et stationnement

- Aménager l'espace public en faveur des piétons et des cycles.
- Créer un parcours rapide et agréable de la gare Orsay ville jusqu'aux bords de l'Yvette.



Vocation	
	Reconfiguration de l'îlot, à vocation mixte : activités économiques, logements, services/équipements
	Linéaires commerçants à maintenir ou développer
	Edifice patrimonial à mettre en valeur
	Valoriser les perspectives sur les éléments patrimoniaux
	Autre construction patrimoniale à préserver
Espace public	
	Réaménagement de l'espace public : sécurisation, place de modes actifs, plantations ...
	Places, espaces publics à créer ou à réaménager
	Double alignement d'arbres à préserver
Maillage / Stationnement / Mobilité	
	Hypothèse de création d'un parc de stationnement à l'échelle de l'îlot
	Principe de connexion pour les modes actifs
	Gestion de l'interface avec le RER

B3 – Le secteur gare

L'enjeu majeur sur le secteur de la gare est de créer une entrée de ville accueillante, confortable et sécurisée, en requalifiant les espaces publics et en permettant le renouvellement des ensembles bâtis.

La mutation des ensembles bâtis proches de la gare devra permettre d'accueillir des programmes de logements avec une animation des rez-de-chaussée sur rue.

L'évolution de ce secteur prendra forme par le biais d'opérations spatialement cohérentes et s'inscrivant pleinement dans une logique de renouvellement urbain, soignant l'interface entre l'espace privé et l'espace public et assurant une bonne cohérence avec les opérations voisines existantes ou à venir.

A court terme, la réhabilitation des façades et l'aménagement d'un espace multimodal de qualité devront être recherchés.

Chaque mutation d'importance devra faire l'objet d'une concertation approfondie avec les riverains immédiats d'une part et l'ensemble des habitants du quartier d'autre part. Cette concertation aura pour objectif la recherche de la meilleure insertion du projet dans le quartier.

Programmation / Aménagement :

Maillage et stationnement

- Restructuration de la gare routière pour améliorer l'intermodalité, le confort, la performance de la desserte en bus et sécuriser les déplacements des piétons et des cycles.
- Favoriser les liaisons douces entre la gare et le centre-ville commerçant en valorisant le passage du chemin de fer et en recherchant de nouvelles connexions avec la rue Archangé et la rue de Chartres, à l'occasion d'opérations de renouvellement du tissu urbain.
- Limiter le nombre des accès véhicules.

Constructions / renouvellement







- Création de programmes de logements et recomposition d'un front urbain après mutation des ensembles bâtis face à la gare en intégrant des rez-de-chaussée à vocation de commerces de détail et d'activités de services.
- Conserver et mettre en valeur le patrimoine bâti existant : bâtiment de la gare, ancienne maison du garde barrière.

Paysages et ambiances urbaines



- Elargir et requalifier l'espace public pour accroître la place des modes actifs et intégrer un parti paysager valorisant l'entrée en centre-ville.
- Créer une place de la gare accueillante, conviviale et fonctionnelle favorisant la présence de commerces et services pour les usagers.
- Composition de façades sur rue avec un traitement séquentiel vertical et horizontal.
- Composer et concevoir les nouvelles opérations en intégrant la topographie dans la réflexion.








Vocation

-  Edifice patrimonial à mettre en valeur
-  Bâti à démolir
-  Reconfiguration des îlots à vocation dominante de logements
-  Linéaires commerçants à maintenir ou développer
-  Valoriser les perspectives sur les éléments patrimoniaux
-  Périmètre de l'étude du pôle gare

Espace public

-  Réaménagement de l'espace public : sécurisation, place des modes actifs, plantations/végétalisation ...
-  Aménagement d'une place de la gare

Maillage / Mobilité

-  Lisibilité du parc de stationnement à améliorer pour optimiser le stationnement dans le quartier
-  Restructuration de la gare routière
-  Principe de connexion pour les modes actifs 
-  Principe de cheminement piétons (escaliers), à conserver ou à créer

C/ ZAC de Moulon (issue de la mise en compatibilité du PLU menée par l'Etablissement Public Paris-Saclay en date du 27/07/2014)

« Le projet d'aménagement de Moulon concerne trois communes, sur une partie de leur territoire :

- la commune de Gif-sur-Yvette ;
- la commune d'Orsay ;
- la commune de Saint-Aubin.

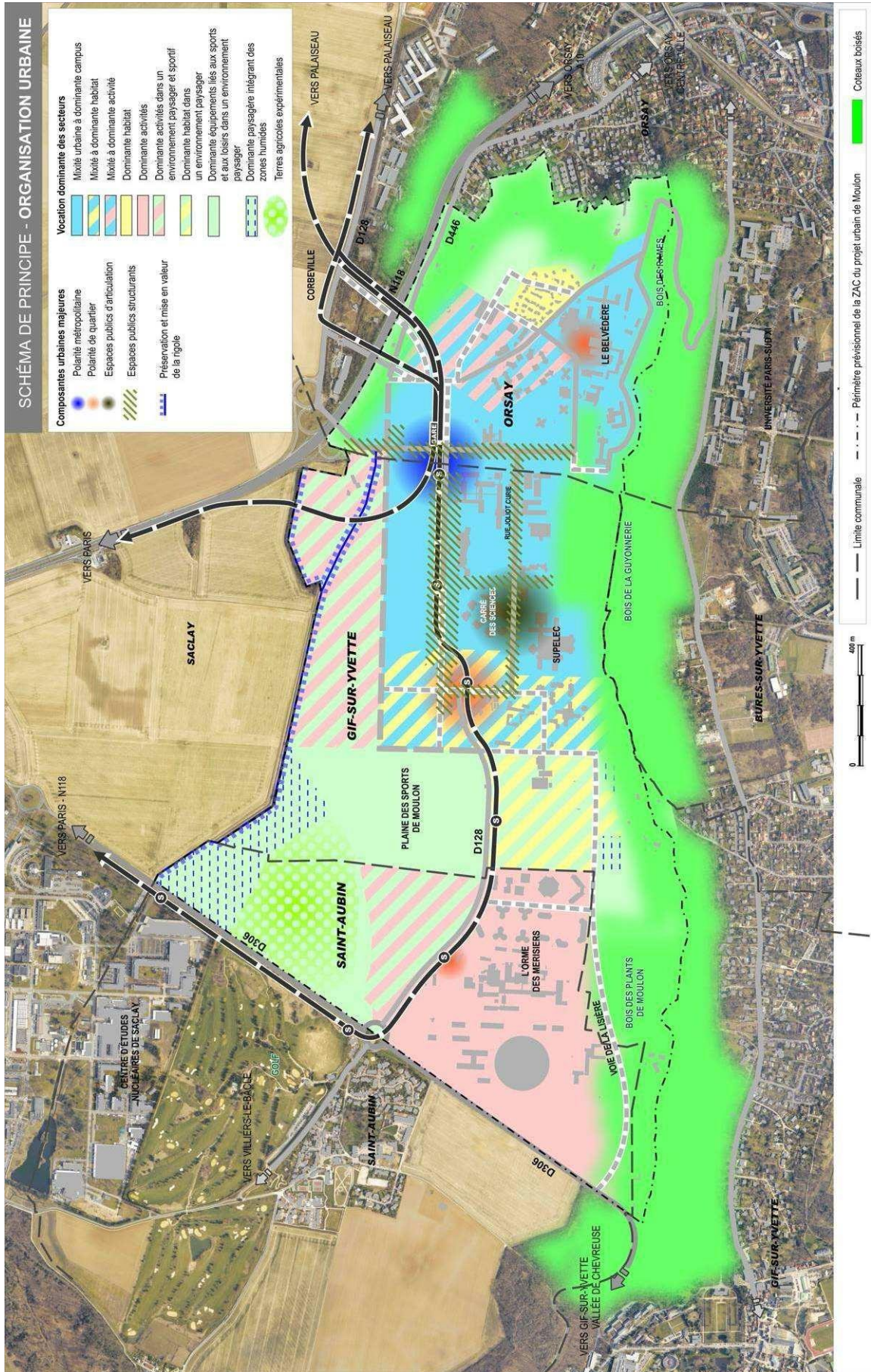
Les orientations d'aménagement sont définies à l'échelle du projet d'aménagement de Moulon afin d'une part de l'apprécier dans son ensemble et, d'autre part d'harmoniser les dispositions des PLU des trois communes sur le Moulon.

Les orientations générales pour le projet d'aménagement de Moulon sont les suivantes :

- créer des quartiers ouverts aux usages mixtes, susceptibles de favoriser les rencontres et constituer des lieux de vie attractifs et animés, réunissant l'ensemble des composantes urbaines et l'accès à des équipements ouverts à tous ;
- permettre l'accueil des établissements d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que les établissements de hautes technologies ;
- définir une organisation et une morphologie urbaines en cohérence avec la mise en œuvre du campus urbain du sud du plateau de Saclay et en accord avec la commune ;
- intégrer les nouveaux programmes à l'existant dans un ensemble urbain cohérent et fonctionnel ;
- valoriser la qualité urbaine du quartier par une mobilité optimisée, qui repose sur un nouveau maillage hiérarchisé et un accès facilité aux transports en commun avec l'intégration du TCSP et l'accueil d'une gare du transport en commun du Grand Paris Express ;
- mettre en place une trame paysagère qui s'appuie sur les qualités de l'existant et de son environnement et qui s'articule avec une restructuration et un développement des espaces publics, à l'échelle des quartiers comme à celle de la frange sud du plateau de Saclay ;
- réaliser une opération exemplaire en termes de développement durable en gérant de manière collective et innovante les enjeux liés à l'énergie, la gestion des eaux pluviales.

Ces orientations générales se déclinent selon trois approches thématiques qui font l'objet des chapitres suivants. Chaque thématique s'appuie sur des schémas qui localisent les grands principes des orientations d'aménagement.

1/ La création de quartiers aux morphologies et aux fonctions diversifiées



La mixité fonctionnelle du projet

L'objectif du projet d'aménagement de Moulon est de rompre avec la logique de dispersion de l'urbanisation et d'isolement des établissements d'enseignement supérieur et des différentes entités urbaines pour créer de véritables pôles de vie et d'urbanité.

Il s'agit d'accueillir, en composant avec l'existant, des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, des activités économiques, des logements, des équipements et des services.

Cette mixité, qui s'apprécie à l'échelle de l'ensemble du projet de Moulon, est différenciée selon les secteurs (cf. schéma de principe d'organisation urbaine).

- **La mixité à dominante campus**

Le cœur du projet, qui se développe sur les communes de Gif-sur-Yvette et d'Orsay, articulant quartiers de ville et campus, a une vocation mixte. Il est destiné à accueillir toutes les fonctions urbaines et les établissements d'enseignement supérieur.

- **La mixité à dominante d'habitat**

A l'ouest du quartier Joliot-Curie se constitue un lieu, propice à l'implantation de programmes de logements familiaux et d'étudiants accompagnés de commerces et d'équipements. Cette dominante d'habitat n'exclut pas la réalisation de programmes d'une autre nature, l'habitat restant une dominante.

- **La mixité à dominante activités**

Les espaces à l'est de Moulon, sur la commune d'Orsay autour du parc d'activités existant et en frange de la RN 118, sont propices à l'implantation d'activités économiques. Cette destination privilégiée n'exclut pas la réalisation également d'autres programmes.

