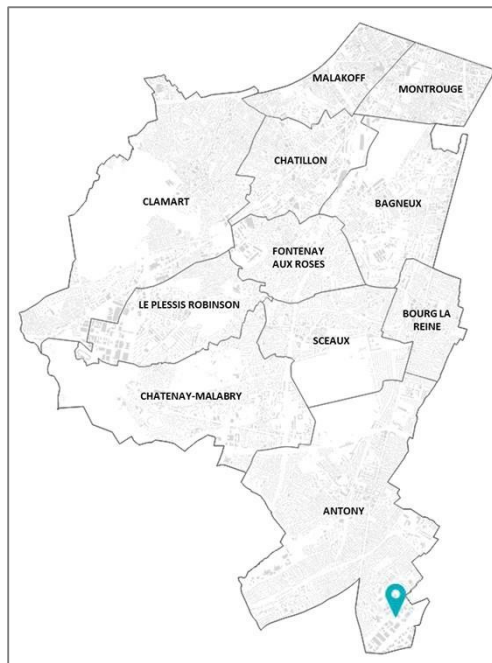


OAP ANTONYPOLE

Situé en limite Sud de la Ville d'Antony, Antonympole forme un secteur à dominante d'activités économiques ayant vocation à évoluer pour intégrer davantage de mixité fonctionnelle (logements, commerces, équipements) tout en conservant sa vocation d'activités.

En lien avec l'arrivée de la gare de la ligne 18 du Grand Paris Express et l'amélioration prévue de la desserte du site via les transports en commun, c'est l'ensemble des circulations qui sont repensées pour former un quartier ouvert sur son environnement.

Des corridors écologiques seront créés pour relier entre eux les espaces verts, dont une forêt urbaine. De plus, de larges espaces végétalisés seront créés en cœur d'îlot.



OAP ANTONYPOLE

LES QUARTIERS ANTONYPOLE

Le projet Antonypole est composé de trois Quartiers et de la Diagonale Active, permettant d'une part d'établir une morphologie urbaine cohérente, en fonction des spécificités du site, et d'autre part, une programmation mixte et à connotation écologique marquée. L'ensemble a pour ambition de s'intégrer délicatement au tissu pavillonnaire alentour existant. A l'échelle du quartier, plus de 25 % des logements programmés seront sociaux.

Le quartier habitant : Le quartier habitant se compose de deux parties : l'une sur rue (principalement maisons mitoyennes, inspirées directement de la typologie pavillonnaire) et l'autre à l'intérieur de l'îlot (principalement des plots). Ces parties sont imaginées avec des hauteurs bien distinctes :

- sur les rues existantes (R+1-R+2) ;
- des plots de hauteur plus importante (R+4 à R+7) en coeur d'îlot, en lien avec le corridor écologique et les grands espaces paysagers les entourant (R+7), formant ainsi un épannelage des hauteurs.
- Une exception de hauteur est prévue sur l'équipement de quartier (R+10 environ, pastille jaune du plan).

Avec les granulométries et les hauteurs variables il sera possible de créer une richesse typologique de logements pour offrir aux futurs habitants un large choix de mode d'habiter dans un environnement apaisé.

Le quartier métropolitain : Il s'agit notamment des îlots entourant la gare, représentant sa dimension métropolitaine, avec un épannelage des hauteurs allant jusqu'à 50 m pour la partie économique et une programmation mixte : logements, commerces, services, crèche et bureaux. L'esplanade de la gare pourra recevoir un bâtiment de logements emblématique tant par sa hauteur, que par sa lecture architecturale (pastille jaune sur le plan).

Le quartier hybride : Le quartier hybride vise à intégrer des activités économiques, productives, de haute technologie, créatives et culturelles dans le quartier, en modifiant les paramètres de mixité urbaine en fonction de la proximité des autoroutes. Ainsi, la part de logements dans le projet, inexistante sur le front en lien direct avec le faisceau autoroutier, augmente au fur et à mesure de l'éloignement des îlots par rapport aux nuisances créées par l'infrastructure. La vitrine économique située en limite sud, bénéficie de la visibilité sur l'autoroute, pour accueillir de la production à forte valeur ajoutée associée à du tertiaire.