- **La dominante habitat dans un environnement paysager**

Au sud du quartier de Moulon, sur la commune de Gif-sur-Yvette entre les quartiers Joliot-Curie et de l'Orme des Merisiers, un secteur s'inscrivant dans une continuité paysagère, a une vocation à accueillir principalement des programmes de logements tout en organisant des perméabilités physiques entre la plaine des sports de Moulon et les coteaux boisés.

- **L'habitat**

A l'est de Moulon, sur la commune d'Orsay, le secteur d'habitat pavillonnaire existant est maintenu dans ses caractéristiques actuelles.

- **La dominante activités**

L'Orme des Merisiers, au sud-ouest de Moulon, sur la commune de Saint-Aubin, est un secteur aujourd'hui urbanisé sur lequel sont implantées des activités, notamment liées à la recherche (synchrotron, CEA). Ce secteur est amené à évoluer et à être progressivement renouvelé tout en conservant une vocation plus spécifiquement dédiée à l'accueil d'activités économiques et d'établissements de recherche, sans faire obstacle à l'implantation d'autres programmes dans une plus faible mesure.

- **La dominante activités dans un environnement paysager**

Au nord de la RD128 et le long de la RD306, sur la commune de Saint-Aubin, est localisé un secteur d'extension future de l'Orme des Merisiers. Ce secteur est voué à assurer une transition entre les terres agricoles expérimentales, la plaine des sports de Moulon et l'urbanisation de l'Orme des Merisiers.

Au nord du projet d'aménagement, un secteur est destiné à gérer une transition entre le cœur du quartier et le plateau agricole. Il s'agit de créer une urbanisation s'inscrivant dans le système de parcs à l'échelle de toute la frange sud de Palaiseau à Saclay, d'implanter des constructions préférentiellement à destination d'activités économiques, dans une composition à dominante paysagère qui préservera et mettra en valeur la rigole.

- **La dominante équipement dans un environnement paysager**

Elle concerne, la plaine des sports de Moulon et ses prolongements vers la RD306, les espaces au Nord du quartier suivant la rigole de Corbeville et le secteur d'Orsay entre la zone d'habitat résidentiel existante et les coteaux boisés.

Il s'agit de mettre en œuvre dans ces espaces un aménagement des lisières pour créer des continuités de paysage et soigner la transition des quartiers à la fois, au nord, avec l'agriculture, au sud avec les coteaux boisés. Ces espaces paysagers intermédiaires participent à l'insertion du projet d'aménagement dans le grand paysage. Ils ont vocation à accueillir des activités sportives, de loisirs, la gestion de l'eau, des circulations douces.

Au nord-ouest, sur les communes de Gif-sur-Yvette et de Saint-Aubin, ainsi qu'au sud de la route de la lisière, les aménagements devront permettre d'intégrer des zones humides.

- **Les terres agricoles expérimentales**

L'aménagement du quartier de Moulon intègre également des terres agricoles protégées au titre de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF). Ces terres, nécessaires à l'agriculture expérimentale, sont directement liées aux centres de recherche implantés au sein du projet d'aménagement de Moulon.

Les polarités

La mixité urbaine, à l'échelle du projet d'aménagement de Moulon, s'organise autour de quatre polarités, lieux d'intensité urbaine (cf. schéma de principe d'organisation urbaine).

Ces polarités appellent une mixité des fonctions urbaines et une densité du bâti, facteurs de réussite de l'animation de lieux d'échanges.

Une polarité à l'échelle métropolitaine :

- *au nord-est du quartier, au croisement des transports en commun (future gare du transport en commun du Grand Paris Express et station de TCSP) et des deux axes de mobilité, en connexion avec le futur ouvrage de franchissement de la RN 118. Ce lieu, qui constitue l'une des entrées du site de Moulon, doit devenir l'espace de plus grande intensité urbaine, marqué par : une diversité des fonctions à implanter ; la nature de certains équipements appelés à accueillir un public très large, à l'échelle de tout le campus mais également pour tous les publics de l'agglomération ; par une plus grande densité et par l'exigence d'une grande qualité architecturale.*

Trois polarités de quartier sont identifiées :

- *le quartier Joliot-Curie se déploie autour de la rue du même nom entre des établissements d'enseignement déjà existants comme l'IUT ou Supélec. Il accueillera en son cœur l'Ecole Centrale et se prolongera jusqu'à la ferme de Moulon à l'ouest et, au nord, jusqu'à la nouvelle*

station du TCSP. Il offrira un cœur de quartier rassemblant habitat familial et étudiant, commerces et équipements articulant ville et campus ;

- *dans le quartier du Belvédère, sur la commune d'Orsay, qui accueille principalement des programmes d'enseignement supérieur et de recherche ainsi qu'une programmation mixte en lien avec le campus ;*
- *à l'Orme des Merisiers, autour d'une programmation essentiellement constituée d'activités économiques, scientifiques et de recherche.*

Les espaces publics structurants

Les espaces publics structurants (cf. schéma de principe d'organisation urbaine) ont des configurations, des dimensions et des rôles différents à l'échelle de Moulon et au-delà. Tous contribuent à la lisibilité et à l'organisation cohérente de Moulon, et garantissent une connexion physique et fonctionnelle entre les différents quartiers.

- *L'espace public structurant est-ouest, situé au nord du quartier Joliot-Curie connecté au futur ouvrage traversant la RN118 et reliant le Moulon à Corbeville, porte le transport en commun en site propre et accueillera la future gare de métro dans sa partie Est. Il constitue l'un des maillons de la chaîne des lieux publics majeurs et marque l'appartenance de Moulon à l'ensemble plus vaste du campus urbain du sud plateau.*
- *A partir des qualités paysagères existantes, autour des anciens bâtiments du CNEF, un parc s'organise depuis l'espace public structurant est-ouest et le parvis de l'ENS Cachan jusqu'au carré des sciences qui relie Centrale et Supélec. Ce parc se prolonge par une grande prairie vers la lisière boisée. Ce parc comme les autres axes Nord-Sud qui se développent à partir de la trame urbaine, contribuent par leurs qualités paysagères et topographiques à la gestion des eaux.*
- *Le système de parcs au nord.*
- *La lisière pratiquée au sud destinée à accueillir des cheminements et une programmation récréative et sportive.*
- *Un vaste espace dédié aux pratiques sportives dans la plaine des sports de Moulon, maillon de la chaîne des espaces publics à l'échelle du campus urbain, constitue un élément des espaces publics structurants. Elle accueillera principalement une programmation sportive et de loisir.*
- *La rue Joliot-Curie, axe est-ouest, est structurant à l'échelle du quartier Joliot-Curie.*

La diversité des morphologies et la hauteur des constructions

A l'échelle du projet, le parti d'aménagement vise à préserver de vastes espaces naturels en frange de l'urbanisation et à aménager des espaces ouverts généreux pour le sport ainsi que de vastes espaces publics et récréatifs. Il impose une nécessaire compacité des constructions dans des espaces ainsi limités.

L'orientation visant à créer une réelle urbanité à l'échelle du projet s'appuie non seulement sur la mixité des programmes mais également sur la diversité des morphologies, dans une cohérence d'ensemble.

La trame structurant l'aménagement de Moulon doit favoriser une diversité et une variété des constructions, tant dans leur conception architecturale que dans leur gabarit et leur typologie.

Dans les espaces destinés à accueillir l'urbanisation future du projet d'aménagement de Moulon et inscrits en zones UM au plan de zonage (à l'exception du quartier Joliot Curie, classé en zone UMG), les hauteurs et les gabarits des constructions sont fixés par le règlement par une norme maximale différente selon les secteurs. Il s'agit là de normes plafond communes qui doivent être travaillées à une échelle plus fine pour respecter le principe de diversité des morphologies.

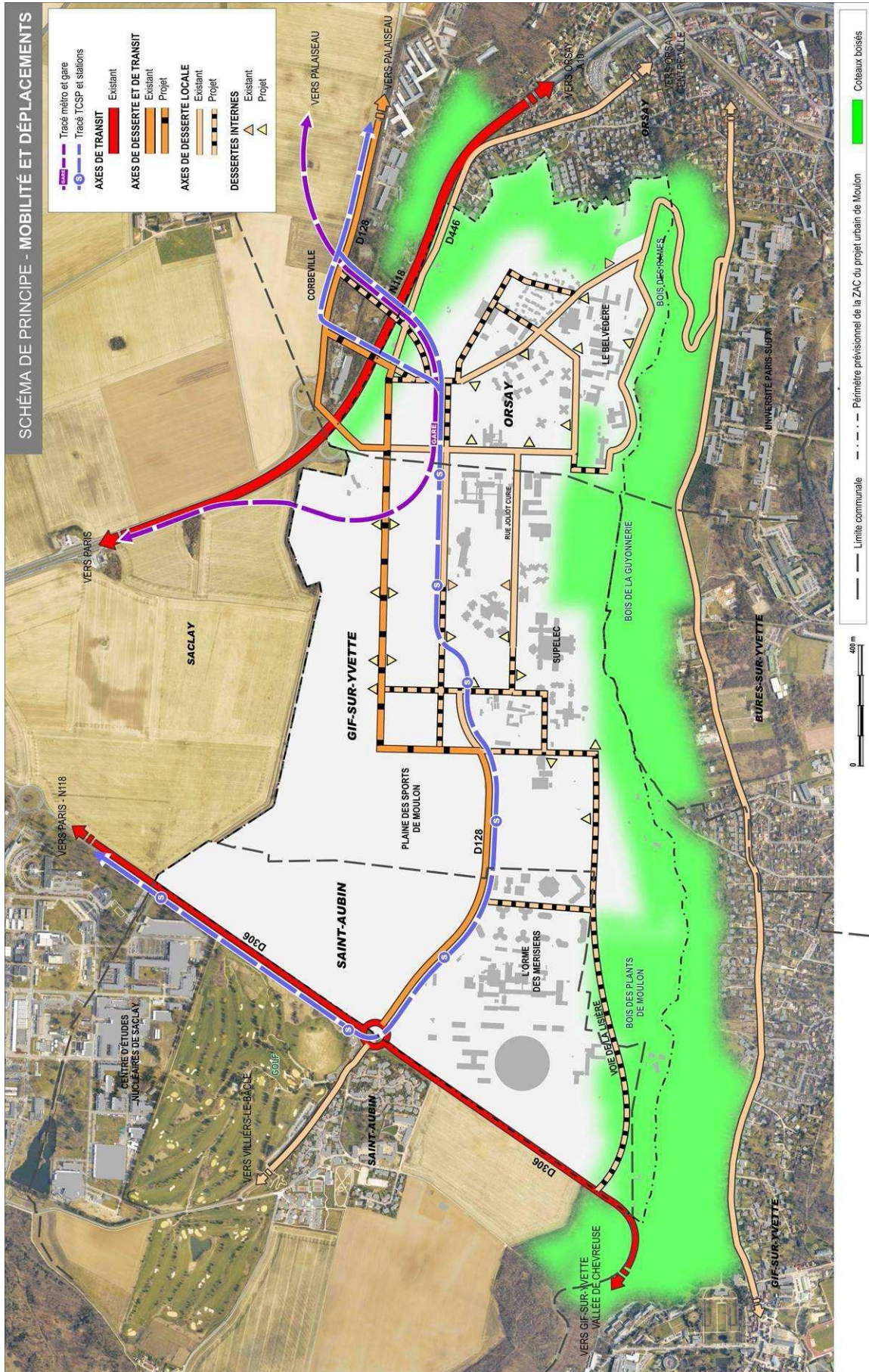
De façon générale, l'objectif dans les différents secteurs du projet est d'obtenir un épannelage varié des hauteurs des constructions afin d'éviter toute forme de monotonie en préservant une cohérence d'ensemble. A ce titre la volumétrie des constructions, et notamment leur hauteur, doit être modulée au regard du site et de l'environnement dans lesquels elles sont implantées. A l'échelle de la zone UM, le principe d'épannelage correspond à R+4 moyen.