La diagonale active : La diagonale active traverse le projet d'Est en Ouest et constitue un réseau bien identifiable et facilement accessible aux divers programmes publics.

ESPACE PUBLIC

Le nouveau quartier s'accroche aux espaces publics et aux cheminements piétons existants pour une continuité fluide et naturelle avec l'existant. Elle complète le dispositif des espaces publics en favorisant de façon systématique les modes de déplacement actifs. Cette nouvelle trame d'espaces publics forte permet de tisser des continuités physiques et sociales entre les quartiers. La circulation générale est essentiellement concentrée sur les voiries existantes éventuellement prolongées et sur une nouvelle voie le long de l'autoroute permettant de capter les trajets Sud Est-Nord Ouest. L'offre de stationnement sur voirie des modes non actifs sera limitée. Un parking public de 200 places environ sera créé aux alentours de la gare.

Voirie existante : Le tracé viaire typique des zones industrielles caractérise l'ensemble du site, desservant entrepôts et immeubles de manière individuelle. Il est transformé en une trame urbaine fonctionnelle adaptée aux nouveaux usages du quartier mixte.

Nouvelle voirie : Le tracé des nouvelles voiries vient compléter la voirie existante, en suivant la logique des arbres existants et du parcellaire.

Place & parvis : Les places et parvis, sont des lieux de rassemblement et d'extension de l'espace public, souvent situés devant les équipements publics importants.

CONTINUITÉS DOUCES

Afin de favoriser les déplacements en modes doux le projet prévoit des cheminements piétons sous différentes formes et incluant une diversité d'expériences paysagères et urbaines : élargissement des trottoirs existants, création des corridors écologiques, espaces partagés.

La continuité des parcours dédiés aux modes doux et actifs est rendue très lisible. Les orientations visent à renforcer la trame végétale.

Piste cyclable : La piste cyclable est conçue en tant qu'espace de mobilité spécifique, disposant d'un traitement au sol et d'un mobilier urbain identifiés et permet, au-delà de desservir les divers quartiers d'Antony, de relier le projet au reste de la ville et aux communs alentours.

Stationnement vélo :

Il est recommandé que les espaces de stationnement extérieurs soient couverts, clos, situés à moins de 50 mètres de l'entrée piétonne et éclairés.

Il est recommandé que l'accès des vélos à l'espace de stationnement s'y fasse en sécurité par un ascenseur ou une rampe accessible aux vélos (configuration des rampes d'accès :

- Pente égale ou inférieure à 12 %
- Occasionnellement pente jusqu'à 16 % sur une longueur inférieure ou égale à 4 m ;
- Quand la longueur de la pente est supérieure à 2 m, la largeur du cheminement, libre de tout obstacle est d'au moins 1,40 m

OAP ANTONYPOLE

Il est recommandé que l'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos soit sécurisé et comporte des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.

Il est recommandé que :

Les voies de circulations entre la voie publique et l'espace de stationnement offrent un passage libre de tout obstacle d'une hauteur minimale de 2 m, 2,5 m pour un confort de circulation et une largeur libre de tout obstacle d'au moins 1,20 m.

Chaque porte possède une largeur minimale de 0,90 m, avec une largeur de passage minimale de 0,83 m lorsque le ventail est ouvert à 90°. Dans le cas de portes à plusieurs vantaux, il faut prendre en compte le ventail couramment utilisé. L'espace de dégagement est le suivant : 1,20x 2,80 du côté où le ventail s'ouvre et de 1,20 x 2,40 m de l'autre côté. Il est possible de prévoir des portes coulissantes.

Les espaces de stationnement vélo soient de taille confortable et comprennent des emplacements pour les vélos spéciaux (par exemples vélos cargos, vélos rallongés...), libres de tout mobilier au sol.

Les modèles d'attache soient des appuis-vélos ou des arceaux avec systèmes d'accroche en 3 points. Utiliser différents types d'attacher pour optimiser l'espace est possible (voir page suivante).

Des bornes de recharge pour vélos électriques soient prévues.

Des emplacements vélos sur les plans des autorisations d'urbanisme soient représentés.

Cheminement piéton : Tout comme la piste cyclable, le cheminement piéton permet d'offrir aux piétons une fluidité de parcours et de déplacement, dans le cadre d'un espace public qualitatif.

Passerelle : une hypothèse de passerelle, à 6 mètres du sol, à cheval entre l'autoroute et le quartier hybride assurerait, en cas de confirmation de sa faisabilité technique et économique, l'accès au quartier et la continuité territoriale douce avec Massy et Wissous.

Continuités territoriales : Les continuités territoriales permettent d'assurer une greffe réussie du futur projet dans son contexte pavillonnaire alentour, en tissant des liens avec ce dernier (notamment de continuités douces) afin de gommer la notion de limite.

Entrées : Les 4 entrées d'Antonyville situées aux extrémités est, ouest et sud d'Antonyville ainsi qu'à l'intersection des avenues Sommer/Harmel/Jouhaux, sont articulées de façon continue avec l'épannelage du tissu existant, tout en intégrant de nouvelles formes urbaines. Elles sont généralement à l'interface avec les villes voisines ou sont situées sur le principal axe de desserte de la future gare.

ESPACE VERT

Le projet Antonyville recherche une densité végétale importante selon les typologies d'îlots. L'OAP s'appuie sur une forte végétalisation des espaces publics et des coeurs d'îlot pour développer et diffuser la trame verte dans le quartier. L'OAP prévoit également de créer des continuités de pleine terre entre les espaces publics et privés. Le projet vise à créer des continuités écologiques entre la trame verte du quartier et les espaces verts situés aux alentours. Le projet prévoit une augmentation de la surface d'espaces verts du quartier, passant de 10 % de la surface globale actuelle, à 32 % à terme contribuant à créer un corridor écologique, la plantation de 5 000 arbres venant compléter les 700 sujets existants conservés, l'aménagement de 250 000 m² d'espaces publics dont 110.000 m² d'espaces verts.

La représentation graphique des espaces verts s'illustre ainsi :

Prolongement de la trame verte existante : La trame verte existante, composée de nombreux arbres dispersés dans l'ensemble du site, est complétée par de nouvelles plantations, en continuité de cette dernière.

Mail central : Ce « boulevard planté » de 36 m de largeur est bordé de bâtiments d'une hauteur constante et apaisée. La partie circulée de cet axe ne permettra le développement que de deux voies de circulation motorisée (7 à 10 mètres à l'approche des carrefours), toute la largeur restante étant consacrée aux modes actifs. Il sera recherché une végétation dense : des arbres plantés dans de larges surfaces de pleine terre et associant trois strates (herbacée, arbustive et arborée) pour créer un effet d'îlot de fraîcheur ponctuel et un refuge de développement de la biodiversité.

Forêt urbaine publique : Une forêt urbaine est implantée à la limite est d'Antonyville et permet d'offrir aux Antoniennais et aux espèces végétales et animales, un large espace vert au sein de la ville. Elle représente en même temps une zone de transition avec Wissous.

Jardin & square public : Les jardins & squares publics sont des lieux de vie sociale et permettent de ponctuer l'espace public d'espaces plus ouverts et accessibles directement depuis celui-ci. Ils mettent en valeur des points stratégiques dans la trame urbaine. Ils apparaissent ainsi :

- en lien avec le tissu habitant existant pour faciliter l'accroche au nouveau quartier ;
- à l'intersection des trames viaires ;
- en lien avec des équipements publics pour dégager des espaces à usage multiple.

OAP ANTONYPOLE

Jardin privé individuel : Tous les logements de type maison mitoyenne disposeront d'un jardin privé, permettant à ses habitants de jouir d'un espace extérieur en complément de leur habitation.

Jardin privé collectif : Les jardins privés collectifs doivent être plantés et traités en transparence afin qu'ils soient visibles et participent à la qualité de l'espace public.