Autour de la polarité métropolitaine, l'objectif sera de marquer l'identité et l'intensité urbaine.

Le principe d'implantation des constructions par rapport aux espaces ouverts au public est différent selon les espaces considérés :

- le long des voies et espaces publics, le principe d'une implantation des constructions à l'alignement le long de la voie doit être généralement retenu. Ce principe ne doit toutefois pas aboutir à la création d'un front bâti uniforme et continu. Une porosité et des perspectives vers les cœurs d'îlot doivent être recherchées. Un travail de séquences doit y être privilégié en lien avec les programmes accueillis ;*
- le long de la voie de la lisière, le principe est une implantation en recul.*

2/ Une qualité urbaine favorisée par une mobilité optimisée



L'organisation viaire

La conception du schéma viaire du projet d'aménagement de Moulon doit intégrer les infrastructures actuelles et anticiper la réalisation future de projets en cours d'étude et plus particulièrement la reconfiguration de l'échangeur de Corbeville et la création de deux nouveaux franchissements, plus au sud, de la RN118.

La maille générale de l'organisation du projet repose sur le principe selon lequel les axes orientés est-ouest sont préférentiellement les supports des circulations à l'échelle du campus urbain, les axes orientés nord-sud sont les supports du paysage, des modes doux et de la gestion de l'eau.

La hiérarchisation des voies circulées est retenue selon trois niveaux :

- *les axes de transit de direction est-ouest, qui ont vocation à gérer les liaisons à l'échelle du plateau de Saclay. Il s'agit plus particulièrement de la RD128, dont le tracé est réaménagé ;*
- *les axes de desserte locale, qui assurent d'une part, les connexions entre les différents quartiers du sud du plateau et la vallée et, d'autre part, une cohérence structurelle du quartier, par exemple la prolongation de la voie du Belvédère vers le nord permettra une liaison du quartier en restructuration à la future gare du transport en commun du Grand Paris Express.*
- *La création de la route de la lisière, au sud-ouest, permet d'offrir une entrée supplémentaire depuis la RD306 vers le quartier, sans capter les flux de transit ;*
- *les dessertes internes ont vocation à assurer une desserte intérieure du quartier. Elles sont principalement destinées à recevoir des circulations douces, même si la voiture y est présente pour permettre une desserte des immeubles et l'accès aux stationnements. Les parcours piétons doivent être également pensés dans leur vocation à relier facilement les stations du TCSP et la future gare du métro ainsi que les quartiers dans la vallée.*

En complément, il s'agit de mettre en œuvre un réseau cyclable efficace et continu afin de rendre ce mode de déplacement attractif pour les trajets intra et inter-quartiers, et le rabattement vers un axe de transport en commun.

L'organisation hiérarchisée du maillage des quartiers doit permettre de privilégier les circulations douces, ce qui suppose une conception des espaces publics confortables et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes avec des aménagements réservant une large place à ces modes de déplacement.

La valorisation des transports en commun

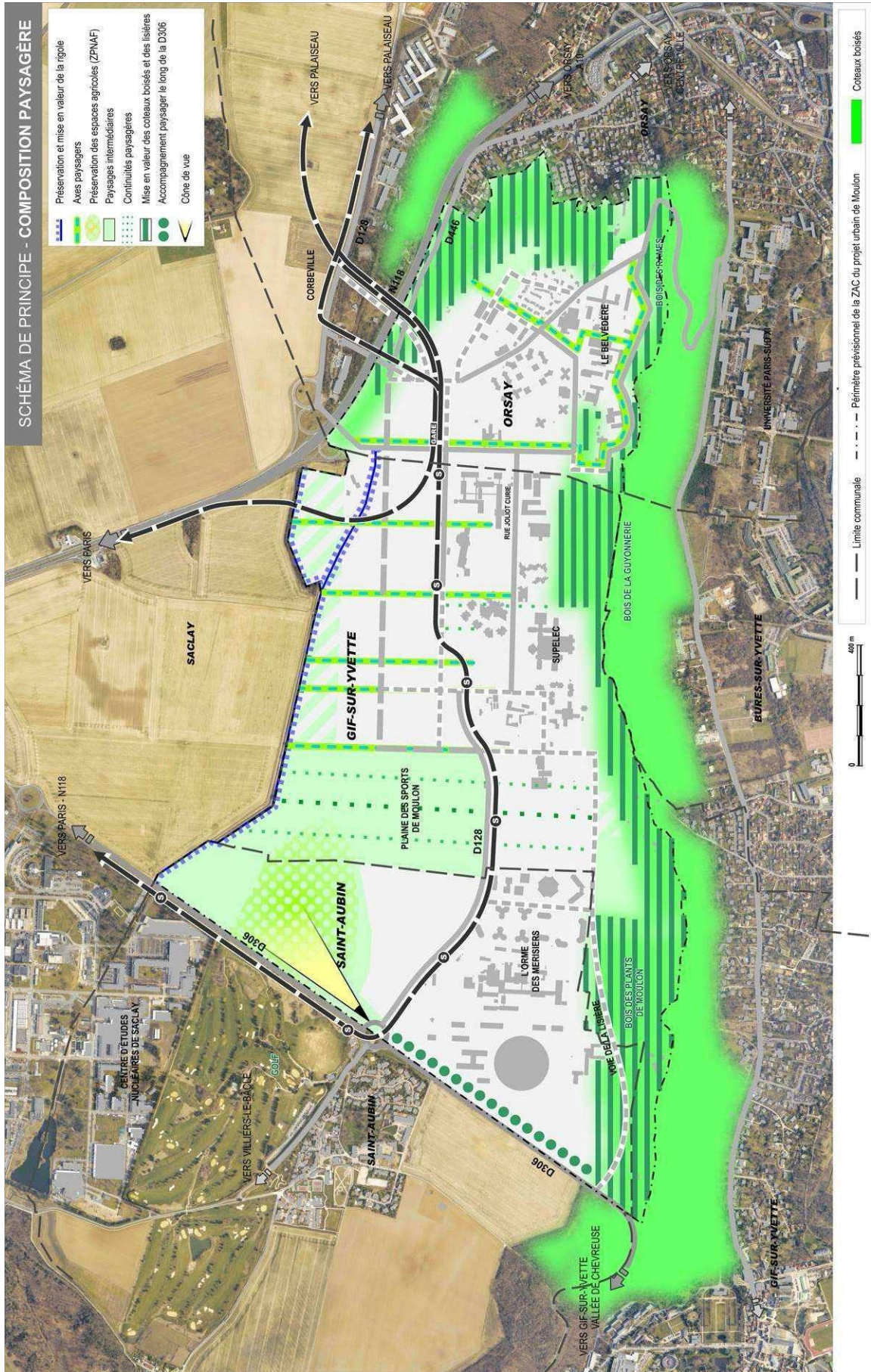
L'organisation du fonctionnement urbain du site de Moulon s'adosse à l'amélioration programmée de sa desserte par les transports en commun, avec la réalisation :

- *dans un premier temps, du TCSP (transport en commun en site propre), accompagné par un réseau de bus offrant une desserte plus fine du quartier ;*
- *dans un second temps, du transport en commun du Grand Paris Express reliant Orly à Versailles, dont une gare est située au cœur des quartiers, entre Gif-sur-Yvette et Orsay.*

Cette perspective permet d'organiser une gestion du stationnement qui vise à répondre aux besoins tout en limitant l'offre :

- *en dimensionnant l'offre intégrée pour chaque construction ;*
- *en recherchant une offre de stationnement mutualisée, en dehors de l'habitat familial, pour répondre aux besoins complémentaires et ainsi optimiser l'occupation des places.*

3/ La composition paysagère et environnementale



Le traitement des franges du projet

Le projet d'aménagement de Moulon s'inscrit à l'articulation de deux entités géographiques : les coteaux boisés au sud et à l'est, le plateau agricole au nord.

L'orientation est de préserver et d'amplifier cette situation géographique singulière.

- **La protection des coteaux boisés**

- *Au sud et à l'est, il s'agit de préserver et d'amplifier le caractère forestier des coteaux boisés. Cette mesure répond à la fois à des raisons écologiques (maintien d'une continuité écologique) ; permet la mise en œuvre de compensations ; concourt à l'insertion des infrastructures de transport et lutte contre les nuisances sonores engendrées par la RN 118.*
- *Au sud, il s'agit d'enrichir la lisière entre les espaces bâtis et le coteau boisé, de lui donner une qualité, dans le respect de la bande inconstructible de 50 mètres du SDRIF. Il s'agira de soigner la transition par la plantation de vergers et la création d'espaces de loisirs de plein air, par exemple.*

- **La création de paysages intermédiaires**

- *Au nord, il s'agit de soigner la transition avec le vaste espace agricole protégé. La lisière sera aménagée de manière à pouvoir être parcourue (loisirs, cheminements etc.). La rigole sera mise en valeur.*
- *La lisière pourra être le lieu d'expression d'une forme d'ingénierie écologique au service des quartiers : gestion des terres, gestion des eaux pluviales (à l'échelle du plateau, protection contre le risque inondation).*
- *La lisière peut être un lieu permettant plusieurs formes d'agriculture : aussi bien maraîchage, circuits courts, agriculture périurbaine qu'agriculture scientifique et terres expérimentales.*

Le paysage au cœur du projet

Le cœur du quartier reçoit un traitement paysager en cohérence avec le grand paysage et l'aménagement de la lisière. Cela se traduit par la mise en valeur du coteau et par la conception d'un réseau de gestion des eaux pluviales qui se connecte à la rigole et qui la met en valeur.

Dans le cœur des quartiers, la préservation et la valorisation des espaces paysagers existants sont recherchées, notamment autour de la ferme de Moulon et des anciens bâtiments du CNEF.

La gestion de l'eau et de l'énergie

La gestion de l'eau est organisée et assurée à plusieurs échelles, celle du quartier, du terrain ou d'un ensemble de terrains (mutualisation) et de la construction.