Corridor écologique : Les corridors écologiques sont des espaces publics uniquement consacrés aux mobilités douces (piétons, vélos ...), très largement plantés de façon à contribuer à la restitution d'espaces de pleine terre favorables à l'infiltration. Ils permettent également de préfigurer, par leur ampleur et leur connexion future avec d'autres espaces verts de la ville tel le bois de L'Aurore, le développement de nouveaux écosystèmes.

ÉQUIPEMENTS

Gare : La future gare d'Antonyville sera l'équipement structurant du quartier, tout en permettant l'organisation d'une nouvelle centralité rattachée à la Métropole via le Grand Paris Express. Elle potentialisera autour d'elle les aménités nécessaires en matière de commerces, de services de proximité et de rayonnement externe du nouveau quartier.

Nouveau Centre Malraux (événementiel, culturel et associatif) : Le nouveau centre Malraux se veut comme un équipement public hybride et au service des habitants et des visiteurs en fonction de leurs besoins, notamment en termes événementiels, culturels et associatifs.

Équipement de proximité : L'équipement de proximité prend place à l'interface avec le quartier existant sur la rue de Frères Lumière. Il répond aux besoins tant associatifs, que sportifs par l'adjonction d'un gymnase. L'équipement prendrait place en rez-de-chaussée d'un immeuble de logements qui constituerait un signal urbain compte tenu de sa hauteur (R + 10 environ).

Ecoles : Un réseau de bâtiments publics dédiés à l'éducation et la prise en charge des enfants (un collège reconstruit, un gymnase, 2 groupes scolaires neufs, des crèches) permet de dispenser des cours aux enfants, dans un environnement protégé et apaisé, proche de leur lieu d'habitation et d'accueillir également les enfants des actifs sur site.

Centre technique : il s'agit du repositionnement du centre technique municipal afin de déconnecter celui-ci du quartier habitant et de le connecter à la voirie conforme à cet usage.

Ces équipements sont reliés aux jardins et squares publics ainsi qu'à la forêt urbaine par le nouveau réseau de pistes cyclables et d'espaces partagés.

DÉPASSEMENT DU PLAFOND DES HAUTEURS :

Tel qu'indiqué plus haut, des épannelages spécifiques sont positionnés sur l'esplanade de la gare et en partie supérieure de l'équipement de quartier de façon à créer des événements urbains et architecturaux sur ces futurs espaces publics emblématiques du quartier.

UN PROJET ADAPTÉ AUX ÉVOLUTIONS CLIMATIQUES

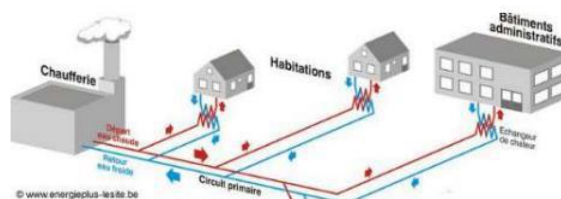
Face au changement climatique, les fortes chaleurs et la constitution d'îlots de chaleur urbains, le projet Antonyville s'inscrit dans une démarche vertueuse visant à adapter le quartier à ces évolutions.

Il prévoit ainsi de créer un cadre de vie agréable en toute saison via l'augmentation des surfaces de pleine terre et la maximisation des espaces végétalisés.

Il est également prévu, pour les revêtements et les façades à l'échelle des espaces publics et privés, de privilégier le recours à des matériaux réfléchissant la lumière (albédo élevé) afin de limiter la contribution de ces espaces au phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Enfin, au sein de chaque cœur d'îlot, et chaque espace public le projet prévoit de combiner systématiquement la présence d'ombre, d'un point d'eau et d'un accès à l'eau potable, afin d'offrir des conditions confortables de vie.

Il est fortement recommandé de se raccorder au réseau de chaleur existant.



Il est recommandé de prévoir des modes de production de chaleur et d'énergie renouvelable en lien avec l'usage du bâtiment.