Les principes de gestion de l'eau à respecter sont les suivants :

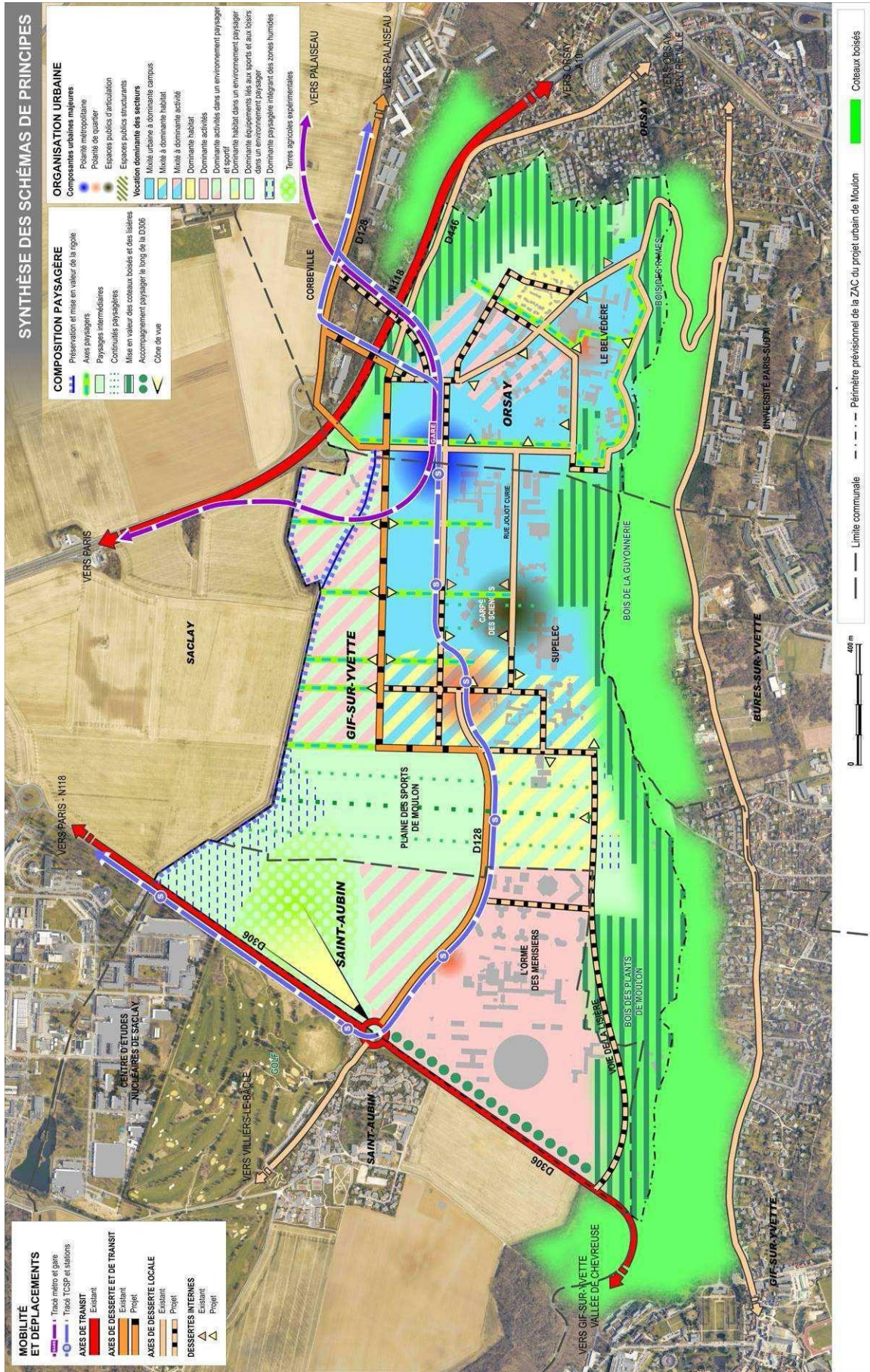
- *réguler les pluies sur le quartier ;*
- *limiter le ruissellement ;*
- *favoriser la captation douce des eaux pluviales ;*
- *mutualiser les moyens de rétention d'eau entre les terrains limitrophes ;*

- *stocker les eaux pluviales en toiture, à l'air libre par une gestion intégrée aux futurs espaces verts publics paysagers ou minéraux ;*
- *favoriser la mise en place de solutions naturelles d'épuration des eaux pluviales ;*
- *favoriser la réutilisation des eaux pluviales, notamment pour l'arrosage des espaces verts.*

Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre sur le site, le projet prévoit :

- *l'intégration et le développement d'énergies renouvelables pour alimenter une grande partie des constructions ;*
- *la limitation de l'usage de la voiture grâce à un réseau performant de transports en commun et de circulations douces (piétons, vélos) ;*
- *une conception des constructions devant privilégier une faible consommation d'énergie.*

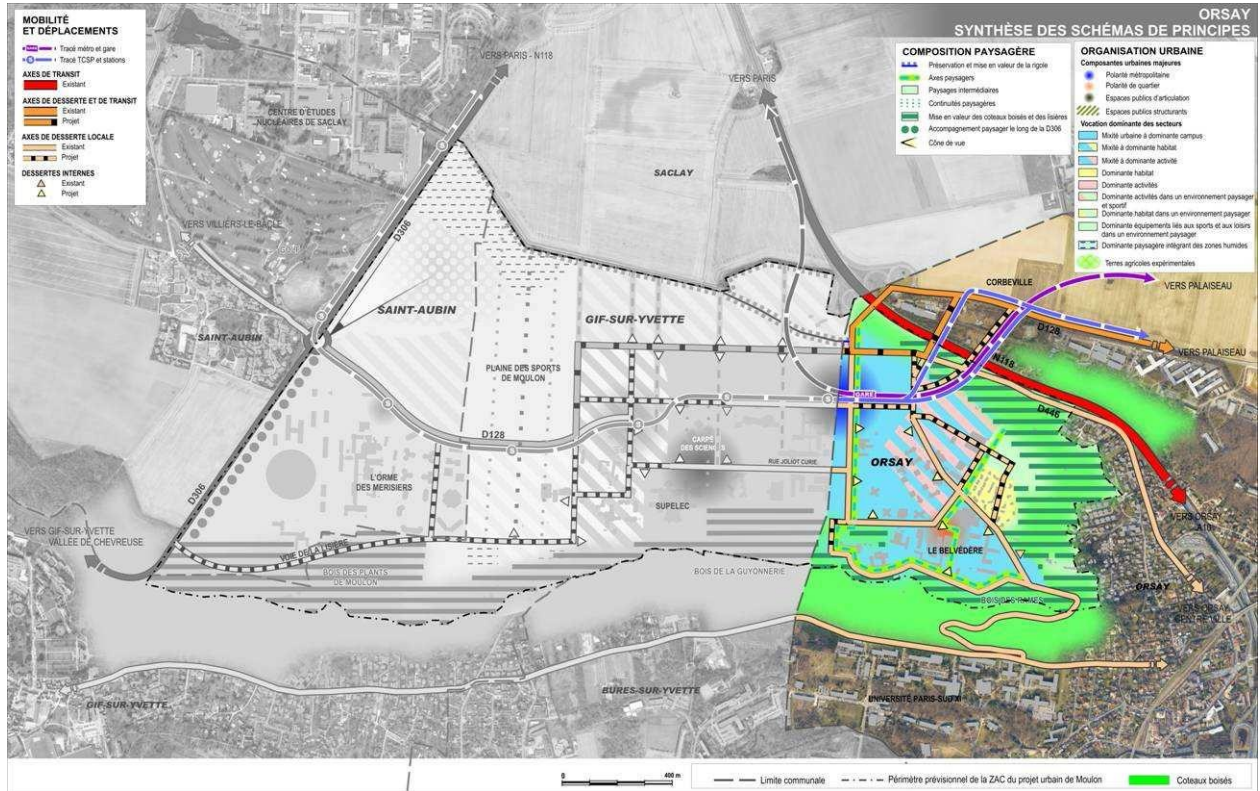
4/ Schéma de synthèse des orientations



5/ Les orientations à l'échelle d'Orsay

Les orientations définies à l'échelle du projet d'aménagement de Moulon concernent la commune d'Orsay uniquement sur la partie de son territoire.

Pour une meilleure lisibilité de la partie du territoire communal d'Orsay concernée, le schéma de synthèse des orientations est reproduit ci-après. »



D/ Secteur du projet urbain de Corbeville (issue de la mise en compatibilité du PLU menée par l'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay)

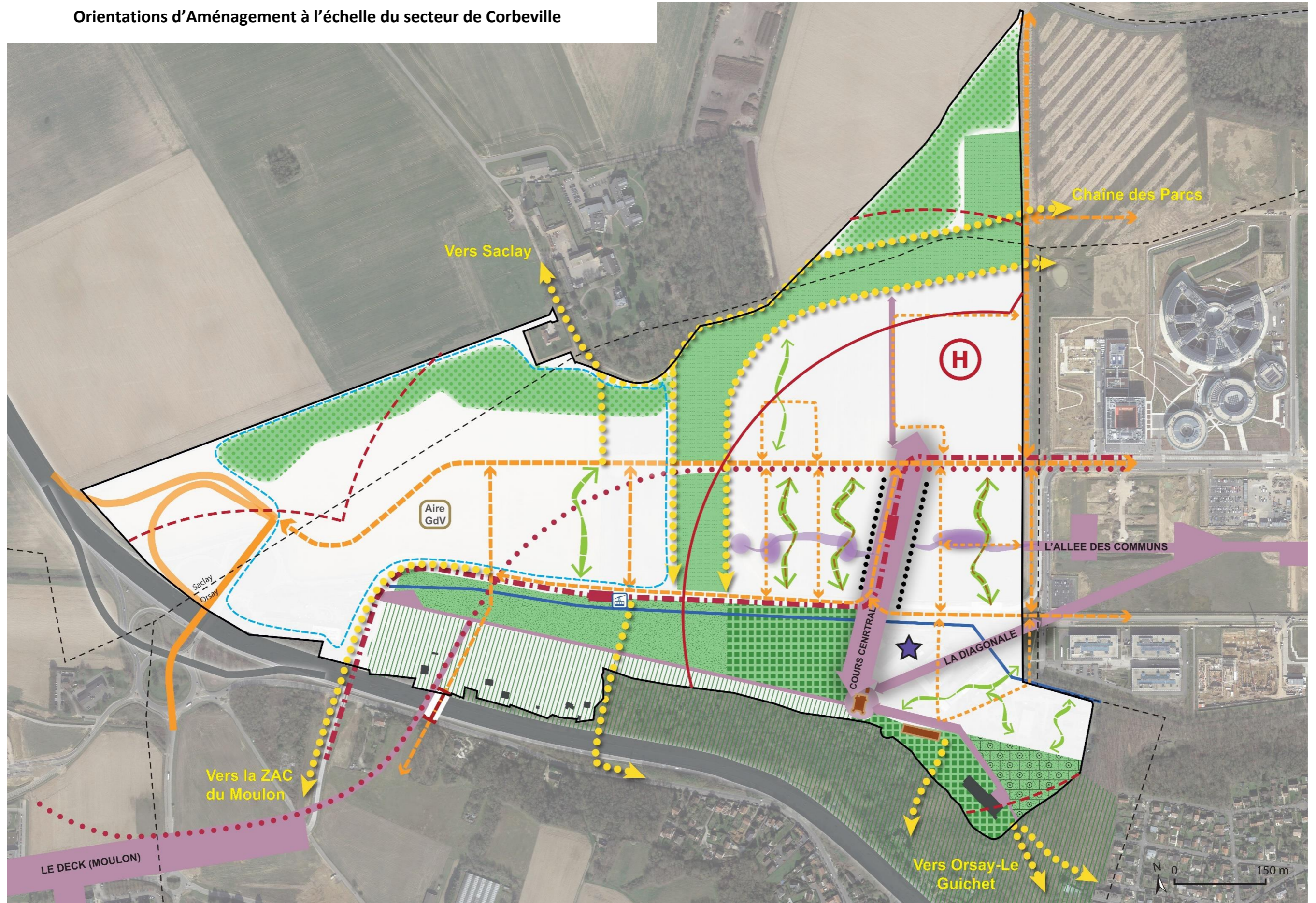
Contexte et enjeux

Le secteur de Corbeville se situe à mi-distance entre le quartier de Moulon et celui de l'École polytechnique, et s'inscrit, à ce titre, au cœur du campus urbain souhaité comme un pôle d'enseignement supérieur et de recherche d'envergure internationale. Il se situe à l'articulation entre les espaces agricoles « sanctuarisés » du plateau au Nord et le coteau boisé au Sud qui rejoint la vallée de l'Yvette et la ville d'Orsay.




Les objectifs du projet d'aménagement du quartier mixte de Corbeville sont les suivants :

- Créer un quartier de logements éco-innovant connecté au Grand Paris et ouvert sur le grand paysage en convertissant un ancien site industriel au cœur du campus urbain ;
- Créer un cadre de vie animé grâce à une compacité des aménagements, à une mixité de programmes (logements, activités économiques, établissement d'enseignement supérieur et de recherche...) et au développement d'espaces publics qualitatifs. Par la diversité de programmes, il s'agit de favoriser les proximités d'usages et d'ouvrir l'accès des équipements à tous ;
- Accompagner l'implantation urbaine d'équipements d'envergure (centre d'incendie et de secours et centre hospitalier par exemple) ;
- À proximité des gares du Grand Paris Express et desservi par un Transport en Commun en Site Propre, développer le maillage du quartier permettant des circulations partagées pour créer des lieux de rencontre et assurer le lien avec le reste du campus, le secteur de la Martinière et la vallée ;
- Intégrer les infrastructures de transports dans l'aménagement du quartier (ligne 18 du Grand Paris Express, le TCSP et l'échangeur de Corbeville) tout en maintenant le lien entre les espaces agricoles, la lisière, les coteaux boisés et la vallée ;
- Réaliser une opération exemplaire en termes de développement durable en gérant de manière collective et innovante les enjeux liés à l'énergie, à la biodiversité et à la gestion de l'eau, tout en mettant en valeur le patrimoine (château, rigole...).






Orientations d'Aménagement à l'échelle du secteur de Corbeville













Légende

-  Périmètre de l'OAP / ZAC
-  Voie majeure : autoroute et ses accès
-  Limite communale



VOCATION

-  Implantation d'un hôpital
-  Localisation privilégiée pour des équipements de proximité
-  Linéaires de commerces/services en rez-de-chaussée
-  Patrimoine bâti à conserver et à faire évoluer en vue d'une reconversion
-  Emplacement privilégié pour une Aire d'Accueil des Gens du Voyage










MAILLAGE

-  Voies d'accès principales
-  Principes de voies de desserte principales intégrant des pistes cyclables structurantes
-  Principes de voies de desserte secondaires intégrant les modes actifs
-  Principes de connexions pour les modes actifs à grande échelle
-  Nouveau franchissement routier
-  Ligne de métro 18
-  Transport en Commun en Site Propre TCSP
-  Accueil potentiel d'un arrêt de transport par câble
-  Périmètre de 500 m autour des arrêts TCSP existants pour l'application des articles L151-35 et L151-36, en dérogation au périmètre porté sur le plan de zonage selon l'article L151-7 6° du code de l'urbanisme
-  Périmètre de 500 m autour des arrêts projetés du TCSP pour l'application des articles L151-35 et L151-36, en dérogation au périmètre porté sur le plan de zonage selon l'article L151-7 6° du code de l'urbanisme

ESPACES PUBLICS

-  Espaces publics principaux, complétant la chaîne des lieux majeurs au-delà du site
-  Espace public transversal et longitudinal pouvant intégrer des cours, placettes, plateformes...

TRAME VERTE ET BLEUE

-  Chataigneraie à préserver
-  Corridor écologique Nord-Sud
-  Parc forestier à aménager
-  Parc urbain à aménager
-  Emergence d'une lisière
-  Coteaux boisés à préserver
-  Principes de trames vertes locales
-  Principes de trames vertes locales et supports de mobilité apaisée
-  Rigole de Corbeville à préserver
-  Secteur préférentiel de localisation de la zone de compensation liée à l'impact sur les zones humides

Des vocations diversifiées

La programmation attendue sur le secteur de Corbeville vise à y développer **une mixité fonctionnelle forte** mêlant enseignement supérieur et recherche, des espaces résidentiels (logements familiaux et étudiants), des espaces de développement économique, des équipements de quartier et exceptionnels, et des commerces.

- **Enseignement supérieur et recherche** : inscrit dans le campus urbain qui vise à créer un pôle d'enseignement supérieur et de recherche d'envergure internationale, le secteur intégrera des établissements contribuant à son renforcement, notamment à l'Ouest.
- **A l'Est du corridor écologique, une dominante résidentielle** sera recherchée et l'implantation de logements familiaux sera privilégiée, tout en intégrant des équipements notamment scolaires, des commerces et services ainsi que des activités tertiaires compatibles avec le tissu résidentiel.
- Une trame parcellaire en lanières orientées Nord-Sud et permettant des percées vertes et visuelles lointaines sera favorisée. L'organisation des îlots devra permettre des interactions fortes entre les espaces ouverts privés et publics. Le tissu accueillera des constructions aux typologies, aux gabarits, aux densités et aux épannelages variés offrant une juxtaposition d'échelles de la maison en bande à l'immeuble collectif.
- A l'Ouest du corridor écologique, le secteur sera notamment consacré à **l'implantation de logements étudiants et d'activités économiques et de recherches** cohérentes avec l'émergence du Campus Urbain.
- La création **d'un axe d'intensité** « Le Cours de Corbeville » constituant le cœur de quartier devra s'accompagner de la construction de rez-de-chaussée actifs pouvant accueillir des commerces, des équipements publics et des services nécessaires à l'émergence d'une vie de quartier.
- Des équipements structurants et de proximité sont à réaliser :
 - Au Nord-Est un vaste espace accueillera un groupe hospitalier, équipement exceptionnel structurant. Des équipements, en particulier sportifs et universitaires pourront également s'implanter à proximité ;
 - Le quartier devant accueillir des logements et donc d'habitants, des équipements de proximité notamment scolaires et de petite enfance devront être réalisés. Ils s'implanteront de façon privilégiée à proximité des espaces publics majeurs, « le Cours de Corbeville » et « la Diagonale » ;
 - Le château et ses annexes pourront accueillir des équipements d'intérêt collectif ou toute activité permettant une valorisation des lieux et le développement de l'attractivité ;
 - Sur l'ensemble du quartier, des équipements et des aménagements permettant d'accueillir des usages de sports et de loisirs diversifiés (parc du château, complexe sportif, lisière, espaces publics...) pourront être implantés afin de favoriser les interactions entre différents publics.
- L'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage est envisagée sur la partie ouest, sous réserve de la confirmation de son implantation sur le secteur de Corbeville.

Au global il est attendu la répartition suivante des éléments de programme :

- Environ 123.000 m² de surface de plancher de développement économique et d'accueil d'activités ;
- Environ 172.000 m² de surface de plancher de logements familiaux et étudiants ;
- Environ 45.000 m² de surface de plancher de programmes d'enseignement supérieur et de recherche ;
- Environ 74.000 m² de surface de plancher d'équipements publics, techniques et exceptionnels, commerces et services.

A l'échelle du secteur :

- Au moins 30% des logements familiaux seront des logements sociaux ;
- Au moins 50 % des logements ou hébergements étudiants seront de type « aidé conventionné par l'Etat ».

A l'échelle du secteur, la répartition des hauteurs se fera comme suit :

- 30 % des bâtiments auront une hauteur supérieure ou égale à 22 m,
- 50% des bâtiments auront une hauteur supérieure à 15 m et inférieure à 22 m
- 20 % des bâtiments auront une hauteur inférieure ou égale à 15 m.

Des modes de déplacements différenciés

L'implantation de la **future ligne de métro n°18** du Grand Paris Express sera intégrée dans l'aménagement du secteur, y compris en respectant des reculs suffisants entre les futures constructions et le viaduc.

Le **tracé du TCSP** existant pourra être adapté sur le secteur pour favoriser la cohérence des espaces publics et l'intensité urbaine en positionnant de façon stratégique les points d'arrêts.

Un **nouveau franchissement de la RN118** permettra de créer une connexion routière et modes actifs (piétons/vélos) entre le Moulon et le secteur de Corbeville. Ce nouvel aménagement, permettra de décharger l'échangeur et de fluidifier la circulation automobile.

Depuis les voies principales d'accès, **un système viaire maillé doit être créé et hiérarchisé** de la façon suivante :

- Deux voies de desserte principales Est-Ouest complétées par des barreaux Nord-Sud structurants ;
- Des voies de desserte secondaires.

Ces voies comprendront des aménagements cyclables (pistes, bandes, espaces partagés...)

Un soin particulier sera apporté à la création d'un **réseau de circulations pour les modes actifs** (piétons/vélos). Ce réseau sera maillé, lisible, sécurisé, afin de faciliter les déplacements de proximité et les rabattements vers les stations de transport en commun.

Les espaces publics seront aménagés pour être des supports aux cheminements actifs. Ils devront être traités de façon adaptée à leur contexte et à leur localisation.

Les connexions physiques qui existent sur le coteau boisé et le plateau doivent être requalifiées et confortées pour faciliter les cheminements entre le plateau et la vallée et avec les quartiers voisins et le campus.

De manière générale les modes de déplacement actifs seront privilégiés et l'on cherchera à limiter la place de la voiture au sein de l'espace public. Le développement des nouvelles mobilités sera également recherché avec par exemple le déploiement de services (réseau de bornes de recharges électriques, autopartage, information voyageur...) et la mise en œuvre de solutions de stationnement innovantes (création d'un parc de véhicules partagés, mutualisation des places de parking...).

Des espaces publics structurants

L'aménagement du quartier s'organisera autour d'espaces publics structurants en continuité avec les autres espaces publics du Campus Urbain. Couplés aux infrastructures et aux services, ces espaces publics déterminent des pôles de centralité. Ils seront aménagés et traités de manière qualitative (matériaux, mobilier, éclairage, végétalisation...)

- Un **Cours Nord-Sud structurant** entre le château et l'hôpital doit être réalisée. Cet axe devra être aménagé pour permettre l'animation et l'accueil de fonctions et usages dynamiques (commerces, restaurants, cafés, activités, équipements, transports en commun et stations...).
- Une **diagonale** reliant la terrasse du château au quartier de l'Ecole polytechnique et à sa station de métro devra être aménagée en facilitant les vues sur le patrimoine bâti et les espaces boisés.
- Un **vaste parc public, le parc du château**, voué à devenir un espace de destination à l'échelle de l'agglomération est attendu en bordure des coteaux. Cet espace public majeur à l'échelle du quartier et de la vallée s'appuiera autant que possible sur :
 - les boisements et les plantations préexistants ;
 - un programme de renaturation pour les parties aujourd'hui artificialisées et bâties, précédé d'une dépollution des sols, le cas échéant ;
 - un aménagement en séquences avec un parc urbain en partie Est et un parc Forestier en partie Ouest ;
 - une valorisation des cheminements et connexions piétonnes.