Concernant l'énergie solaire, il est recommandé :

- D'orienter les choix de conception architecturaux de façon à établir les édicules, système de ventilation, gaines au Nord de la toiture.
- De prévoir une charge admissible > 200daN/m²
- De ne pas utiliser d'acrotères pleins et opaques au Sud
- De prévoir un accès piéton facile à la terrasse pour la maintenance (sous contrôle d'accès)
- D'identifier un local en sous-sol de 5m² (ventilé ou grillagé si implanté dans le parking) pour les onduleurs
- De prévoir une réservation pour le passage de câble de la terrasse vers le local onduleur

OAP ANTONYPOLE

Concernant le choix des matériaux :

- Dans le cadre des projets de construction l'utilisation de matériaux biosourcés ou géosourcés doit être privilégiée. L'emploi de matériaux sobres et participant à la transition environnementale et énergétique est recommandé pour garantir le confort thermique ;
- Le recours aux matériaux ne réfléchissant pas la lumière (à faible albédo) est interdit pour les toits-terrasses. Il est recommandé le recours à des matériaux réfléchissant la lumière (couleurs claires, à fort albédo).

UN PROJET GARANT DE LA BONNE GESTION DES EAUX

Afin de limiter les inondations par ruissellement ou les trop-pleins des réseaux d'assainissement le projet Antonypole se veut vertueux dans la gestion des eaux pluviales dans le respect du Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) de la Bièvre.

Aussi, le projet poursuit l'objectif d'assurer une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert qui s'appuie sur un réseau de noues et la création d'espaces inondables pour tendre vers le « 0 rejet à la parcelle ». Pour les îlots les plus contraints, et les plus imperméables (principalement les îlots d'activité en bordure d'autoroute), il sera recherché un maximum de pleine terre sur les faibles emprises extérieures. La végétalisation des toitures et des terrasses intermédiaires est prescrite pour répondre à la réglementation « 0 rejet à la parcelle » pour la pluie d'occurrence décennale.

En cas d'impossibilité d'atteindre cette valeur, un abattement de la pluie courante (10 mm) devra être obtenu, ainsi qu'un rejet maximum de 2L/s/ha sur la pluie décennale.

De même, en ce qui concerne la gestion des eaux usées, le projet Antonypole s'inscrit dans une démarche vertueuse.

UN PROJET LIMITANT LES RISQUES ET NUISANCES

Le projet Antonypole prévoit de créer un maillage dédié aux mobilités douces, continu, sécuritaire et confortable permettant ainsi de réduire la place de la voiture. Le quartier étant soumis à de fortes nuisances acoustiques et à des problématiques de qualité de l'air (présence d'infrastructures routières importantes). Le projet entend orienter la conception des espaces publics afin de limiter l'exposition des usagers à ces nuisances : densification de l'écran visuel végétal, travail sur l'implantation et les volumes des bâtiments.

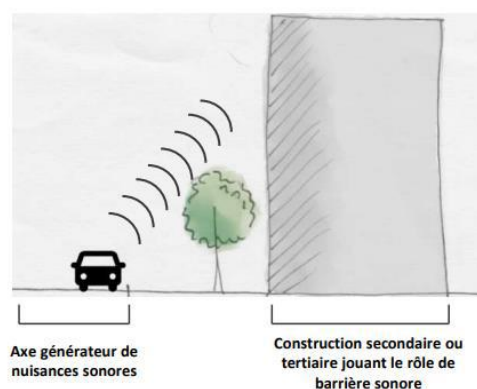
Sur la gestion des nuisances sonores et pollutions atmosphériques :

Afin d'éviter l'exposition des populations, habitants et usagers aux pollutions atmosphériques et nuisances sonores, il est recommandé pour le pétitionnaire d'engager toutes les études nécessaires, particulièrement sur les établissements sensibles comme la crèche, afin de mesurer les niveaux de nuisances et prendre les dispositions utiles.