La programmation et les équipements du parc seront étudiés ultérieurement.

Les espaces publics structurants seront complétés au sein du projet par :

- Un espace public longitudinal Est-Ouest au cœur du quartier. Il permettra de parcourir le quartier à pied ou à vélo et accueillera divers usages. Il pourra être séquencé et accueillir des cours, placettes, ou équipements publics. La végétalisation et la perméabilité du sol y seront recherchées.
- Du Nord au Sud, des espaces publics ou collectifs transversaux doivent assurer la perméabilité du quartier tant en termes de mobilité que de continuités vertes et écologiques. Ils pourront prendre la forme de venelles ou de voies de dessertes apaisées et largement végétalisées.

Une trame verte déclinée à différentes échelles

La **trame verte** doit être déclinée à toutes les échelles du secteur aménagé afin de créer un **cadre de vie agréable**, de **réduire et de compenser les impacts du développement urbain sur les réseaux écologiques**. Ils contribueront de fait à **l'identité du quartier habité** dans lequel les espaces construits seront équilibrés par des espaces verts généreux (pleine terre notamment), permettant des respirations au sein du tissu urbain.

Le **corridor écologique** situé au cœur du secteur de projet est une mesure de compensation à grande échelle, qui relie la lisière et le parc du château. Fermé au public, il doit permettre de reconstituer un milieu naturel. Par son accompagnement boisé sur chaque frange, accueillant des cheminements pour les modes actifs, il reliera le boisement de la Martinière aux coteaux boisés de la vallée de l'Yvette.

Au Nord, **une frange s'inscrivant pleinement dans la lisière globale du Campus Urbain** sera aménagée en transition avec les espaces agricoles. Ouverte aux modes de déplacement actifs, elle pourra accueillir divers usages y compris agricoles et récréatifs.

Au Sud, **les coteaux boisés seront préservés**. Les cheminements pour les modes actifs devront y être renforcés afin de conforter les connexions plateau-vallée.

La **châtaigneraie sera conservée** dans son intégralité.

Le **parc forestier et urbain** permettra de prolonger les coteaux et participera à l'émergence d'une trame verte confortée par le biais de la **conservation des boisements existants** et d'une **renaturation des espaces en friche industrielle**. L'alternance de milieux ouverts et d'un couvert boisé sera recherchée afin de développer des milieux favorables au renforcement de la biodiversité.

Le projet urbain s'inscrivant entre la lisière et le parc du château, **une trame verte locale** devra être constituée afin d'assurer des continuités écologiques nord-sud. Celle-ci pourra s'appuyer sur les espaces publics et privés.

Un **espace de compensation** aux impacts établis sur la zone humide sera recherché sur la partie ouest du projet.

Une gestion responsable de l'eau

La ville d'Orsay est soumise à des risques d'inondation importants et récurrents dans la vallée. Dans ce contexte, les aménagements urbains du secteur de Corbeville devront intégrer **une gestion responsable et durable des eaux**, organisée et gérée à **différentes échelles**, celle de la parcelle, de l'îlot et du quartier.

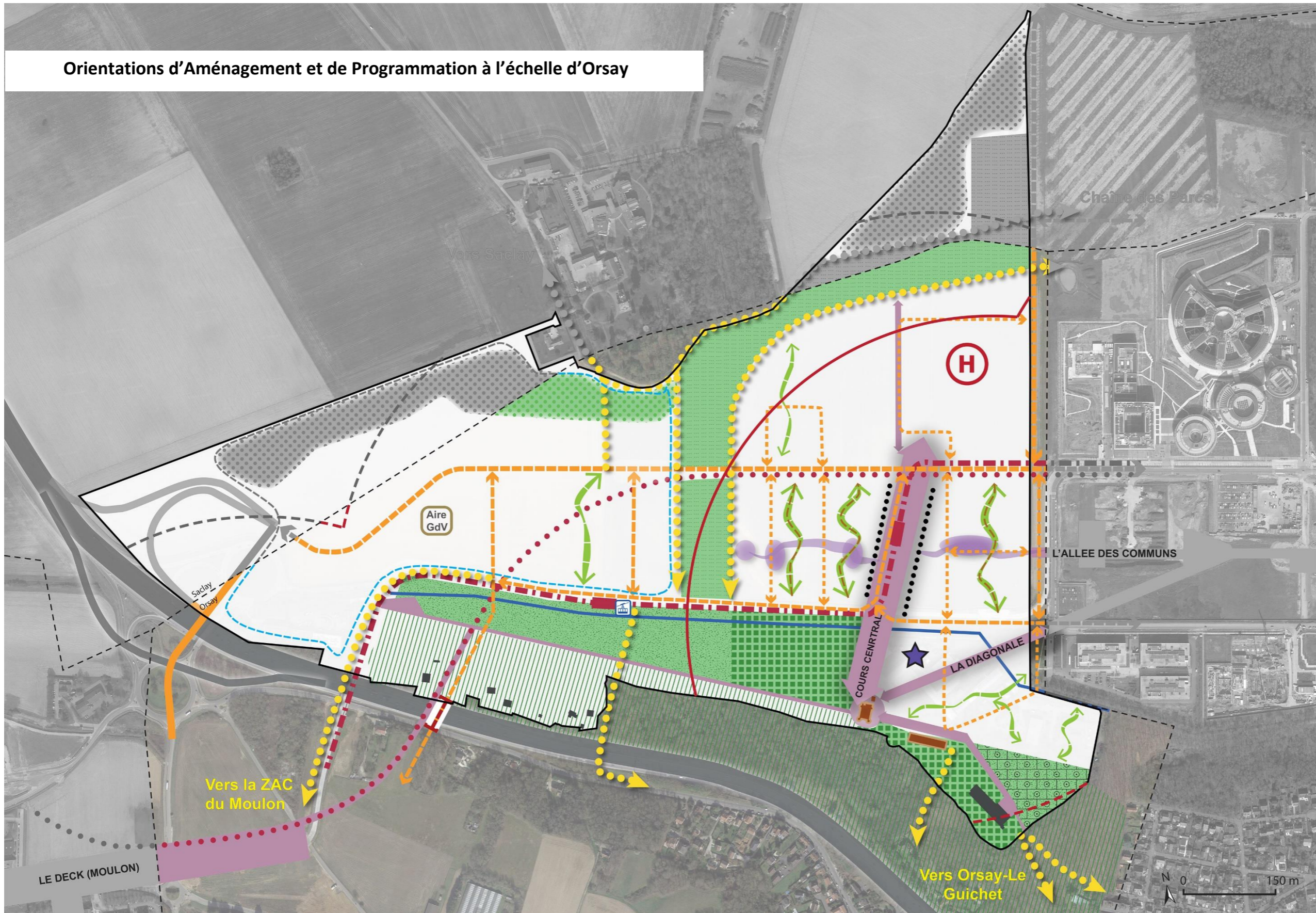
En frange du parc urbain et forestier, **la rigole de Corbeville** sera préservée et mise en valeur.

Les espaces publics à aménager devront intégrer des systèmes de **gestion alternative** des eaux pluviales (stockage, noues, milieux humides, jardins de pluie, infiltration...).




Au sein des **îlots**, une **gestion cohérente des eaux pluviales** sera recherchée à la parcelle ou mutualisée. Différents procédés visant à limiter les débits sortants et les impacts en matière de résurgence pourront être utilisés et combinés :

- réalisation de jardin de pluie ;
- rétention et stockage ;
- infiltration ;
- réutilisation des eaux pluviales.






Les orientations à l'échelle d'Orsay













Légende

-  Périmètre de l'OAP / ZAC
-  Voie majeure : autoroute et ses accès
-  Limite communale



VOCATION

-  Implantation d'un hôpital
-  Localisation privilégiée pour des équipements de proximité
-  Linéaires de commerces/services en rez-de-chaussée
-  Patrimoine bâti à conserver et à faire évoluer en vue d'une reconversion
-  Emplacement privilégié pour une Aire d'Accueil des Gens du Voyage



MAILLAGE

-  Voies d'accès principales
-  Principes de voies de desserte principales intégrant des pistes cyclables structurantes
-  Principes de voies de desserte secondaires intégrant les modes actifs
-  Principes de connexions pour les modes actifs à grande échelle
-  Nouveau franchissement routier
-  Ligne de métro 18
-  Transport en Commun en Site Propre TCSP
-  Accueil potentiel d'un arrêt de transport par câble
-  Périmètre de 500 m autour des arrêts TCSP existants pour l'application des articles L151-35 et L151-36, en dérogation au périmètre porté sur le plan de zonage selon l'article L151-7 6° du code de l'urbanisme
-  Périmètre de 500 m autour des arrêts projetés du TCSP pour l'application des articles L151-35 et L151-36, en dérogation au périmètre porté sur le plan de zonage selon l'article L151-7 6° du code de l'urbanisme

ESPACES PUBLICS

-  Espaces publics principaux, complétant la chaîne des lieux majeurs au-delà du site
-  Espace public transversal et longitudinal pouvant intégrer des cours, placettes, plateformes...

TRAME VERTE ET BLEUE

-  Chataigneraie à préserver
-  Corridor écologique Nord-Sud
-  Parc forestier à aménager
-  Parc urbain à aménager
-  Emergence d'une lisière
-  Coteaux boisés à préserver
-  Principes de trames vertes locales
-  Principes de trames vertes locales et supports de mobilité apaisée
-  Rigole de Corbeville à préserver
-  Secteur préférentiel de localisation de la zone de compensation liée à l'impact sur les zones humides

OAP Thématiques

E/ La Trame Verte et Bleue

En cohérence avec les objectifs du PADD et en compléments aux dispositions du règlement, les orientations d'aménagement et de programmation relatives à la Trame Verte et Bleue définissent les principes d'aménagement et de gestion à mettre en œuvre pour accompagner les prescriptions du règlement s'agissant des cœurs d'îlot, des berges de l'Yvette et des lisières forestières.

Les prescriptions prises par le règlement concernant la préservation et l'aménagement de ces espaces ne sauraient être efficaces que si la gestion et l'évolution des espaces concernés sont anticipées. C'est le principal objet des orientations qui suivent.

Les cœurs d'îlot identifiés

Les cœurs d'îlot ont vocation à présenter une dominante arborée, afin de prolonger les continuités écologiques boisées des coteaux. Ils seront plantés d'arbres et arbustes d'essences variées, de préférence locale, et en bannissant les espèces exotiques à caractère invasif et celles à fort potentiel allergène. Les espaces en herbes seront de préférence traités en prairies fleuries.

Les opérations d'entretien dans ces espaces (taille des arbres, tonte ou fauche de l'herbe) suivront les principes de gestion extensive : espacement des opérations dans le temps, hauteur de tonte élevée, respect des cycles de vie de la faune et de la flore, proscription des pesticides et des intrants... Pour faciliter le respect de ces orientations, il est recommandé de préférer des espèces rustiques nécessitant peu d'entretien.

Berges de l'Yvette

Le renforcement de l'Yvette dans son rôle de corridor majeur de la trame verte et bleue nécessite de préserver la qualité écologique de ses abords. De plus, son rôle hydraulique, essentiel dans la gestion des eaux pluviales, implique d'en préserver les berges végétalisées et exemptes de toute forme d'imperméabilisation.

Ainsi, au sein d'une marge d'environ 6 mètres depuis les berges (matérialisées sur le plan de zonage par la délimitation d'une zone naturelle sur les fonds de parcelle), de part et d'autre du cours d'eau, le caractère végétalisé doit être maintenu et développé. Il convient de laisser se développer autant que possible la végétation spontanée sur la ripisylve, végétation favorable à la biodiversité. Les interventions seront limitées à la taille aux périodes appropriées par rapport à la faune, des arbres et arbustes pour éviter l'envahissement du cours d'eau et la lutte contre les éventuelles espèces invasives. Des ouvertures seront maintenues pour permettre les vues sur le cours d'eau et l'alternance de zones éclairées / à l'ombre au sein du milieu aquatique. Si des plantations s'avéraient nécessaires, les essences choisies seront de préférence locales et adaptées aux sols humides, en évitant les espèces exotiques à caractère invasif et celles à fort potentiel allergène.

Les clôtures de fond de parcelle seront de préférence végétalisées ou constituées d'une haie, de préférence composée de plusieurs espèces. Pour ces dernières, il est suggéré de les disposer en quinconce, plutôt qu'en ligne, afin de multiplier les micro-habitats pour la faune.

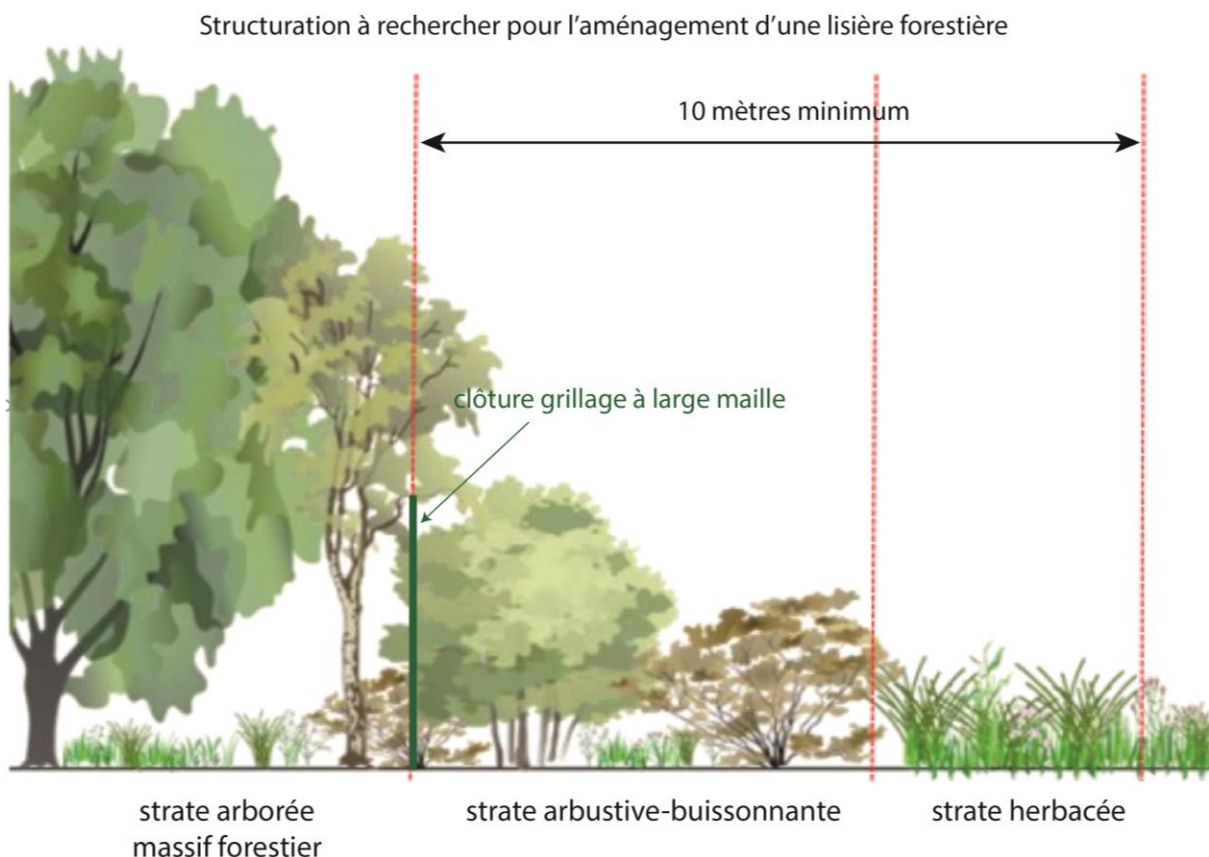
Les opérations d'entretien dans ces espaces (taille des arbres, tonte ou fauche de l'herbe) suivront les principes de gestion extensive : espacement des opérations dans le temps, hauteur de tonte élevée, respect des cycles de vie de la faune et de la flore, proscription des pesticides et des

intrants... Pour faciliter le respect de ces orientations, il est recommandé de préférer des espèces rustiques nécessitant peu d'entretien.

Lisières forestières identifiées

Les espaces de lisières peuvent constituer des lieux de biodiversité essentiels pour la trame verte et bleue, sous réserve de présenter un espace de transition entre le milieu boisé et le milieu ouvert. Le long des lisières repérées au plan de zonage (matérialisées par les limites de zones ou de parcelles) et sur une bande de 10 m depuis l'espace boisé, l'espace sera traité selon le principe de lisière étagée (cf. schéma). Il s'agit d'espacer progressivement les plantations et d'en diminuer la taille, à mesure qu'elles s'éloignent du milieu forestier. Les essences choisies seront de préférence similaires à celles présentes dans le boisement, notamment celles plantées en fond de parcelle. En cas de clôture grillagée, celle-ci sera végétalisée (plantes grimpantes) ou doublée d'une haie.

Les opérations d'entretien dans ces espaces (taille des arbres, tonte ou fauche de l'herbe) suivront les principes de gestion extensive : espacement des opérations dans le temps, hauteur de tonte élevée, respect des cycles de vie de la faune et de la flore, proscription des pesticides et des intrants... Pour faciliter le respect de ces orientations, il est recommandé de préférer des espèces rustiques nécessitant peu d'entretien.



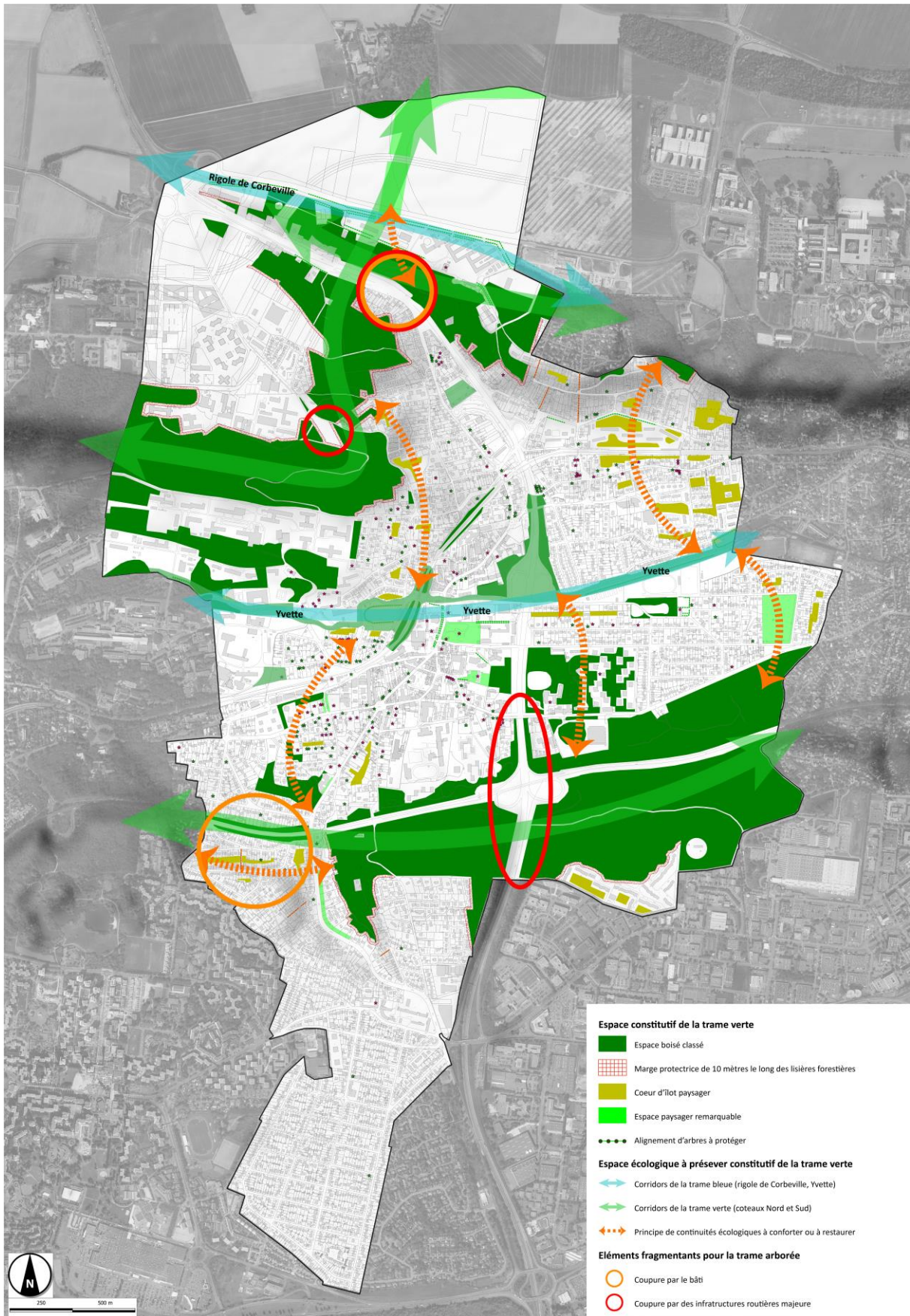
Source : dessin ECOTEC – interprétation CODRA

Dans ces espaces, dans l'éventualité de la réalisation de clôtures, les barrières végétales seront préférées aux clôtures en dur afin de permettre la libre circulation des petits animaux. En cohérence avec le règlement, les murets y sont interdits et les grillages devront être à large maille.

Maintien et amélioration des corridors

L'ensemble des préconisations ci-dessus seront appliquées à tous les espaces naturels, espaces de pleine terre, parcs et jardins et particulièrement sur les axes des principales continuités écologiques (renvoi à la figure ci-dessous).

Il sera par ailleurs recherché des solutions pour résorber les coupures identifiées (voir carte p.60) à l'occasion des aménagements futurs ou de la gestion des sites concernés, par exemple en lien avec les circulations douces.



F/ Circulations douces

Le contexte institutionnel fait des circulations douces et du développement des modes actifs une compétence intercommunale de la communauté Paris-Saclay (CPS). Les intentions précisées dans le cadre de la révision de PLU permettent alors d'identifier des points de revendication ou d'accompagnement municipal en matière de développement des circulations douces.