Afin de réduire cette exposition via l'organisation urbaine et architecturale, il est recommandé de favoriser l'écoulement des masses d'air, la dispersion des polluants atmosphériques et la dispersion du bruit :

- en jouant sur la morphologie urbaine (géométrie des rues, orientation des façades en râteau...)
- en travaillant sur l'organisation des bâtiments les uns par rapport aux autres (bâtiments écrans)
- en travaillant sur l'organisation du bâtiment en lui-même (positionnement des pièces de vie des prises d'air notamment éloigné des axes de circulation).
- En utilisant des matériaux de construction sains (bâtiments et sols)
- En utilisant des végétaux susceptibles de capter certains polluants, tout en évitant les essences allergènes.

Principes d'organisation urbaine permettant limiter l'impact des nuisances sonores



Afin d'éviter l'exposition des populations, habitants et usagers aux pollutions atmosphériques et nuisances sonores, il est recommandé pour le pétitionnaire dans le cadre de l'élaboration des projets, particulièrement sur les établissements sensibles comme la crèche :

- De prendre connaissance des bases de données disponibles (BASOL, BASIAS, SIS, etc.),
- De prendre en compte l'histoire du site dans la définition du projet.
- Le cas échéant, de s'octroyer les services et les conseils d'un bureau d'études spécialisé en sites et sols pollués et engager les études nécessaires,
- Pour le cas particulier des projets d'établissements sensibles (crèches, écoles, etc...), de respecter la circulaire de 2007 et d'associer la DRIEAT ou l'ARS.

OAP ANTONYPOLE

Sur la gestion du risque inondation par remontée de nappe :

Une étude réalisée par le Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM) a permis d'identifier la présence d'un risque d'inondation par remontée de nappe sur le territoire. On parle d'inondation par remontée de nappe lorsque l'inondation est provoquée par la montée du niveau de la nappe phréatique jusqu'à la surface du sol.

Les conséquences de ces inondations par remontée de nappe sont les suivantes :

- Inondation de sous-sols, de garages semi-enterrés ou de caves (simple infiltration pouvant conduire à désagréger les mortiers) ;
- Fissuration de bâtiments (en lien avec le phénomène de retrait/gonflement des argiles) ;
- Remontées de cuves enterrées ou semi-enterrées et de piscines, voire de canalisations ;
- Dommages aux réseaux routiers et de chemins de fer ;
- Désordres aux ouvrages de génie civil après l'inondation ;
- Pollutions.

Pour limiter les conséquences de ces inondations, il est recommandé :