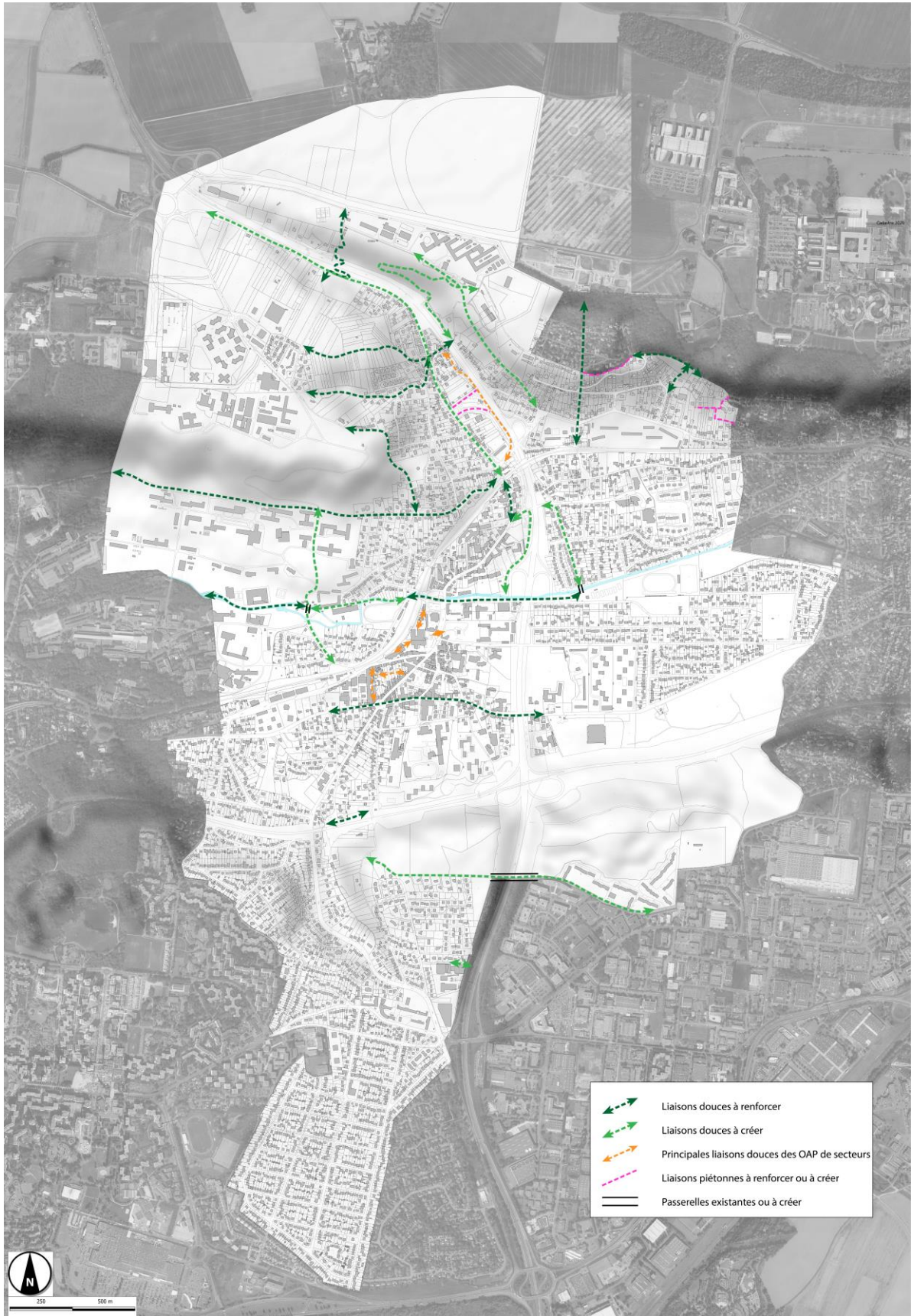
Ces dernières viennent en complément des principes identifiés dans les secteurs d'OAP.

Des liaisons plateaux-vallée et des liaisons inter-quartiers ont été définies à l'échelle de la commune. Elles peuvent se traduire par la mise en place d'emplacements réservés pour l'élargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces. C'est le cas pour certaines liaisons inter-quartiers à renforcer. Des liaisons douces ont ainsi été identifiées comme étant soit à renforcer, soit à créer. Les liaisons douces ainsi établies s'inscrivent dans des axes Nord-Sud et Est-Ouest ainsi que pour le rabattement vers les modes de transports collectifs et l'intermodalité.

Ces emplacements réservés accompagnent une réflexion plus large sur de futurs aménagements de voiries pour lesquels la prise en compte des modes actifs devra être, dès à présent, un élément de projet important. Parmi les modes actifs, une attention particulière sera portée au vélo avec un renforcement de l'offre de stationnement 2 roues sur l'espace public, en lien avec le point 4.2 du programme d'action du plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF). De plus, la ville d'Orsay a lancé en 2021 l'élaboration de son plan vélo qui a fait l'objet d'une large concertation et a engagé depuis 2017 une politique de développement du vélo électrique avec par exemple le lancement d'une offre de location de courte durée de vélos électriques en libre accès sur l'espace public.

Le vélo est donc pris en compte de manière relativement importante au sein du territoire, d'autant plus qu'il représente également un enjeu touristique avec le développement de l'itinéraire de Véloscénie reliant Paris au Mont-Saint-Michel et traversant entre autres la vallée de Chevreuse et donc Orsay.

Le travail porté sur les circulations douces et les modes actifs au sein du PLU est aussi à mettre en lien avec la réglementation sur le stationnement.



G/ Valoriser et préserver le patrimoine bâti

La préservation du patrimoine est une volonté forte qui se retrouve dans la réglementation urbaine orcéenne depuis 2017. En dépit de l'importante présence d'éléments architecturaux significatifs et constitutifs du cadre de vie de la commune, les précédentes réglementations limitaient leur approche à une liste d'édifices souvent publics et sans portée réglementaire.

Le constat de la fragilité de ce patrimoine bâti a invité la municipalité à engager une réflexion sur la protection patrimoniale et à mettre en place un corpus réglementaire correspondant.

L'objet du repérage patrimonial est de préserver et mettre en valeur les éléments constitutifs du paysage urbain orcéen. Il a été guidé par une approche sensible du territoire pour en conserver les éléments marquants par leur architecture, décors et formes et constituant ainsi des points de repère.

On considère ainsi comme constructions d'intérêt patrimonial, les immeubles anciens ou récents réalisés pour la majorité durant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle et la première moitié du XX^{ème} siècle, dont la valeur est de nature historique et architecturale. Ils sont généralement exécutés en matériaux locaux, et représentatifs à la fois des dispositions traditionnelles et de l'émergence de styles d'architecture modernes, en particulier les villas typiques de l'Ile-de-France.

Les édifices repérés ont été regroupés au sein du plan de zonage et du règlement en deux catégories.

Catégorie « Remarquable » :

Edifices mentionnés au plan par une étoile rouge

Les édifices remarquables correspondent aux immeubles dont l'architecture est particulièrement élaborée et présentant un intérêt patrimonial pour leur qualité esthétique et/ou historique. Cette catégorie regroupe des maisons de villégiatures de la fin du XIX^{ème} et du début du XX^{ème} siècle traduisant une volonté des citadins de retrouver un rapport à la nature et donc implantées sur des sites à fort potentiel paysager ; des éléments constitutifs du patrimoine rural d'Orsay (maisons-fermes et maisons de bourg), témoins du passé rural de la commune ; et des édifices faisant incontestablement partie du patrimoine orcéen, abritant souvent des équipements publics et parmi lesquels on trouve l'Hôtel de Ville, le Château de Corbeville, l'Hôpital, la Bouvêche, l'église Saint-Martin Saint-Laurent ou le Conservatoire.

Catégorie « De caractère » :

Edifices mentionnés au plan par une étoile verte

Les édifices de caractère regroupent des maisons de villégiatures présentant un intérêt moins marqué que les immeubles remarquables ou qui ont été trop remaniés pour justifier d'un repérage dans la catégorie supérieure, ainsi que des pavillons individuels présentant certaines caractéristiques architecturales et d'ornementation traduisant une recherche esthétique particulière dans leur construction. L'impact de ces édifices dans l'espace urbain et paysager, constitué à certains moments par un effet de regroupement justifie également leur repérage. Les édifices de caractère sont ainsi repérés pour leurs aspects esthétiques, l'expression de matériaux traditionnels utilisés ou les effets d'ensembles constitués par leur présence dans l'espace urbain (effets de collection).

Toute intervention sur le patrimoine doit être accompagnée d'une réflexion sur l'historique et la qualité du bâti et sur son insertion dans le paysage, notamment la qualité et l'état de santé du patrimoine arboré qui l'accompagne. Par ailleurs les bâtiments anciens sont souvent des refuges

pour la petite faune (chauve-souris, hirondelles, par exemple), il est important de veiller à intégrer au projet de rénovation des nichoirs ou gîtes appropriés.

H/ Soutenir la vitalité commerciale

La vitalité commerciale d'une ville est un élément majeur et déterminant de la qualité de vie. Le dynamisme des commerces génère une vie sociale et une activité qui a des conséquences directes sur l'attractivité de la commune.

Orsay compte près de 200 commerces qui participent grandement aux qualités reconnues de la ville. Répartis dans les 3 quartiers, ils s'organisent autour de polarités bien identifiées au Centre-Ville et au Guichet. L'étalement commercial est en revanche plus accentué dans le quartier de Mondétour (cœur de quartier, avenue de Montjay, rue de la Ferme). Le boulevard Dubreuil bénéficie des flux liés à la gare RER et la rue Charles de Gaulle oscille entre polarité commerciale du Guichet et captation des flux de cette artère importante de la ville.

La présente OAP confirme la volonté municipale de soutenir le commerce de proximité et son rôle dans la dynamique de la commune.

Le PLU propose ainsi de repérer des linéaires commerciaux le long desquels les changements de destinations vers d'autres destinations que celles accueillant des activités (Artisanat et commerces de détail, Restauration, Activité de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle) sont interdits. Ces linéaires imposent également la réalisation de locaux d'activités en rez-de-chaussée sur rue dans les constructions neuves et dans le cadre d'une réhabilitation lourde. Seule la dénaturation de bâtiments remarquables et repérés dans le PLU comme participant du paysage urbain de la ville peut faire obstacle à ces dispositions.

Afin de faciliter la création de locaux adaptés aux contraintes des activités économiques, un bonus de hauteur de 50 cm est autorisé pour les bâtiments ou parties de bâtiment accueillant une activité en rez-de-chaussée. Cette hauteur supplémentaire permet notamment d'accueillir des faux-plafonds masquant certains éléments techniques tout en rendant possible des hauteurs sous plafond généreuses pour un meilleur confort d'achat.

Par ailleurs, dans une logique de renforcement des polarités commerciales, les activités économiques (commerces, services, bureaux, ...) sont encouragées dans les zones UCV, UG et AUg et encadrées dans les zones à vocation résidentielle (UH, UP et UR notamment).

Enfin, les OAP sectorielles et le plan de zonage identifient des linéaires commerciaux qu'il convient de valoriser et de privilégier au sein des quartiers.