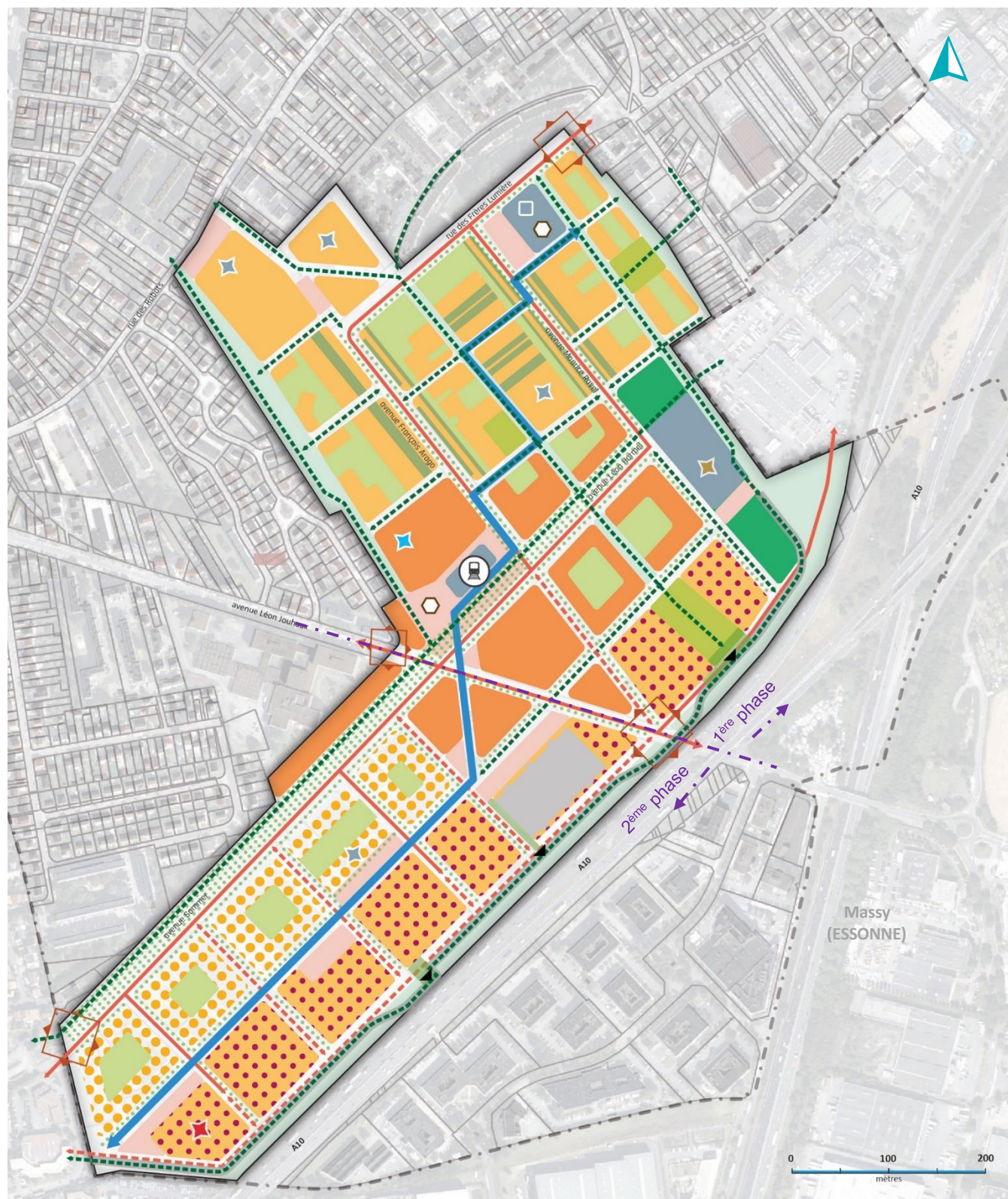
- De réaliser une étude en cas de construction en sous-sol quand la profondeur de la nappe en période de très hautes eaux est proche de la surface (moins de 1 m)
- D'éviter la réalisation de sous-sol ou de prévoir une conception adaptée du bâtiment si l'étude confirme le risque.

UN PROJET GARANTISSANT LA REDUCTION DE PRODUCTION DES DECHETS

Le quartier d'Antonyville est constitué actuellement d'un tissu industriel et logistique. La reconstitution de ce quartier pourra générer d'importants flux de matières (déchets de démolitions, terres excavées, matériaux de déchets de construction...). Le projet d'aménagement entend limiter au maximum les quantités de déchets ultimes générés en utilisant ces matières comme des ressources et en favorisant leur réemploi. Le projet veillera également à maximiser le recours aux matériaux biosourcés et à réduire l'énergie grise des bâtiments afin de limiter l'empreinte carbone de l'aménagement.

OAP ANTONYPOLE

Cartographie de l'OAP :



OAP ANTONYPOLE

Légende :



Périmètre de l'OAP



Limites communales



LES QUARTIERS ANTONYPOLE



Le quartier habitant (du R+1 au R+7)



Le quartier métropolitain



Le quartier hybride majoritairement actif



Le quartier hybride majoritairement habitat



La diagonale active



Délimitation indicative des phases



LES ESPACES PUBLICS



Voirie existante



Nouvelle voirie



Places et parvis



ENVIRONNEMENT



Alignements d'arbres, continuités vertes à maintenir ou créer (*Mail central et trame verte existante*)



Forêt urbaine publique



Jardin et square public



Jardin privé collectif



Jardin privé individuel



Corridor écologique à créer



MOBILITÉS



Continuités douces (*Espaces partagés*) et cyclables



Passerelle



Accès à la passerelle



Entrées



EQUIPEMENTS



Équipement de proximité



Gare



Équipement de loisirs : Malraux espace évènementiel et sportif (en étude)



Équipement scolaire



Centre technique



Bâtiment marqueur / émergence ponctuelle



Équipement public